

PROSPECTO DEFINITIVO. Los valores descritos en este prospecto han sido registrados en el Registro Nacional de Valores que lleva la Comisión Nacional Bancaria y de Valores. Dichos valores no podrán ser ofrecidos ni vendidos fuera de los Estados Unidos Mexicanos, a menos que sea permitido por las leyes de otros países.

DEFINITIVE PROSPECTUS. *The securities described in this prospectus have been registered with the National Registry of Securities (Registro Nacional de Valores) maintained by the National Banking and Securities Commission (Comisión Nacional Bancaria y de Valores). Such securities cannot be offered or sold outside the United Mexican States unless it is permitted by the laws of other countries.*

OFERTA PÚBLICA GLOBAL MIXTA DE ACCIONES ORDINARIAS, NOMINATIVAS, SIN EXPRESIÓN DE VALOR NOMINAL, SERIE ÚNICA (CADA UNA, UNA “ACCIÓN” Y, EN CONJUNTO, LAS “ACCIONES”) REPRESENTATIVAS DEL CAPITAL SOCIAL DE GMÉXICO TRANSPORTES, S.A.B. DE C.V. CONSISTENTE EN (I) UNA OFERTA PÚBLICA PRIMARIA DE SUSCRIPCIÓN Y PAGO EN MÉXICO DE 301,587,302 ACCIONES (INCLUYENDO 39,337,474 ACCIONES OBJETO DE LA OPCIÓN DE SOBREASIGNACIÓN DE LA OFERTA PÚBLICA PRIMARIA EN MÉXICO), (II) UNA OFERTA PÚBLICA SECUNDARIA EN MÉXICO DE VENTA DE 101,587,302 ACCIONES (INCLUYENDO 13,250,518 ACCIONES OBJETO DE LA OPCIÓN DE SOBREASIGNACIÓN DE LA OFERTA PÚBLICA SECUNDARIA EN MÉXICO), (III) UNA OFERTA PRIMARIA DE SUSCRIPCIÓN Y PAGO EN LOS ESTADOS UNIDOS Y OTROS MERCADOS INTERNACIONALES DE 0 ACCIONES (INCLUYENDO 0 ACCIONES OBJETO DE LA OPCIÓN DE SOBREASIGNACIÓN DE LA OFERTA PRIMARIA INTERNACIONAL), Y (IV) UNA OFERTA SECUNDARIA DE VENTA EN LOS ESTADOS UNIDOS Y OTROS MERCADOS INTERNACIONALES DE 200,000,000 ACCIONES (INCLUYENDO 26,086,956 ACCIONES OBJETO DE LA OPCIÓN DE SOBREASIGNACIÓN DE LA OFERTA SECUNDARIA INTERNACIONAL).



GMÉXICO TRANSPORTES, S.A.B. DE C.V.

MONTO TOTAL DE LA OFERTA EN MÉXICO: \$11,043,478,278.00 MONEDA NACIONAL
MONTO TOTAL DE LA OFERTA PRIMARA EN MÉXICO: \$8,260,869,582.00 MONEDA NACIONAL
MONTO TOTAL DE LA OFERTA SECUNDARIA EN MÉXICO: \$2,782,608,696.00 MONEDA NACIONAL
(SIN CONSIDERAR EL EJERCICIO DE LA OPCIÓN DE SOBREASIGNACIÓN EN MÉXICO)

Emisora:	GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. (indistintamente, la “ <u>Emisora</u> ”, el “ <u>Emisor</u> ”, “ <u>GMXT</u> ”, “ <u>GMéxico Transportes</u> ” o la “ <u>Compañía</u> ”).
Tipo de oferta:	Oferta pública global primaria de suscripción y pago de acciones y oferta pública global secundaria de venta de acciones.
Clave de pizarra:	“GMXT”
Tipo de valor:	Acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, serie única, representativas de la parte variable del capital social de GMéxico Transportes, las cuales confieren plenos derechos corporativos y patrimoniales.
Denominación de la moneda de referencia en la que se realiza la Oferta Global:	Pesos, moneda de curso legal de los Estados Unidos Mexicanos.
Precio de Colocación:	\$31.50 por Acción.
Monto Total de la Oferta Global:	\$16,521,739,164.00, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, y \$19,000,000,026.00, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación. De los cuales, el 50% corresponde a la Emisora y el 50% restante a los Accionistas Vendedores, a ser distribuido entre ellos en la proporción correspondiente.
Monto Total de la Oferta en México:	\$11,043,478,278.00, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México, y \$12,700,000,026.00, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación en México.
Monto Total de la Oferta Primaria en México:	\$8,260,869,582.00, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria en México, y \$9,500,000,013.00, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria en México.

Monto Total de la Oferta Secundaria en México:	\$2,782,608,696.00, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria en México, y \$3,200,000,013.00, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria en México.
Monto Total de la Oferta Internacional:	\$5,478,260,886.00, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación Internacional, y \$6,300,000,000.00, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación Internacional.
Monto Total de la Oferta Primaria Internacional:	\$0, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria Internacional, y \$0, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria Internacional.
Monto Total de la Oferta Secundaria Internacional:	\$5,478,260,886.00, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria Internacional, y \$6,300,000,000.00, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria Internacional.
Número Total de Acciones Ofrecidas en la Oferta Global:	524,499,656 Acciones, sin considerar las 78,674,948 Acciones materia de la Opción de Sobreasignación, y 603,174,604 Acciones, considerando la totalidad de las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación. El 50% de las acciones corresponden a la Oferta Primaria Global y el 50% restante corresponde a la Oferta Secundaria Global.
Número Total de Acciones Ofrecidas en la Oferta en México:	350,586,612 Acciones, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México, y 403,174,604 Acciones, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación en México.
Número Total de Acciones Ofrecidas en la Oferta Primaria en México:	262,249,828 Acciones, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria en México, y 301,587,302 Acciones, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria en México.
Número Total de Acciones Ofrecidas en la Oferta Secundaria en México:	88,336,784 Acciones, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria en México, y 101,587,302 Acciones, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria en México.
Número de Acciones Ofrecidas en la Oferta Internacional:	173,913,044 Acciones, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación Internacional, y 200,000,000 Acciones, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación Internacional.
Número de Acciones Ofrecidas en la Oferta Primaria Internacional:	0 Acciones, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria Internacional, y 0 Acciones, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria Internacional.
Número de Acciones Ofrecidas en la Oferta Secundaria Internacional:	173,913,044 Acciones, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria Internacional, y 200,000,000 Acciones, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria Internacional.
Número de acciones representativas del capital social de GMXT antes de la Oferta Global:	3,825,000,000 acciones.
Número de acciones representativas del capital social de GMXT después de la Oferta Global:	4,087,249,828 acciones, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, y 4,126,587,302 acciones, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación.

Porcentaje del capital social que representan las Acciones objeto de la Oferta Global, sin incluir las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación:	12.83%.
Porcentaje del capital social que representan las Acciones objeto de la Oferta Global, incluyendo las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación:	14.62%.
Fecha de publicación del aviso de oferta pública:	8 de noviembre de 2017.
Fecha de la Oferta Global:	9 de noviembre de 2017.
Fecha de cierre del libro:	9 de noviembre de 2017.
Fecha de registro en la BMV:	10 de noviembre de 2017.
Fecha de publicación del aviso de colocación:	9 de noviembre de 2017.
Fecha de liquidación en la BMV:	14 de noviembre de 2017.
Recursos netos que recibirá la Emisora:	La Emisora recibirá \$8,053,722,784.19 como recursos netos de la Oferta Global, sin considerar la Opción de Sobreasignación, y \$9,265,691,476.15, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación. Los gastos relacionados con la Oferta Global serán pagados con los recursos obtenidos por la Emisora con motivo de la Oferta Global. GMXT no recibirá recurso alguno en relación con la parte secundaria de la Oferta Global. Ver la sección “Gastos relacionados con la Oferta Global”.
Oferta:	<p>La Emisora ofreció en México mediante una oferta pública primaria de suscripción y pago (la “<u>Oferta Primaria en México</u>”) 262,249,828 Acciones, sin considerar las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria en México y 301,587,302 Acciones, considerando las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria en México, a través de la BMV.</p> <p>Por su parte, Grupo Carso, S.A.B. de C.V. y Sinca Inbursa, S.A. de C.V. Fondo de Inversión de Capitales (los “<u>Accionistas Vendedores</u>”) ofrecieron en México mediante una oferta pública secundaria de venta (la “<u>Oferta Secundaria en México</u>” y, conjuntamente con la Oferta Primaria en México, la “<u>Oferta en México</u>”) 88,336,784 Acciones, sin considerar las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria en México y un total de 101,587,302 Acciones, considerando las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria en México, a través de la BMV.</p> <p>La Oferta en México a que se refiere el Prospecto forma parte de una oferta global ya que, simultáneamente con la Oferta en México, (i) la Emisora realizó una oferta primaria (la “<u>Oferta Primaria Internacional</u>”) de 0 Acciones, sin considerar las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria Internacional, y 0 Acciones, considerando las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria Internacional en los Estados Unidos al amparo de la Regla 144A (<i>Rule 144A</i>) de la Ley de Valores de 1933 de los Estados Unidos (<i>U.S. Securities Act of 1933</i>) y en otros países de conformidad con la Regulación S (<i>Regulation S</i>) de dicha Ley de Valores de 1933 y las disposiciones legales aplicables en el resto de los países en que dicha oferta sea realizada, y (ii) los Accionistas Vendedores están realizando una oferta secundaria de venta (la “<u>Oferta Secundaria Internacional</u>”) y, conjuntamente con la Oferta Primaria Internacional, la “<u>Oferta</u></p>

Internacional”) de 173,913,044 Acciones, sin considerar las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria Internacional, y 200,000,000 Acciones, considerando las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria Internacional en los Estados Unidos al amparo de la Regla 144A (*Rule 144A*) de la Ley de Valores de 1933 de los Estados Unidos (*U.S. Securities Act of 1933*) y en otros países de conformidad con la Regulación S (*Regulation S*) de dicha Ley de Valores de 1933 y las disposiciones legales aplicables en el resto de los países en que dicha oferta sea realizada.

En términos de este aviso, “Oferta Global” se refiere a la Oferta en México conjuntamente con la Oferta Internacional.

La Oferta en México está condicionada a la conclusión de la Oferta Internacional y viceversa. Ver la sección “Plan de distribución – Condiciones Suspensivas”. Las Acciones materia de la Oferta en México se liquidarán en México, de conformidad con el contrato de colocación celebrado con Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa, Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) (los “Intermediarios Colocadores en México”) y las Acciones materia de la Oferta Internacional se liquidarán de conformidad con el contrato de compraventa celebrado con Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., Credit Suisse Securities (USA) LLC, Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated y Morgan Stanley & Co. LLC. (los “Intermediarios Colocadores Internacionales” y, conjuntamente con los Intermediarios Colocadores en México, los “Intermediarios Colocadores”).

Opción de Sobreasignación y operaciones de estabilización:

La Emisora y los Accionistas Vendedores han otorgado a los Intermediarios Colocadores una opción para suscribir y pagar y colocar 39,337,474 y 39,337,474 Acciones adicionales, respectivamente, de las cuales, 39,337,474 Acciones adicionales podrán ser adquiridas por los Intermediarios Colocadores en México para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta Primaria en México (la “Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria en México”), 13,250,518 Acciones adicionales podrán ser adquiridas por los Intermediarios Colocadores en México para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta Secundaria en México (la “Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria en México”) y, conjuntamente con la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primara en México, “Opción de Sobreasignación en México”); y 0 Acciones adicionales podrán ser adquiridas por los Intermediarios Colocadores Internacionales para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta Primaria Internacional (la “Opción de Sobreasignación de la Oferta Primaria Internacional”), 26,086,956 Acciones adicionales podrán ser adquiridas por los Intermediarios Colocadores Internacionales para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta Secundaria Internacional (la “Opción de Sobreasignación de la Oferta Secundaria Internacional”) y, conjuntamente con la Opción de Sobreasignación de la Oferta Primara Internacional, “Opción de Sobreasignación Internacional”). En este aviso, “Opción de Sobreasignación” se refiere a la Opción de Sobreasignación en México conjuntamente con la Opción de Sobreasignación Internacional.

Las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación representan, en su conjunto, el 15% del total de las Acciones objeto de la Oferta Global, sin considerar la Opción de Sobreasignación.

La Opción de Sobreasignación estará vigente durante un plazo de 30 días contados a partir de la fecha de cierre de libro. Los Intermediarios Colocadores en México y los

Intermediarios Colocadores Internacionales podrán ejercer la Opción de Sobreasignación en México y la Opción de Sobreasignación Internacional, respectivamente, en forma independiente pero coordinada a un precio igual al Precio de Colocación, en una sola ocasión. Ver la sección “Plan de distribución”.

Los Intermediarios Colocadores en México podrán, pero no estarán obligados, a realizar operaciones de estabilización en la BMV, con el propósito de prevenir o retardar la disminución del precio de las Acciones materia de la Oferta en México, conforme a la legislación aplicable. Los Intermediarios Colocadores Internacionales también podrán realizar operaciones de estabilización relacionadas con las Acciones materia de la Oferta Internacional, lo que igualmente llevarán a cabo en México a través de la BMV, porque será éste el único mercado de cotización de las Acciones. De iniciar operaciones de estabilización, los Intermediarios Colocadores podrán interrumpirlas en cualquier momento. Los Intermediarios Colocadores en México informarán tanto a la CNBV, como al público inversionista a través de la BMV, la realización de operaciones de estabilización, en su caso.

Capital social de GMéxico Transportes:

Inmediatamente antes de la Oferta Global, el capital social suscrito y pagado de la Emisora estaba representado por 3,825,000,000 acciones. Después de la Oferta Global, el capital social autorizado de la Emisora estará representado por un total de 4,126,587,302 acciones, considerando la suscripción y pago y la adquisición de la totalidad de las 39,337,474 Acciones materia de la Opción de Sobreasignación en la porción primaria de la Oferta Global, o 4,087,249,828 acciones, sin considerar la suscripción y pago y adquisición de las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación en la porción primaria de la Oferta Global.

Las Acciones objeto de la Oferta en México y las Acciones objeto de la Oferta Internacional incluyendo las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación, suponiendo que se suscriban en su totalidad en la Oferta Global, representarán, inmediatamente después de la Oferta Global, 9.77% y 4.85%, respectivamente, del capital social total suscrito y pagado de la Emisora, es decir, en conjunto, 14.62% de las acciones en que se divida el capital social de la Emisora inmediatamente después de la Oferta Global.

Las Acciones objeto de la Oferta en México y las Acciones objeto de la Oferta Internacional excluyendo las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación, representarán, inmediatamente después de la Oferta Global, 8.58% y 4.26%, respectivamente, del capital social total suscrito y pagado de la Emisora, es decir, en conjunto, 12.83% de las acciones en que se divida el capital social de la Emisora inmediatamente después de la Oferta Global.

Accionistas Vendedores:

Con anterioridad a la Oferta Global, los Accionistas Vendedores eran titulares del 25.00% de las acciones representativas del capital social de GMXT.

Después de la Oferta Global, los Accionistas Vendedores serán titulares del 16.98% de las acciones representativas del capital social de GMXT, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, o del 15.86% de las acciones representativas del capital social de GMXT, considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación.

Posibles adquirentes:

Las Acciones podrán ser adquiridas por personas físicas o morales de nacionalidad mexicana o extranjera cuando, en su caso, su régimen de inversión lo prevea expresamente.

Régimen fiscal:

El régimen fiscal vigente aplicable a la enajenación de acciones a través de la BMV para personas físicas y morales residentes en México o en el extranjero está previsto, entre otros, en los artículos 22, 23, 56, 129, 161 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta y de la Resolución Miscelánea Fiscal vigente. Los posibles

adquirentes de las Acciones deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de la compra, la tenencia o la venta de las Acciones, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto de su situación particular.

Depositario:

Los títulos que amparan las Acciones materia de la Oferta Global estarán depositados en la S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. (“Indeval”)

Limitaciones para la adquisición de las Acciones objeto de la Oferta Global:

Los estatutos sociales de GMXT incluyen ciertas restricciones a la adquisición de acciones, entre las cuales se incluye que la persona o grupo de personas que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 10% (diez por ciento), o múltiplos de éste, de las acciones representativas del capital social de GMXT, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización del Consejo de Administración de GMXT. Ver la sección “Estatutos sociales y otros convenios” para una descripción más detallada de las disposiciones de cambio de control aplicables.

Condiciones:

La Oferta Global está sujeta a las condiciones suspensivas y resolutorias que se establecen en el contrato de colocación celebrado con los Intermediarios Colocadores en México y en el contrato de compraventa celebrado con los Intermediarios Colocadores Internacionales, respectivamente. En el supuesto de que se cumpla o se deje de cumplir cualquiera de dichas condiciones, según sea el caso, la Oferta Global podría quedar sin efecto y no realizarse. Ver la sección “Plan de distribución”.

El número de Acciones que serán objeto de la Oferta en México y de la Oferta Internacional, respectivamente, podrá variar una vez concluida la Oferta Global debido a la redistribución de dichas Acciones entre los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales, en términos de los acuerdos alcanzados entre ellos.

Las acciones representativas del capital social de GMéxico Transportes se encuentran inscritas en el Registro Nacional de Valores (el “RNV”) con el número 3507-1.00-2017-001 y son objeto de cotización en el listado de la BMV bajo la clave de pizarra “GMXT”. A partir de la fecha de registro en la BMV, las Acciones podrán ser objeto de intermediación en la BMV.

**COORDINADORES GLOBALES CONJUNTOS
E INTERMEDIARIOS COLOCADORES LÍDERES EN MÉXICO**



**Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V.,
Grupo Financiero BBVA Bancomer**



**Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V.,
Grupo Financiero Credit Suisse (México)**

INTERMEDIARIOS COLOCADORES LÍDERES EN MÉXICO



**Grupo Bursátil Mexicano, S.A.
de C.V., Casa de Bolsa**



**Inversora Bursátil, S.A. de
C.V., Casa de Bolsa, Grupo
Financiero Inbursa**



**Casa de Bolsa Santander, S.A.
de C.V., Grupo Financiero
Santander México**

La inscripción en el RNV no implica certificación sobre la bondad de los valores, la solvencia de la Emisora o la exactitud o veracidad de la información contenida en este Prospecto, ni convalida los actos que, en su caso, se hubieren realizado en contravención de las leyes.

El presente Prospecto puede consultarse en Internet en la página de la BMV (www.bmv.com.mx), en la página de la CNBV (www.gob.mx/cnbv) o en la página de GMXT (<http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>), en el entendido que esta última (o su contenido) no forma parte del Prospecto. El presente Prospecto también se encuentra disponible con los intermediarios colocadores.

Modificaciones a las NIIF podrían tener como resultado una afectación negativa sobre los procesos internos de GMXT y podrían representar inversiones importantes para lograr su adecuada aplicación

Algunas NIIF han sido modificadas recientemente y otras podrían modificarse o entrar en vigor en el futuro. La aplicación inicial de nuevas NIIF podría tener como un impacto negativo en los procesos internos de GMXT, así como en sus operaciones, situación financiera y cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales. A la fecha, GMXT no ha cuantificado las posibles afectaciones derivadas de la aplicación de las nuevas NIIF, por la modificación de NIIF existentes o la entrada en vigor de nuevas NIIF. Asimismo, es posible que la información financiera que sea elaborada conforme a las nuevas NIIF o conforme a sus modificaciones, no sea comparable con la información financiera reportada durante ejercicios y periodos anteriores. Ver nota 2(b) de los Estados Financieros Consolidados adjuntos al Prospecto de Colocación relacionado con la Oferta en México para una descripción más detallada de la aplicación de las nuevas NIIF.

Ciertos Intermediarios Colocadores que participan en la Oferta Global son acreditantes (ya sea directamente o a través de sus afiliadas) al amparo del Crédito Puente, cuyos recursos serán pagados parcialmente y de manera anticipada con los recursos de la porción primaria de la Oferta Global.

BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), ya sea directamente o a través de sus afiliadas, son acreditantes al amparo del Crédito Puente y los recursos obtenidos en la porción primaria de la Oferta Global se utilizarán para el pago en parte del saldo insoluto del Crédito Puente, por lo que dichos intermediarios colocadores tienen un interés adicional en la Oferta Global.

Ciudad de México, a 9 de noviembre de 2017

Autorización para difusión CNBV No. 153/10979/2017 de fecha 7 de noviembre de 2017.

ÍNDICE

<i>INFORMACIÓN INCLUIDA EN ESTE PROSPECTO</i>	3
<i>INFORMACIÓN SOBRE LA INDUSTRIA Y EL MERCADO</i>	6
<i>PATENTES, LICENCIAS, MARCAS Y OTROS CONTRATOS</i>	7
<i>DECLARACIONES Y PROYECCIONES A FUTURO</i>	8
<i>PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN</i>	11
<i>GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES</i>	17
<i>RESUMEN EJECUTIVO</i>	25
<i>LA OFERTA GLOBAL</i>	42
<i>RESUMEN DE INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN</i>	48
<i>FACTORES DE RIESGO</i>	52
<i>DESTINO DE LOS FONDOS</i>	85
<i>INFORMACIÓN DEL MERCADO DE VALORES</i>	86
<i>ESTRUCTURA DE CAPITAL DESPUÉS DE LA OFERTA</i>	87
<i>DILUCIÓN</i>	88
<i>DIVIDENDOS Y POLÍTICA DE DIVIDENDOS</i>	90
<i>INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA Y OTRA INFORMACIÓN</i>	91
<i>INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA CONDENSADA PRO FORMA NO AUDITADA</i>	95
<i>COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN FINANCIERA</i>	100
<i>LA INDUSTRIA</i>	127
<i>DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO</i>	138
<i>ADMINISTRACIÓN</i>	190
<i>ACCIONISTAS</i>	197
<i>ACCIONISTAS VENDEDORES</i>	199
<i>OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS</i>	200
<i>ESTATUTOS SOCIALES Y OTROS CONVENIOS</i>	201
<i>PLAN DE DISTRIBUCIÓN</i>	214
<i>AUDITORES INDEPENDIENTES</i>	221
<i>INFORMACIÓN PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA CIRCULAR ÚNICA</i>	222
<i>GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA GLOBAL</i>	224
<i>DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO</i>	226
<i>PERSONAS RESPONSABLES</i>	228
<i>ANEXOS</i>	241
Anexo 1. Estados financieros y documento que muestra las diferencias entre U.S. GAAP y NIIF.	241
Anexo 2. Opinión Legal.	242
Anexo 3. Título que ampara las acciones de GMéxico Transportes	243
Anexo 4. Informes del Comisario (2016 y 2015)	244

Los Anexos incluidos en este Prospecto forman parte integral del mismo.

NINGÚN INTERMEDIARIO, APODERADO PARA CELEBRAR OPERACIONES CON EL PÚBLICO O CUALQUIER OTRA PERSONA HA SIDO AUTORIZADO PARA PROPORCIONAR INFORMACIÓN O HACER CUALQUIER DECLARACIÓN QUE NO ESTÉ CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO. COMO CONSECUENCIA DE LO ANTERIOR, CUALQUIER INFORMACIÓN O DECLARACIÓN QUE NO ESTÉ CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO DEBERÁ ENTENDERSE COMO NO AUTORIZADA POR GMÉXICO TRANSPORTES, S.A.B. DE C.V., POR CASA DE BOLSA BBVA BANCOMER, S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO BBVA BANCOMER, GRUPO BURSÁTIL MEXICANO, S.A. DE C.V., CASA DE BOLSA, INVERSORA BURSÁTIL, S.A. DE C.V., CASA DE BOLSA, GRUPO FINANCIERO INBURSA, CASA DE BOLSA SANTANDER, S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO SANTANDER MÉXICO y CASA DE BOLSA CREDIT SUISSE (MÉXICO), S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO CREDIT SUISSE (MÉXICO). LOS ANEXOS INCLUIDOS EN ESTE PROSPECTO FORMAN PARTE INTEGRAL DEL MISMO.

La información incluida en nuestra página de internet o aquella a la que puede tenerse acceso a través de nuestra página de internet, no es parte de este Prospecto, no está incorporada en el presente Prospecto y no debe usarse para tomar una decisión de inversión respecto de las Acciones.

INFORMACIÓN INCLUIDA EN ESTE PROSPECTO

El orden de la información contenida en el Prospecto tiene como objeto cumplir con los requisitos de divulgación de información establecidos en la Circular Única, así como procurar la mayor similitud con el prospecto utilizado en el extranjero en relación con la Oferta Internacional.

La siguiente tabla muestra las secciones de este Prospecto que contienen la información requerida de conformidad con la Circular Única.

Información Requerida	Sección del Prospecto	Pág.
1. Información general		
(a) Glosario de términos y definiciones	“Glosario de términos y definiciones”	17
(b) Resumen ejecutivo	“Resumen ejecutivo” y “Resumen de información financiera y otra información”	25
(c) Factores de riesgo	“Factores de riesgo”	52
(d) Otros valores	“Otros valores”	222
(e) Documentos de carácter público	“Documentos de carácter público”	226
2. La Oferta		
(a) Características de los valores	“La Oferta Global”	42
(b) Destino de los fondos	“Destino de los fondos”	85
(c) Plan de distribución	“Plan de distribución”	214
(d) Gastos relacionados con la oferta	“Gastos relacionados con la Oferta Global”	224
(e) Estructura de capital después de la oferta	“Estructura de capital después de la oferta”	87
(f) Nombres de personas con participación relevante en la oferta	“Personas con participación relevante en la Oferta Global”	227
(g) Dilución	“Dilución”	88
(h) Información del mercado de valores	“Información del mercado de valores”	86
(i) Formador de mercado	“Formador de mercado”	223
3. La Emisora		
(a) Historia y desarrollo de la emisora	“Descripción del negocio — Panorama general” “Descripción del negocio — Acontecimientos recientes y eventos relevantes” “Descripción del negocio — Información de la Compañía”	138
(b) Descripción del negocio	“Descripción del negocio”	138
(i) Actividad principal	“Descripción del negocio — Panorama general”	138
(ii) Canales de distribución	“Descripción del negocio — Canales de distribución”	138
(iii) Patentes, licencias, marcas y otros contratos	“Descripción del negocio — Propiedad intelectual”	138
(iv) Principales clientes	“Descripción del negocio — Canales de Distribución — Clientes”	138
(v) Legislación aplicable y situación tributaria	“Descripción del negocio — Concesiones ferroviarias y legislación aplicable”	138
(vi) Recursos humanos	“Descripción del negocio — Empleados”	138
(vii) Desempeño ambiental	“Descripción del negocio — Desempeño Ambiental”	138

Información Requerida	Sección del Prospecto	Pág.
(viii) Información del mercado	“La industria” “Descripción del negocio — Competencia”	138
(ix) Estructura corporativa	“Descripción del negocio – Estructura corporativa”	138
(x) Descripción de los principales activos	“Descripción del negocio — Propiedad y equipo”	138
(xi) Procesos judiciales, administrativos o arbitrales	“Descripción del negocio — Litigios”	138
(xii) Acciones representativas del capital social	“Accionistas”	197
(xiii) Dividendos	“Dividendos y Política de dividendos”	90
4. Información financiera		
(a) Información financiera seleccionada	“Información financiera seleccionada y otra información”	91
(b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación	“Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera”	100
(c) Informe de créditos relevantes	“Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera — Créditos de bancos y otras instituciones financieras”	100
(d) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora	“Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera”	100
(i) Resultados de operación	“Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera — Resultados de operación”	100
(ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital	“Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera — Liquidez y recursos de capital”	100
(iii) Control Interno	“Control interno”	223
(e) Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas	“Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera” — Estimaciones contables críticas y fuentes claves de estimaciones”	100
5. Administración		
(a) Auditores externos	“Auditores independientes”	221
(b) Operaciones con personas relacionadas y conflicto de intereses	“Operaciones con Personas Relacionadas”	200
(c) Administradores y accionistas	“Administración” y “Accionistas”	190 y 197
(d) Estatutos sociales y otros convenios	“Estatutos sociales y otros convenios”	201
6. Personas responsables	“Personas responsables”	228
7. Anexos		241

Información Requerida	Sección del Prospecto	Pág.
<p>(a)</p> <p>(i) estados financieros auditados consolidados de la Emisora al y por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014,</p> <p>(ii) estados financieros intermedios consolidados no auditados con revisión limitada de la Emisora por los periodos de tres y nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017 y 2017.</p> <p>(iii) Información financiera proforma consolidada condensada por el periodo de tres y nueve meses que terminó el 30 de septiembre de 2017 y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016,</p> <p>(iv) estados financieros auditados combinados de FEC al y por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014,</p> <p>(v) estados financieros intermedios combinados condensados no auditados de FEC al 30 de junio de 2017, y</p> <p>(vi) documento que muestra las diferencias entre los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos (<i>U.S. GAAP</i>) y NIIF derivado de la inclusión de estados financieros de FEC.</p>	<p>Los estados financieros descritos se adjuntan al presente Prospecto.</p>	
<p>(b) Opinión legal</p>	<p>Dicho documento se adjunta como anexo al presente Prospecto.</p>	
<p>(c) Título que ampara las acciones de GMéxico Transportes</p>	<p>Dicho documento se adjunta como anexo al presente Prospecto.</p>	

INFORMACIÓN SOBRE LA INDUSTRIA Y EL MERCADO

La información de la industria y del mercado, así como cierta información estadística utilizada en este Prospecto, se obtuvo de publicaciones independientes de la industria (tales como publicaciones de la AAR), publicaciones gubernamentales (tales como el Anuario Estadístico Ferroviario de la SCT), reportes emitidos por compañías independientes de investigación y publicaciones realizadas por terceros independientes, tales como Business Monitor International Ltd. y otros consultores independiente. Estas fuentes pueden utilizar definiciones del mercado relevante distintas a las que presentamos en el presente Prospecto. Creemos que estas fuentes son confiables y consideramos que hemos tenido el debido cuidado para asegurarnos que los hechos y estadísticas que se incluyen en este Prospecto son reproducciones confiables de dichas fuentes. Sin embargo, ni nosotros, ni los Accionistas Vendedores, ni los Intermediarios Colocadores, ni nuestros asesores o los asesores de los Intermediarios Colocadores han verificado esa información de manera independiente y no podemos garantizar que dicha información es correcta y completa, por lo que ni nosotros, ni los Intermediarios Colocadores ni nuestros asesores ni los asesores de los Intermediarios Colocadores realizamos declaraciones sobre la veracidad de dicha información, la cual podría ser distinta a la información divulgada fuera de la jurisdicción correspondiente.

Algunos de los datos aquí contenidos son producto de nuestras estimaciones internas, de nuestra revisión de encuestas y estudios internos, así como de fuentes independientes. A pesar de que consideramos que estas estimaciones son correctas, no deberán basarse en las mismas puesto que podrían contener información incierta.

Asimismo, hemos obtenido cierta información contenida en este Prospecto relacionada con nuestra industria y nuestra posición en la industria, con base en apreciaciones de nuestros consumidores y competidores. Estas apreciaciones se basan en nuestra experiencia en la industria, conversaciones con nuestros principales clientes y proveedores y nuestra propia investigación y análisis del mercado. No podemos asegurar la veracidad y exactitud de ninguna de dichas apreciaciones, las cuales pueden no ser indicadores de nuestra posición en la industria. La información relacionada con nuestra industria y nuestra posición en la industria se incluye para dar un panorama general sobre nuestra posición, pero podría ser imprecisa.

PATENTES, LICENCIAS, MARCAS Y OTROS CONTRATOS

Los derechos relacionados con todas las patentes, licencias y marcas señaladas en el presente Prospecto son propiedad de sus titulares. Somos propietarios o tenemos derechos (directamente o a través de nuestras Subsidiarias) sobre varias marcas utilizadas en nuestro negocio, incluyendo las siguientes: Ferromex, Ferrosur, Ferrocarril Mexicano, Chepe, Tequila Express, Alianza Ferrocarril Ciudad Ferromex, Destino Norte, FEC y Ferromex Terminal Intermodal, entre otras.

Este Prospecto incluye menciones a marcas registradas propiedad de otras empresas que nos han sido licenciadas, incluyendo las licencias otorgadas por Union Pacific Corporation. Salvo por lo expresamente señalado en el presente Prospecto, ninguna otra compañía está participando en la Oferta Global y no deberán ser considerados como emisores o intermediarios colocadores y no tendrán responsabilidad alguna respecto de información financiera, proyecciones u otra información financiera contenida en el presente Prospecto.

DECLARACIONES Y PROYECCIONES A FUTURO

Este Prospecto incluye declaraciones a futuro. Estas declaraciones aparecen en distintos lugares de este Prospecto e incluyen, sin limitación, declaraciones relacionadas con (i) proyecciones, predicciones, expectativas, estimaciones o resultados esperados de nuestro negocio, nuestra situación financiera, nuestro desempeño económico futuro, entre otras condiciones económicas generales, (ii) planes y objetivos incluyendo aquellos relacionados con nuestro desempeño financiero, operacional y de servicios, y (iii) presunciones sobre las declaraciones señaladas anteriormente y otras declaraciones similares relacionadas con temas que no son hechos históricos. Aquellas expresiones tales como “enfocado”, “anticipamos”, “esperamos”, “consideramos”, “pudiera”, “podría”, “estimamos”, “guía”, “pretende”, “pudiera”, “plan”, “potencial”, “predecir”, “buscar”, “debiera”, “puede” o “podría”, así como otras palabras similares, se incluyen para identificar estimaciones y declaraciones a futuro, pero no son los medios exclusivos para identificar dichas declaraciones.

En general, hemos basado estas estimaciones y declaraciones a futuro en nuestras expectativas y proyecciones actuales sobre eventos futuros y tendencias financieras que afectan o pudieran afectar la situación financiera de nuestro negocio y nuestros resultados de operación. Sucesos futuros pudieran tener como resultado que nuestras predicciones, situación financiera y resultados de operación difieran materialmente de aquellos contenidos en declaraciones a futuro. Nuestras estimaciones y declaraciones con respecto al futuro, así como nuestros resultados actuales y situación financiera pueden verse influenciados, entre otras cosas, por los siguientes factores:

- dificultades, costos inesperados y demoras en la integración de nuestros negocios, nuestro modelo de negocio y nuestra cultura con FEC como consecuencia de la Adquisición, y nuestra capacidad para integrar nuevas operaciones y el negocio adquirido, incluyendo la operación de FEC como resultado de la Adquisición y beneficiarnos de las sinergias o sinergias esperadas de las nuevas operaciones y adquisiciones;
- nuestra capacidad para retener a empleados clave;
- nuestra capacidad para implementar nuestras estrategias, incluyendo nuestra estrategia de lograr que los clientes dejen de utilizar servicios de autotransporte y utilicen servicios de transporte ferroviario;
- que las acciones que hemos tomado o que tomemos en el futuro para mejorar nuestras operaciones o servicio, incluyendo inversiones de capital para mejorar nuestra infraestructura, para adquirir nuevos equipos y para modificar nuestros planes de transporte, sean efectivas;
- retención de clientes y vigencia de nuestros contratos;
- nuestra capacidad para operar nuestras concesiones de manera que generen ganancias, así como el impacto negativo de cualquier terminación, revocación o el ejercicio de cualesquiera facultades de la autoridad federal Mexicana competente en relación con nuestras concesiones;
- los riesgos e incertidumbres relacionados con los contratos y acuerdos comerciales que tenemos celebrados con nuestros socios estratégicos y con nuestros competidores, así como las decisiones y acciones de nuestros socios estratégicos y de nuestros competidores;
- nuestra capacidad para generar suficiente efectivo, incluyendo nuestra capacidad para cobrar nuestras cuentas, para pagar los montos de principal y de intereses bajo nuestras deudas, así como nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones y fondar nuestras necesidades de liquidez;
- aumentos en nuestros costos operativos o nuestra falta de capacidad para lograr eficiencias o para cumplir con nuestros objetivos de reducción de costos;
- interrupciones en el suministro de combustibles, aumento en el precio de combustibles y otras afectaciones al suministro de combustibles, así como nuestra capacidad para calcular cargos adicionales relacionados con el combustible que utilizamos;

- el impacto de la competencia, incluyendo la competencia de otros concesionarios ferroviarios, compañías de autotransporte y transportistas marítimos en México y en los Estados Unidos;
- nuestra capacidad para adquirir carros y locomotoras de aquellos proveedores de los que dependemos actualmente;
- las condiciones económicas, políticas y sociales en México, los Estados Unidos y otros países, incluyendo el nivel de comercio entre los Estados Unidos y México, así como otras barreras comerciales;
- los efectos del TLC o su potencial renegociación, en el nivel de comercio entre México, Estados Unidos y Canadá;
- sucesos legales o regulatorios en México y en los Estados Unidos;
- los resultados de aquellas reclamaciones y litigios que enfrentemos, procedimientos administrativos, así como cualesquier reclamaciones y litigios futuros, incluyendo aquellos relacionados con contaminación ambiental, riesgos de trabajo e incapacidades laborales derivadas de pérdidas auditivas, movimientos continuos y exposición al asbesto y a humos de diésel;
- desarrollos en procedimientos judiciales o procedimientos similares relacionados con la industria ferroviaria, incluyendo investigaciones monopólicas;
- actos terroristas, violencia o crímenes o el riesgo de que ocurran dichos eventos;
- incrementos de costos laborales y dificultades laborales, incluyendo huelgas, que pudiesen afectar nuestras operaciones o la capacidad de nuestros clientes de entregar bienes para que sean transportados;
- entrenamiento de nuestros empleados, estabilidad de nuestros sistemas de tecnología de la información, mejoras tecnológicas e inversiones de capital relacionadas con productividad laboral, eficiencias operativas y confiabilidad de nuestros servicios;
- las consecuencias de condiciones económicas generales adversas que afecten la demanda de nuestros clientes y las industrias y regiones geográficas que producen y consumen los bienes que transportamos;
- nuestras relaciones con nuestros transportistas de conexiones;
- el riesgo crediticio de nuestros clientes y contrapartes y el incumplimiento de sus obligaciones financieras;
- sucesos naturales tales como climas extremos, incendios, inundaciones, huracanes, terremotos u otros sucesos que afecten nuestras operaciones comerciales, nuestros sistemas operativos, estructuras y equipos o la de nuestros clientes para producir o entregar sus productos;
- respuestas del mercado y de la legislación aplicable a los cambios climáticos;
- pérdidas y responsabilidades que no estén cubiertas por nuestras pólizas de seguro o que sean mayores a los límites de nuestras pólizas de seguro o que incrementen nuestras primas, deducibles y co-aseguros;
- fluctuaciones en el tipo de cambio entre el Peso y el Dólar o tasas de interés y volatilidad del mercado bursátil;
- sucesos legislativos, regulatorios o legales relacionados con impuestos, incluyendo la creación de nuevos impuestos sobre la renta federales, estatales o extranjeros u otras clases de impuestos, así como la imposición de controles de precios respecto de nuestros servicios o respecto de divisas;
- limitación al acceso a fuentes de financiamiento en términos competitivos y cumplimiento con nuestras obligaciones contractuales; y

- otros factores, incluyendo aquellos incluidos en la sección “Factores de Riesgo” de este Prospecto.

Las declaraciones a futuro contenidas en el presente Prospecto se encuentran completamente calificadas por estos riesgos e incertidumbres y por otros factores desconocidos que podrían afectar nuestro negocio; no podemos calcular el impacto que dichos factores pudieran tener en nuestro negocio.

En caso de que se actualice uno o más de estos riesgos, incertidumbres u otros factores, o en caso de que algunas presunciones sean incorrectas, los resultados finales pudieran ser distintos a los descritos en el presente Prospecto según sean anticipados, esperados, estimados o calculados. Los posibles inversionistas deberán leer las secciones “Resumen ejecutivo”, “Factores de riesgo”, “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera”, y “Descripción del negocio” para tener una mejor comprensión de los factores que pudieran afectar nuestro desempeño, así como el desempeño del mercado en el que operamos.

En virtud de estos riesgos, incertidumbres y presunciones, los sucesos descritos en las declaraciones a futuro contenidas en el presente Prospecto pudieran ocurrir o no. Las declaraciones a futuro se expresan a la fecha del presente Prospecto y ni nosotros, ni los Accionistas Vendedores, ni los Intermediarios Colocadores nos obligamos a actualizar las declaraciones a futuro aquí contenidas, ya sea como resultado de la existencia de nueva información, sucesos futuros o cualesquiera otros factores. A pesar de que consideramos que los planes, intenciones y expectativas contenidos o sugeridos en dichas declaraciones a futuro son razonables, no podemos asegurar que dichos planes, intenciones y expectativas se cumplan. Adicionalmente, no se deberán interpretar aquellos sucesos o actividades anteriores como garantías que dichos sucesos continuarán sucediendo en el futuro. Todas aquellas declaraciones a futuro, escritas, orales o electrónicas, que nos sean atribuibles o a las personas que actúen en nuestra representación se encuentran totalmente calificadas por las disposiciones aquí contenidas. Los posibles inversionistas se encuentran prevenidos que deberán evitar confiar en estimaciones o declaraciones a futuro al momento de decidir invertir en nuestras Acciones.

PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN

Nuestra Compañía

Somos una subsidiaria de Grupo México y una sociedad tenedora de las acciones representativas del capital social de un grupo de compañías dedicadas principalmente a prestar servicios ferroviarios de carga y multimodales así como otros servicios complementarios.

El 11 de diciembre de 2014, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas de la Escidente, se aprobó la Escisión y la constitución del Emisor (antes denominada FM Rail Holding, S.A. de C.V.), una sociedad distinta e independiente de la Escidente. Como resultado de la Escisión, al Emisor se le aportaron (i) todos los derechos y obligaciones de la Escidente distintos de su participación en Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., y (ii) en efectivo por aproximadamente \$67 millones. La Escisión surtió efectos el 23 de marzo de 2015. Asimismo y conforme a la legislación mexicana aplicable, cada uno de los socios de la Escidente recibieron acciones del Emisor en exactamente las mismas proporciones de las que eran titulares en la Escidente. Asimismo, mediante Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria protocolizada el 6 de junio de 2016, GMXT cambió su denominación social para quedar en su actual denominación, GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.

El 24 de marzo de 2017, la Emisora celebró el Convenio de Fusión FEC, conforme al cual se acordó adquirir la totalidad de las acciones representativas del capital social de FEC. El 30 de junio de 2017, todas las condiciones suspensivas al cierre (*conditions precedent*) (incluyendo la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes) fueron cumplidas y la Adquisición fue consumada. Para más información, ver “Descripción del negocio — Acontecimientos recientes y eventos relevantes” del presente Prospecto.

Durante el cuatro trimestre de 2017, se espera llevar a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V. Una vez que la fusión haya surtido efectos, lo cual se espera suceda en el cuarto trimestre de 2017, la Emisora adquirirá y asumirá, incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF. Para más información, ver “Descripción del negocio — Acontecimientos recientes y eventos relevantes” del presente Prospecto.

Convenio entre Accionistas Ferromex.

UP, ICA y Grupo México celebraron, con fecha 13 de junio de 1997, el Convenio entre Accionistas Ferromex mediante el cual establecieron las bases para su relación como accionistas de GFM e indirectamente de Ferromex. En marzo de 1999, ICA vendió su participación en GFM a UP por lo que dejó de ser parte del Convenio entre Accionistas Ferromex.

El 30 de octubre de 2000, ITM (hoy GMXT) asumió todas las obligaciones de Grupo México en el Convenio entre Accionistas Ferromex y el 30 de marzo del 2001, se acordó modificarlo primordialmente respecto del voto supermayoritario dentro de las Asambleas de Accionistas y sesiones del Consejo de Administración.

El Convenio entre Accionistas Ferromex establece, al igual que los estatutos de GFM y Ferromex, mayorías superiores para tomar resoluciones de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración. En lo que se refiere a votaciones de las Asambleas de Accionistas, requiere la aprobación por mayoría de votos, excepto en los casos de voto supermayoritario en cuyo supuesto se requerirá cuando menos el 77% de las acciones con derecho absoluto de voto para la aprobación de los siguientes asuntos: (i) remuneración de miembros del consejo, (ii) aumentos de capital, (iii) financiamientos de más de EUA\$10 millones, (iv) voto de asuntos que en el Consejo de Administración requerirían mayorías superiores, (v) pago de dividendos distintos a los dividendos obligatorios establecidos en los estatutos, y (vi) cualesquiera asuntos que deban ser resueltos en una Asamblea Extraordinaria de Accionistas. En lo que se refiere al Consejo de Administración, las resoluciones del mismo deben ser aprobadas al menos por seis consejeros, salvo en los casos en que por estatutos se requiera un voto superior, caso en el cual la resolución, deberá aprobarse al menos por nueve consejeros. Los estatutos establecen que requerirán voto superior la resolución de los siguientes asuntos, entre otros: (i) aprobación del presupuesto de operación e inversión, (ii) ciertas disposiciones de activos y proyectos de inversión, (iii) financiamientos fuera de presupuesto o que excedan de EUA\$5 millones, (iv) ciertas adquisiciones, (v) políticas laborales y políticas sobre salarios, (vi) financiamientos incluidos en el presupuesto

mayores de EUA\$10 millones, (vii) adquisiciones incluidas en el presupuesto que excedan los EUA\$10 millones o no incluidas en el presupuesto de más de EUA\$5 millones, (viii) cualquier otorgamiento de derechos de paso, arrastre u otros derechos sobre la vía de ferrocarril, o cualquier otorgamiento, cesión o terminación de cualesquier derechos bajo una concesión ferroviaria, y (ix) venta de acciones de subsidiarias.

El Convenio entre Accionistas Ferromex establece un procedimiento en caso de que las partes no se pongan de acuerdo en el momento de votar ciertos asuntos de importancia en la Asamblea de Accionistas o Consejo de Administración. Dichos asuntos de importancia son aquellos cuya falta de resolución podría traer como consecuencia: (i) la violación de los términos de las concesiones y que dicha violación pudiera traer como consecuencia la revocación de las mismas, o (ii) el impedir que la Emisora continúe en el negocio de la prestación de servicios ferroviarios. En dicho caso, la Asamblea o Consejo de Administración deberán de tener una segunda asamblea o sesión donde deberán de aprobar los asuntos por mayoría de votos. Para que dicha resolución sea válida debe de transcurrir un plazo de 25 días naturales sin que UP presente una oferta de venta de conformidad a lo establecido en el siguiente párrafo. En caso de que se apruebe una resolución siguiendo este procedimiento sin la aprobación de UP, UP tendrá el derecho de ofrecer sus acciones en venta a Grupo México y deberá proponer un nuevo texto de la resolución en disputa firmado por sus representantes o consejeros. Grupo México tendrá las siguientes opciones: (i) comprar las acciones de UP al precio ofrecido por UP, o (ii) vender sus acciones a UP en dicho precio ofrecido, o (iii) aprobar el nuevo texto de resolución propuesto por UP. En caso de que Grupo México no ejerza alguna de sus opciones se entenderá que ha consentido irrevocablemente a adquirir las acciones de UP.

Estados Financieros

Al hacer una decisión de inversión, usted deberá confiar en su propio análisis de la Emisora, los términos de la oferta y la información financiera que se adjunta al presente.

Información Financiera de GMXT

El presente Prospecto incluye (i) nuestros estados financieros consolidados auditados al y por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, y (ii) nuestros estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de septiembre de 2017, ambos representando nuestras operaciones históricas. Nuestros Estados Financieros Consolidados y nuestros Estados Financieros Consolidados Intermedios están expresados en Pesos.

Nuestros estados financieros consolidados auditados han sido auditados por Galáz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C., miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, auditores independientes.

Nuestros estados financieros consolidados auditados han sido preparados de conformidad con las NIIF. Nuestros estados financieros consolidados intermedios no auditados han sido preparados de conformidad con la Norma Internacional de Contabilidad 34 Información Financiera Intermedia. Las NIIF difieren en ciertos aspectos significativos de los principios de contabilidad generalmente aceptados en los Estados Unidos, así como las normas de información financiera y los principios de contabilidad generalmente aceptados en otras jurisdicciones. No hemos hecho ningún intento de cuantificar el impacto de esas diferencias mediante una conciliación de los estados financieros consolidados auditados o demás información financiera incluida en este Prospecto con los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos u otras normas de información financiera y principios de contabilidad generalmente aceptados.

Los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios han sido preparados de conformidad con las NIIF. Algunas NIIF han sido modificadas recientemente y otras podrían modificarse o entrar en vigor en el futuro. La aplicación inicial de cambios, o nuevas NIIF, podría tener un impacto negativo en nuestros procesos internos, así como en nuestras operaciones, situación financiera y cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales. A la fecha, no hemos cuantificado las posibles afectaciones derivadas de la aplicación de las nuevas NIIF, por la modificación de NIIF existentes o la entrada en vigor de nuevas NIIF. Asimismo, es posible que la información financiera que sea elaborada conforme a las nuevas NIIF o conforme a sus modificaciones, no sea comparable con la información financiera reportada durante ejercicios y periodos anteriores. Ver nota 2(b) de los Estados Financieros Consolidados adjuntos a este Prospecto para una descripción más detallada de la aplicación de las nuevas NIIF.

Les pedimos consultar a sus propios asesores en relación con las diferencias entre las NIIF y los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos y los cambios realizados recientemente a las NIIF, y como y cómo estas diferencias podrían afectar los Estados Financieros Consolidados auditados y el resto de la información financiera incluida en este Prospecto.

Los términos contables incluidos en el presente Prospecto tienen las definiciones establecidas en las NIIF, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (*International Auditing and Assurance Standards Board*), excepto cuando se indique lo contrario o cuando el contexto lo exija de otro modo.

Información Financiera histórica de FEC

La adquisición de FEC se consumó el 30 de junio de 2017 y, por lo tanto, incluimos en este Prospecto información financiera histórica de FEC, la cual consiste en (i) los estados financieros combinados auditados de FEC para cada uno de los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, y (ii) los estados financieros intermedios condensados combinados no auditados de FEC al 30 de junio de 2017, y para cada uno de los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016, ambos representando las operaciones históricas de FEC.

Los estados financieros combinados auditados y los estados financieros intermedios combinados no auditados de FEC están expresados en Dólares y han sido preparados de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos. Los estados financieros combinados auditados de FEC han sido auditados por Ernst & Young LLP, auditores independientes. El Anexo 1 de este Prospecto incluye un documento que muestra la conciliación de las principales diferencias entre los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos (*U.S. GAAP*) y NIIF.

En términos de la legislación aplicable en México, la Emisora no tiene la obligación de llevar a cabo la presentación de la información financiera de FEC, por lo que la misma está siendo presentada en el presente Prospecto con carácter informativa en el contexto de la Oferta Global.

Los inversionistas potenciales de nuestras acciones deben tomar en cuenta de que los beneficios anticipados de la adquisición de FEC pudieren no realizarse, como se analiza detalladamente en la sección “Factores de Riesgo – Ciertos Factores de Riesgo relacionados con la Adquisición” de este Prospecto.

Información Financiera Consolidada Condensada Proforma no Auditada

El presente Prospecto también incluye el estado de posición financiera consolidado condensado proforma no auditado al 30 de septiembre de 2017 y los estados consolidados condensados proforma no auditados del resultado integral para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y por cada uno de los periodos de tres y nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017. Nuestra información financiera consolidada condensada proforma no auditada está expresada en Pesos. La información financiera histórica de FEC utilizada para preparar la información financiera consolidada condensada proforma no auditada fue convertida de Dólares a Pesos utilizando el tipo de cambio establecido en los Estados Financieros Proforma.

Tal y como se describe en las notas de dichos estados financieros, la información consolidada condensada proforma no auditada ha sido preparada para reflejar la Adquisición, actividades de financiamiento relacionadas con la Adquisición, incluyendo la oferta de los Certificados Bursátiles y el destino de los fondos obtenidos a partir de su emisión, según se describe en la sección de “Acontecimientos Recientes—Emisiones de Certificados Bursátiles y Pago Parcial Anticipado del Crédito Puente,” y la presente Oferta Global (incluyendo el destino de los fondos obtenidos a partir de la misma), asumiendo la emisión de 269,503,547 Acciones (considerando la Opción de Sobreasignación) a un precio de \$35.25 por Acción, como punto medio del rango de precio establecido en la portada del Prospecto Preliminar.

Los estados de resultados integrales consolidados condensados proforma no auditados para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y para cada uno de los periodos de tres y nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017 fueron preparados dando efecto a la Adquisición como si hubiera ocurrido el 1 de enero de 2016. El estado de posición financiera consolidado condensado proforma no auditado al 30 de septiembre de 2017 fue preparado dando efecto a la emisión de los Certificados Bursátiles, la Oferta Global y el destino de los fondos obtenidos a partir de los mismos,

como si dichas operaciones hubieran ocurrido el 30 de septiembre de 2017. La información financiera consolidada condensada proforma no auditada presenta la Adquisición utilizando el método de adquisición según la NIIF3, Combinaciones de Negocios. No existen diferencias significativas entre los estados financieros históricos de FEC bajo los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos y las NIIF, razón por la cual los Estados Financieros Proforma no incluyen ajustes para convertir los estados financieros históricos de FEC a NIIF. Véase la nota número 2 de los Estados Financieros Proforma.

La información financiera consolidada condensada proforma no auditada incluida en este Prospecto no se requiere preparar y no ha sido preparada de acuerdo con los requerimientos de la Regulación S-X de la SEC. La información financiera consolidada condensada proforma no auditada se deriva de la información de nuestros estados financieros históricos y de los estados financieros históricos de FEC y se basa en la información disponible y en ciertos supuestos que consideramos razonables, según se detalla en las notas a dicha información financiera. La información financiera consolidada condensada proforma no auditada se presenta con fines ilustrativos únicamente y no pretende representar cuáles serían los resultados reales de las operaciones si la Adquisición hubiera ocurrido en las fechas asumidas ni pretende proyectar nuestros resultados de operaciones para cualquier período futuro o condición financiera en cualquiera fecha próxima. La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada debe leerse conjuntamente con los estados financieros históricos, las notas a los mismos y demás información incluida en este Prospecto.

Véase “Información Financiera Consolidada Condensada Pro Forma No Auditada.” de este Prospecto.

Medidas financieras no regidas por NIIF

Este Prospecto incluye ciertos cálculos que no son medidas financieras bajo las NIIF, particularmente ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y un crédito fiscal resultante de pagos de IEPS relacionado con la compra de diésel, o UAFIDA Ajustada y deuda neta. Calculamos la UAFIDA Ajustada sumándole la depreciación, amortización y un crédito fiscal resultante de pagos de IEPS relacionado con la compra de diésel. Nuestra administración utiliza este cálculo como un indicador de nuestros resultados operativos y situación financiera; sin embargo, no debe ser considerada, de forma aislada, como una alternativa a nuestra utilidad neta, como un indicador del desempeño operativo o como un sustituto para el análisis de flujos de operación como una medida de liquidez, según los mismos se reportan bajo las NIIF debido a que, entre otras cosas:

- no refleja la depreciación y amortización de nuestros activos operativos;
- no refleja nuestros gastos en intereses;
- no refleja nuestra participación en las ganancias de nuestras asociadas y negocios conjuntos;
- no refleja impuestos sobre la renta en efectivo que debamos pagar; y
- no refleja nuestros gastos en efectivo o requisitos futuros de efectivo para gastos o nuestras necesidades o gastos en capital de trabajo.

En virtud de dichas limitaciones, la UAFIDA Ajustada no debe considerarse como una medida discrecional del efectivo a nuestra disposición para invertir en el crecimiento de nuestro negocio o como una medida del efectivo que estará disponible para hacer frente a nuestras obligaciones. La UAFIDA Ajustada no es una medida financiera reconocida bajo las NIIF y puede no ser comparable con medidas similares presentadas por otras compañías, ya que no todas las empresas utilizan la misma fórmula para el cálculo de la UAFIDA Ajustada. Derivado de lo anterior usted deberá considerar principalmente nuestros resultados bajo las NIIF y utilizar nuestra medición de UAFIDA Ajustada solamente como información complementaria.

Definimos deuda neta como deuda a largo plazo (incluyendo la porción corriente) menos efectivo y equivalentes a efectivo. Los niveles de endeudamiento pueden variar entre distintas empresas. Deuda neta es un concepto que no se calcula conforme a las NIIFs y no pretendemos que la deuda neta sea considerada como “deuda” en términos de las

NIIFs. Los inversionistas no deben considerar la deuda neta como un concepto sustituto de deuda o de otras cantidades calculadas conforme a las NIIFs. Los niveles de deuda y las consecuencias de las tasas de interés sobre los resultados pudieran variar significativamente entre distintas compañías. No obstante, para efectos de comparación, consideramos que la deuda neta puede ser útil como una medida objetiva y comparable de nuestra deuda.

Divisas

Salvo que se especifique de otra manera, todas las referencias en este Prospecto a “EUA Dólares”, “Dólares”, “Dólar” o “EUA\$” se entenderán a dólares americanos, moneda de curso legal de los Estados Unidos, mientras que las referencias a “Pesos”, “Peso”, “Ps.” o “\$” se entenderán a pesos mexicanos, moneda de curso legal de México.

Para conveniencia del lector, este Prospecto contiene conversiones de varios montos en Pesos y Dólares utilizando tipos de cambio específicos. Salvo que se indique lo contrario, los tipos de cambio utilizados para convertir los montos en Pesos a Dólares fueron determinados con base en el tipo de cambio de Ps.18.20 por cada Dólar, tipo de cambio que fue publicado el 29 de septiembre de 2017 por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación.

No deberá interpretar las conversiones que realicemos de Pesos a Dólares como declaraciones en el sentido de que los montos en Pesos son equivalentes a los montos expresados en Dólares o que dichos montos en Pesos pudieron haber sido convertidos a Dólares a los tipos de cambio señalados.

Redondeo

Ciertos montos incluidos en este Prospecto se han redondeado para efectos de presentación. Algunos de los porcentajes incluidos en este Prospecto no han sido calculados con base en dichos montos redondeados, si no con base en los montos previos al redondeo. Por lo anterior, los porcentajes en este Prospecto pueden variar de aquellos obtenidos de realizar el mismo cálculo con los números contenidos en los Estados Financieros Consolidados. Ciertos montos referidos a cantidades totales en algunas tablas, pueden no ser el resultado de la suma de los montos que les preceden debido al redondeo.

Últimos 12 meses

Este Prospecto incluye cierta información para el periodo de 12 meses terminado el 30 de septiembre de 2017. La información financiera para el periodo de 12 meses terminado el 30 de septiembre de 2017 fue preparada restándole el estado consolidado de situación financiera y de resultados y otros resultados integrales para el periodo de 9 meses terminado el 30 de septiembre de 2016 al estado consolidado de resultados y otros resultados integrales por el año concluido el 31 de diciembre de 2016 y, subsecuentemente, sumándole a ese resultado el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales para el periodo de 9 meses terminado el 30 de septiembre de 2017.

Información Accionaria

En la asamblea de accionistas celebrada el 23 de octubre de 2017, nuestros accionistas aprobaron la división de la totalidad de nuestras acciones de 9.00:1.00. Inmediatamente antes de la Oferta Global, tras dar efecto a dicha división de acciones, teníamos 3,825,000,000 acciones ordinarias, sin expresión nominal, serie única en circulación. La información respecto de nuestra estructura accionaria en este Prospecto se presenta o ha sido calculada después de dar efecto a dicha división de acciones.

Medidas Operativas y de Rendimiento

El presente Prospecto incluye medidas operativas y de desempeño, incluyendo carga de carros, ingresos por kilómetro, velocidad de tren, tiempos de espera, toneladas netas/kilómetro, ingresos por carro cargado y longitud de la vía. Nuestra administración utiliza estas medidas como indicadores de eficiencia operativa y para medir nuestro desempeño.

Salvo que se indique lo contrario, el volumen de bienes y productos transportados a través de nuestra red se mide en toneladas métricas netas por kilómetro recorrido (toneladas netas/kilómetro). Esta medida no incluye el peso de las locomotoras utilizadas para arrastrar carros y tampoco considera el peso de los carros vacíos tanto para transporte de

cargas vacías o con bienes. La carga se expresa en unidades y se refiere al número de carros cargados y descargados durante un periodo específico. El promedio de velocidad se calcula dividiendo los tren-kilometro entre trenes-hora.

La mayoría de las empresas ferroviarias Clase I (empresas con ingresos operativos aproximados de EUA\$450 millones o más una vez considerada la inflación con base en el índice de precios de carga de ferrocarriles (*Railroad Freight Price Index*) de la Comisión de Estadísticas Laborales (*Bureau of Labor Statistics*), según la clasificación utilizada en Estados Unidos por el Comité de Transportes Terrestres (*Surface Transportation Board*)) utilizan las mismas medidas para calcular su información operativa, logrando así un mayor nivel de consistencia en los cálculos realizados. Sin embargo, estas medidas no son útiles para analizar tendencias y cambios relativos. El nivel de desempeño de una empresa ferroviaria respecto de otras empresas podría variar de manera significativa ya que cada empresa es única. Las diferencias entre las distintas empresas ferroviarias incluyen el tipo de terreno, las rutas físicas, el diseño de la red, el volumen y mezcla del tráfico, el nivel de transporte de pasajeros y las prácticas operativas. Asimismo, ciertos factores externos tales como el clima y las operaciones portuarias podrían causar variaciones entre las distintas empresas ferroviarias a través del tiempo. De igual forma, la manera de recolectar y reportar información operativa puede afectar los cálculos finales de las empresas ferroviarias hasta cierto grado si se compara dicha información entre las distintas empresas ferroviarias.

Adicionalmente, este Prospecto incluye información relacionada con la operación y desempeño de otros ferrocarriles, principalmente ferrocarriles Clase I en Norteamérica. Salvo por lo expresamente señalado en el presente Prospecto dicha información sobre operación y desempeño tiene como fuentes las publicaciones de la industria. Creemos que hemos tomado todo el cuidado razonable para asegurar que los datos y estadísticas presentadas en el presente Prospecto son representaciones precisas de dichas fuentes.

Aunque los ferrocarriles Clase I utilizan las mismas definiciones para calcular los datos de desempeño, asegurando que un alto grado de consistencia entre los indicadores, estos indicadores son más útiles para analizar tendencias y cambios relativos. El nivel de rendimiento de un ferrocarril a otro puede cambiar considerablemente debido a que cada ferrocarril es único. Diferencias entre los ferrocarriles incluyen terrenos, rutas físicas y diseño de la red, volumen y composición del tráfico, la extensión de las operaciones de pasajeros, y prácticas dentro de las operaciones. Factores externos como el clima y operaciones portuarias pueden causar cambios ente los ferrocarriles y en el tiempo. Adicionalmente, diferencias individuales en la colección y el reporte de datos de operación puede afectar el nivel absoluto de los indicadores en cada ferrocarril.

Adicionalmente, aunque las vías ferroviarias de México, Canadá y Estados Unidos forman una red operativa a través de fronteras, la estructura y el rol de los sistemas ferroviarios de México, Canadá y Estados Unidos varían en diversas maneras, particularmente en su marco regulatorio, la geografía y las dinámicas de mercado de cada país. Los ferrocarriles mexicanos son operados por concesiones otorgadas mediante contratos, mientras que los ferrocarriles de Estados Unidos y Canadá tienen una operación privada e integrada verticalmente. Esto puede ser una diferencia fundamental por dos razones. La estructura competitiva y la estructura inicial de tarifas del sistema mexicano fueron definidas en las concesiones, incluyendo los derechos para la operación exclusiva sobre la red ferroviaria, excepto en donde los derechos sobre las vías se definieron en los contratos originales. Adicionalmente, la estructura de los activos de una concesión es diferente de la de un ferrocarril integrado de manera vertical porque el concesionario no carga con el valor de la infraestructura en sus libros (aunque cargará con el valor del precio de compra de la concesión). Esto podría cambiar la manera en que los costos son calculados.

Ni nosotros, ni los Accionistas Vendedores, ni los Intermediarios Colocadores, ni nuestros asesores o sus asesores han verificado de manera independiente los indicadores de la operación y el rendimiento de otros ferrocarriles y no pueden asegurar su exactitud o exhaustividad, y por lo tanto, ni nosotros, ni los Intermediarios Colocadores, ni nuestros asesores o sus asesores declaramos sobre la comparabilidad de dicha información. Los inversionistas no deberían depositar su confianza sobre dicha información.

GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

Salvo que se definan de otra forma en el presente, los términos con mayúscula inicial que se utilizan en este Prospecto y que se listan a continuación, tendrán los significados siguientes, mismos que serán igualmente aplicables a las formas singular o plural de dichos términos:

Término	Definición
“AAR”	Significa la Asociación de Ferrocarriles Americanos (<i>Association of American Railroads</i>) de los Estados Unidos.
“Acciones”	Significa las acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte variable del capital social de la Emisora que son objeto de la Oferta Global, las cuales otorgan plenos derechos corporativos y patrimoniales.
“Accionistas Vendedores”	Significa Grupo Carso, S.A.B. de C.V. y Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Fondo de Inversión de Capitales.
“Adquisición”	Significa la adquisición por parte del Emisor, a través de sus subsidiarias, del 100% de las acciones de FEC, la cual fue consumada el 30 de junio de 2017.
“AESS”	Significa Automatic Equipment Start Stop.
“Agencia” o “ARTF”	Significa la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la SCT.
“BMV”	Significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“BMWE”	Significa la Hermandad de Empleados de Mantenimiento de Vía (<i>Brotherhood of Maintenance of Way Employees</i>).
“BNSF”	Significa Burlington Northern – Santa Fe Railway Company.
“Brexit”	Significa el referéndum en el Reino Unido en términos del cual una mayoría de sus ciudadanos votaron para salir de la Unión Europea.
“CERCLA”	Significa la Ley de Responsabilidad, Compensación y Respuesta Ambiental (<i>Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act</i>) de los Estados Unidos.
“Certificados Bursátiles”	Significa los certificados bursátiles emitidos por GMXT con las claves de pizarra “GMXT 17” y “GMXT 17-2” con fecha 28 de septiembre de 2017 por un monto conjunto de \$10,000,000,000.00 de Pesos, al amparo del programa de certificados bursátiles de largo plazo autorizado por la CNBV, cuyos recursos netos se utilizaron para pagar parcialmente el Crédito Puente.
“Cetes”	Significa los Certificados de la Tesorería de la Federación.
“Circular Única”	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 han sido o sean modificadas.

Término	Definición
“CNBV”	Significa la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“COFECE”	Significa la Comisión Federal de Competencia Económica.
“Compañía”, “Emisora”, “Emisor”, “GMéxico Transportes” o “GMXT”	Significa GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.
“Consejo de Administración”	Significa el Consejo de Administración de la Compañía.
“Constitución”	Significa la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
“Convenio de Derechos de Paso”	Significa el convenio celebrado el 9 de febrero de 2010 entre KCSM y Ferromex.
“Convenio de Fusión FEC”	Significa el convenio y plan de fusión de fecha 24 de marzo de 2017 entre FECR Rail LLC y el Emisor, entre otros, conforme al cual el Emisor se obligó a llevar cabo la Adquisición.
“Convenio entre Accionistas Ferromex”	Significa el convenio entre accionistas de fecha 13 de junio de 1997 celebrado entre Grupo México y Union Pacific, entre otros, según el mismo ha sido o sea modificado, respecto de GFM e, indirectamente, Ferromex.
“Crédito Banamex-Eximbank”	Significa el crédito contratado por GFM como acreditado (con la garantía de Ferromex) el 29 de marzo de 2007 con Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex como acreedor, Citibank, N.A. como agente facilitador y Eximbank, con una tasa del 8.18%, mismo que debe ser amortizado trimestralmente hasta el 15 de septiembre de 2015.
“Crédito Credit Agricole CIB”	Significa el Crédito contratado por GFM como acreditado (con la garantía de Ferromex) el 12 de diciembre de 2007 con Credit Agricole CIB (antes Calyon) como acreedor el cual actualmente tiene una tasa de intereses ordinaria equivalente a la tasa Líbor más un margen variable del 0.40% al 0.50% y que deberá ser amortizado trimestralmente hasta el 15 de junio de 2016.
“Crédito Credit Agricole CIB-Eximbank”	Significa el crédito contratado por GFM como acreditado (con la garantía de Ferromex) el 12 de diciembre de 2007 con Credit Agricole CIB (antes Calyon) y Eximbank como acreedores el cual actualmente tiene una tasa de intereses ordinaria equivalente a la tasa Líbor y que deberá ser amortizado trimestralmente hasta el 15 de junio de 2016.
“Crédito Ixe”	Significa el crédito identificado con el número 11CS20 de fecha 30 de mayo de 2011 celebrado por Ferrosur como acreditado con Ixe Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte el cual actualmente tiene una tasa de intereses ordinaria equivalente a la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio a 91 días más 1.35% y que deberá ser amortizado trimestralmente hasta el 31 de mayo de 2018.
“Crédito PEFCO-Eximbank”	Significa el crédito contratado por Ferrosur como acreditado (con la garantía de ITF) el 9 de marzo de 2012 con HSBC Bank USA, N.A. como acreedor garantizado, Wilmington Trust, S.A. como fiduciario de garantías y Eximbank el cual actualmente tiene una tasa de intereses ordinaria

Término	Definición
	equivalente a la tasa Líbor más 0.65% y que deberá ser amortizado trimestralmente hasta el 15 de mayo de 2021.
“Crédito Puente”	Significa el contrato de crédito puente por EUA\$1,550 millones de fecha 22 de junio de 2017 celebrado por la Compañía como acreditado y los bancos señalados en el mismo como acreditantes y BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer como agente administrativo, el cual antes de la oferta tienen un saldo insoluto de EUA\$1,005 millones.
“CTP”	Significa el control de tren positivo.
“Decreto de Creación”	Significa el decreto por el que se creó la Agencia como órgano desconcentrado de la SCT.
“DHS”	Significa el Departamento de Seguridad Nacional (<i>Department of Homeland Security</i>) de Estados Unidos.
“DOF”	Significa el Diario Oficial de la Federación.
“Dólar” o “EUA\$”	Significa dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos.
“DOT”	Significa el Departamento de Transporte (<i>Department of Transportation</i>).
“E.U.A.” o “Estados Unidos”	Significa los Estados Unidos de América.
“EMD”	Significa EMD Locomotive Company de México, S.A. de C.V.
“EPA”	Significa la Agencia de Protección Ambiental (<i>U.S. Environmental Protection Agency</i>) de Estados Unidos.
“Escidente”	Significa Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V., sociedad escidente en la Escisión como resultado de la cual se constituyó la Emisora.
“Escisión”	Significa la escisión aprobada por los accionistas de la Escidente mediante asamblea general extraordinaria de la Escidente celebrada el 11 de diciembre de 2014, en virtud de la cual, entre otras cosas, se aprobó la escisión de las operaciones ferroviarias de la Escidente y la constitución del Emisor.
“Estados Financieros Consolidados”	Significa los estados financieros consolidados auditados del Emisor para cada uno de los tres ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016 y 2015 y 2014, incluyendo sus notas, expresados en miles de Pesos, que se adjuntan a este Prospecto.
“Estados Financieros Intermedios”	Significa los estados financieros intermedios consolidados no auditados con revisión limitada del Emisor por los periodos de 3 y 9 meses terminados al 30 de septiembre de 2017 y 2016, incluyendo sus notas, expresados en miles de Pesos.
“Estados Financieros Proforma”	Significa los estados proforma de resultados integrales consolidados condensados no auditados del Emisor por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016 y por cada uno de los periodos de 3 y 9 meses terminados

Término	Definición
	al 30 de septiembre de 2017, incluyendo sus notas, expresados en miles de Pesos, que se adjuntan a este Prospecto.
“FDG Passenger”	Significa FDG Passenger ROW Holdings LLC.
“FDoT”	Significa el Departamento de Transporte de Florida (<i>Florida Department of Transportation</i>) de Estados Unidos.
“FEC”	Significa Florida East Coast Holdings Corp.
“Fecha de la Oferta”	Significa la fecha de publicación del aviso de oferta pública correspondiente a la Oferta Global.
“FECI”	Significa Florida East Coast Industries, Inc.
“FELA”	Significa la Ley Federal para la Responsabilidad de Empleadores (<i>Federal Employers’ Liability Act</i>) de Estados Unidos.
“Ferromex”	Significa Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., una Subsidiaria indirecta del Emisor.
“Ferronales”	Significa Ferrocarriles Nacionales de México, entidad que se encuentra en proceso de liquidación.
“Ferrosur”	Significa Ferrosur, S.A. de C.V., una Subsidiaria indirecta de la Emisora.
“Fondo”	Significa el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios.
“FRA”	Significa la Administración Federal de Ferrocarriles (<i>Federal Railroad Administration</i>) de Estados Unidos.
“FTVM”	Significa Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
“GFM”	Significa Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., una Subsidiaria del Emisor que es la sociedad tenedora de las acciones de Ferromex.
“Gobierno Federal”	Significa el Gobierno Federal de México.
“Grupo Carso”	Significa Grupo Carso, S.A.B. de C.V.
“Grupo México”	Significa Grupo México, S.A.B. de C.V., la sociedad controladora del Emisor.
“IBEW”	Significa la Hermandad Internacional de Trabajadores Eléctricos (<i>International Brotherhood of Electrical Workers</i>) de Estados Unidos.
“ICA”	Significa Empresas ICA, S.A.B. de C.V.
“IEPS”	Significa el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios.

Término	Definición
“IFRS” o “NIIF”	Significa, por sus siglas en inglés, las Normas Internacionales de Información Financiera (International Financial Reporting Standards) emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad.
“Indeval”	Significa la S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
“INEGI”	Significa el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
“Intermediarios Colocadores en México”	Significa Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero Significa BBVA Bancomer, Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa, Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) en su carácter de intermediarios colocadores de la Oferta en México.
“Intermediarios Colocadores Internacionales”	Significa Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., Credit Suisse Securities (USA) LLC, Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated y Morgan Stanley & Co. LLC, en su carácter de intermediarios colocadores de la Oferta Internacional.
“Intermediarios Colocadores”	Significa los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales, conjuntamente.
“ITF”	Significa Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., una Subsidiaria del Emisor que es la sociedad tenedora de las acciones de Ferrosur.
“KCSM”	Significa Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., una subsidiaria de Kansas City Southern.
“LGSM”	Significa la Ley General de Sociedades Mercantiles.
“LMV”	Significa la Ley del Mercado de Valores.
“LNG”	Significa el gas natural licuado (<i>liquified natural gas</i>).
“LRSF”	Significa la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
“México”	Significa los Estados Unidos Mexicanos.
“NEPA”	Significa la Ley de Protección Ambiental Nacional (<i>National Environmental Protection Act</i>) de Estados Unidos.
“Notas 6.76% con Vencimiento en 2024”	Significa los certificados bursátiles emitidos por Ferromex el 15 de octubre de 2014 por un monto de \$2,000 millones a una tasa de 6.76% y con vencimiento en 2024.
“Notas 8.88% con Vencimiento en 2021”	Significa los certificados bursátiles emitidos por Ferromex el 15 de abril de 2011 por un monto de \$1,500 millones con vencimiento en 2021 y con una tasa de interés anual de 8.88%.

Término	Definición
“Notas 9.03% con Vencimiento en 2022”	Significa los certificados bursátiles emitidos por Ferromex el 16 de noviembre de 2007 por un monto de \$1,500 millones con vencimiento en 2022 y con una tasa de interés anual de 9.03%.
“OCDE”	Significa la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico.
“Oferta en México”	Significa la oferta pública primaria y secundaria para suscripción y pago de 350,586,612 Acciones (sin considerar las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación), a realizarse a través de la BMV.
“Oferta Global”	Significa la Oferta en México y la Oferta Internacional, conjuntamente.
“Oferta Internacional”	Significa la oferta primaria y secundaria de 173,913,044 Acciones al amparo de la Regla 144 ^a (Rule 144 ^a) de la Ley de Valores de 1933 de los Estados Unidos (según ha sido modificada) (<i>U.S. Securities Act of 1933</i>) y en otros países de conformidad con la Regulación S (<i>Regulation S</i>) de dicha Ley de Valores de 1933 y las disposiciones legales aplicables en el resto de los países en que dicha oferta sea realizada (sin considerar las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación).
“Opción de Sobreasignación en México”	Significa la opción de sobreasignación sobre la porción primaria de la Oferta en México, otorgada a los Intermediarios Colocadores en México por la Emisora para adquirir 39,337,474 Acciones adicionales, y la opción de sobreasignación sobre la porción secundaria de la Oferta en México para adquirir 13,250,518 Acciones adicionales, otorgada a los Intermediarios Colocadores por los Accionistas Vendedores, a un precio igual al Precio de Colocación para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta en México.
“Opción de Sobreasignación Internacional”	Significa la opción de sobreasignación sobre la porción primaria de la Oferta Internacional otorgada a los Intermediarios Colocadores Internacionales por la Emisora para adquirir 0 Acciones adicionales, y la opción de sobreasignación sobre la porción secundaria de la Oferta Internacional otorgada a los Intermediarios Colocadores Internacionales por los Accionistas Vendedores para adquirir 26,086,956 Acciones adicionales, a un precio igual al Precio de Colocación para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta Internacional.
“Opción de Sobreasignación”	Significa la Opción de Sobreasignación en México y la Opción de Sobreasignación Internacional, conjuntamente.
“OSHA”	Significa la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (<i>Occupational Safety and Health Administration</i>) de Estados Unidos.
“Pesos” o “Ps.” o “\$”	Significa la moneda de curso legal en México.
“PHMSA”	Significa la Administración de Seguridad de Materiales Peligrosos (<i>Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration</i>) de Estados Unidos.
“PIB”	Significa el Producto Interno Bruto de México.
“Prospecto”	Significa el presente prospecto de colocación.

Término	Definición
“PTC”	Significa la Ley de Mejora de la Seguridad en los Trenes (<i>Rail Safety Improvement Act</i>) de 2008 de Estados Unidos.
“Raven”	Significa Raven Transport Holding, Inc., una Subsidiaria indirecta del Emisor.
“RCRA”	Significa la Ley de Conservación y Recuperación de Recursos (<i>Resource Conservation and Recovery Act</i>) de Estados Unidos.
“RLA”	Significa la Ley del Trabajo Ferroviario (<i>Railway Labor Act</i>) de Estados Unidos.
“RNV”	Significa el Registro Nacional de Valores que mantiene la CNBV.
“RRB”	Significa la Junta de Retiro de Ferrocarriles (<i>Railroad Retirement Board</i>) de Estados Unidos.
“Santander”	Significa Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México.
“SAT”	Significa el Servicio de Administración Tributaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“SCT” o “Secretaría”	Significa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
“SEDENA”	Significa la Secretaría de la Defensa Nacional.
“SEMARNAT”	Significa la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“SHCP”	Significa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“Sinca”	Significa Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Fondo de Inversión de Capitales.
“SPTFC”	Significa el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.
“STB”	Significa la Junta de Transporte Superficial (<i>Surface Transportation Board</i>) de Estados Unidos.
“STFRM” o “Sindicato Ferroviario”	Significa el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.
“Subcolocadores”	Significa aquellos intermediarios colocadores con los que los Intermediarios Colocadores en México celebren contratos de sindicación y que participen en la colocación de las Acciones materia de la Oferta en México, en su caso.
“Subsidiarias”	Significa la referencia conjunta a todas las subsidiarias directas e indirectas de GMXT.
“TAAC”	Significa la tasa de crecimiento anual compuesto.
“Texas Pacífico”	Significa Texas Pacífico Railroad.

Término	Definición
“TIE”	Significa la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio que publica el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación o cualquier tasa que la sustituya.
“TLC”	Significa el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
“TSA”	Significa la Administración de Seguridad del Transporte (<i>Transportation Security Administration</i>) de Estados Unidos.
“TxDOT”	Significa el Departamento de Transporte de Texas (<i>Texas Department of Transportation</i>) de Estados Unidos.
“UAFIDA Ajustada”	Significa la suma de la utilidad de operación de la Compañía, <u>más</u> depreciación y amortización y otros conceptos aplicables respecto de la Compañía o sus Subsidiarias, según se muestra en las conciliaciones y ajustes en la sección “Presentación de Cierta Información Financiera y Otra Información” de este Prospecto.
“UDIs”	Significa la unidad de inversión, cuyo valor se publica periódicamente por el Banco de México o cualquier índice que lo sustituya.
“Union Pacific” o “UP”	Significa Union Pacific Corporation.
“UTU”	Significa el Sindicato de Transporte Unido (<i>United Transportation Union</i>) de Estados Unidos.

RESUMEN EJECUTIVO

Esta sección incluye un resumen ejecutivo de nuestras actividades, información financiera y operativa, ventajas competitivas y estrategias. En este resumen ejecutivo se destaca información seleccionada descrita a mayor detalle en otras secciones de este Prospecto. Este resumen ejecutivo no contiene toda la información que pueda ser importante para los inversionistas. Este Prospecto describe los términos y condiciones de la Oferta en México, así como información respecto a nuestro negocio e información financiera detallada. Antes de invertir en las Acciones, usted deberá leer todo el Prospecto cuidadosamente, incluyendo nuestros estados financieros auditados consolidados, los estados financieros auditados combinados de FEC, la información financiera combinada condensada no auditada pro forma, incluyendo las notas adjuntas a los mismos, nuestra información financiera intermedia combinada no auditada y la información financiera intermedia no auditada de FEC, que se encuentra en el presente Prospecto. De igual forma, deberá leer las secciones tituladas “Factores de riesgo”, “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera” y “Descripción del negocio”.

Panorama General

De conformidad con la SCT, somos el operador ferroviario líder en México y somos propietarios y operamos el ferrocarril de la costa este del estado de Florida (*Florida East Railway*), el ferrocarril regional más grande de Norteamérica en términos de ingresos conforme al AAR. Nuestra red ferroviaria en México tiene la mayor extensión y conectividad. Somos el único operador ferroviario a lo largo de la costa este. Ofrecemos soluciones de transporte y logística de forma segura, eficiente y confiable y de forma ecológicamente responsable, que contribuyen a fortalecer la conectividad y competencia en los mercados en los que participamos.

Nuestra red ferroviaria es la más grande de México, con 9,954 km de líneas principales que se expanden en 24 Estados de México, la cual se extiende 629 kilómetros en el estado de Texas. En el Estado de Florida, nuestra red ferroviaria tiene 565 km de línea principal que se extiende a lo largo de la costa este de Jacksonville a Miami. Nuestra red ferroviaria está soportada por una flota de 844 locomotoras y 28,737 vagones ferroviarios al 30 de septiembre de 2017.

El siguiente mapa muestra nuestra red ferroviaria a la fecha del presente Prospecto:



Fuente: información interna de la Compañía.

Desde que comenzamos a operar nuestro ferrocarril en México en 1998, hemos más que duplicado nuestra capacidad, transformando fundamentalmente el sistema ferroviario mexicano en una red moderna y altamente eficiente. Como resultado de nuestros esfuerzos, en el año 2013 fuimos nombrados el ferrocarril más competitivo y productivo en

América Latina por el Foro de Transporte Internacional de la OCDE. En Florida, de conformidad con la Asociación de Ferrocarriles Americanos o AAR, hemos sobrepasado consistentemente la industria ferroviaria en los Estados Unidos tanto en rendimientos financieros como en eficiencia operativa. Al invertir en forma intensiva en nuestra red ferroviaria, continuamos incrementando la eficiencia operativa, mejorando la seguridad y ofreciendo servicios de transporte ferroviario, excediendo las expectativas de nuestros clientes.

Creemos que el desempeño del sector ferroviario es fundamental para el crecimiento económico. El sector ferroviario proporciona la columna vertebral para el desarrollo de cadenas de suministro eficientes para el sector industrial y transporta una gran parte de las mercancías y productos vitales para la región. Como componente crítico en la infraestructura del transporte de México y Florida, somos y esperamos permanecer un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos.

Red Ferroviaria en México y Texas

De acuerdo con el Anuario Estadístico de Ferrocarriles de la SCT del 2016, nuestra red ferroviaria tiene una cobertura y conectividad más extensa que cualquier otra red ferroviaria en México. Consideramos que nuestra red ferroviaria se encuentra estratégicamente localizada, lo cual nos permite proveer transporte ferroviario de clase mundial en las ciudades de mayor y más acelerado crecimiento en México (en términos de población y PIB), cubriendo la mayoría de la zona industrial y comercial del país. Asimismo, nuestra red ferroviaria se extiende al Estado de Texas para conectar con la mayoría de los ferrocarriles Clase I operando en dicho Estado. A través de nuestra red ferroviaria en México, podemos trasladar productos desde y hacia México, Estados Unidos, Canadá y el resto del mundo, lo que nos posiciona como un eslabón crítico para la cadena de suministro global de México.

Nuestra red ferroviaria cuenta con operaciones exclusivas en los corredores noroeste y sureste de México. El corredor noroeste de México se extiende desde la porción noroeste de México hasta la Ciudad de México. El corredor ferroviario sureste de México se extiende desde la Ciudad de México hasta el Golfo de México. A través de los 5 puntos de interconexión y puertos, conectamos a México directamente con Estados Unidos y de manera indirecta con Canadá, en la cual interconectamos carga internacional con los ferrocarriles Clase I de Estados Unidos. De igual forma, conectamos a México con el resto del mundo a través de 5 puertos principales en el Océano pacífico y 4 puertos principales en el Golfo de México.

Red Ferroviaria en Florida

Nuestro ferrocarril en Florida es el ferrocarril regional más grande de Norteamérica en términos de ingresos según la AAR y es una arteria de transporte clave que proporciona servicios de transporte ferroviario altamente eficientes en uno de los estados más poblados de Estados Unidos. Nuestra red ferroviaria de Florida tiene acceso directo exclusivo a dos de los puertos más grandes de Florida (el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades) y también tiene acceso directo al Puerto de Palm Beach y al Puerto de Cañaveral. Nuestra red ferroviaria es un componente crítico del sistema de transporte del sur de Florida y para la cadena de abastecimiento en Florida, por lo que creemos se está estableciendo rápidamente como una entrada al resto del mundo.

Asimismo, nuestra red ferroviaria en Florida actúa como una extensión crítica de las redes ferroviarias de Clase I de CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation, moviendo el flete intermodal y los principales productos industriales hacia y en todo el Estado de Florida y el centro de Estados Unidos.

Información Financiera y Operativa Seleccionada

Las siguientes tablas muestran nuestra información financiera y operativa clave seleccionada por cada uno de los periodos indicados:

	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017	Año terminado el 31 de diciembre de 2016
GMXT		
Volumen transportado.....	43,553	54,445
Carros cargados	1,050,471	1,231,539
Mexico		
Seis meses terminados el 30 de junio de 2016		
Velocidad de tren:		34.2
Toneladas por tren		4,918
Toneladas/km brutos por empleado (millones)		5.6
Atrasos del tren (horas).....		26.6
Eficiencia de combustible (Its por 1,000 toneladas/km).....		4.2
Longitud de tren		1,582
Florida		
Velocidad de tren.....		50.4
Atrasos del tren (horas).....		n/a
Toneladas/km brutos (millones)		8,629
Eficiencia de combustible (Its por 1,000 toneladas/km).....		1.9
Longitud de tren (mts)		2,536

	Nueve meses terminados el 30 de septiembre,				Año terminado el 31 de diciembre de,			
	Pro forma	2017	Histórica		Pro forma	2016	Histórica	
	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾
GMXT								
Ingresos	1,745,490	31,767,927	1,522,749	27,714,036	2,216,812	40,345,983	1,807,991	32,905,433
UAFIDA Ajustada ⁽³⁾ ...	740,988	13,485,986	656,109	11,941,184	938,129	17,073,939	793,465	14,441,603
Margen de UAFIDA Ajustada ⁽⁴⁾	42.5%	42.5%	43.1%	43.1%	42.3%	42.3%	43.9%	43.9%

(1) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUA\$1.00, al tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección "Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas".

(2) Excepto por el Margen de UAFIDA Ajustada.

(3) Ver reconciliación para la UAFIDA Ajustada presentada en la página 22.

(4) Margen de UAFIDA Ajustada es definida como UAFIDA Ajustada para un periodo dado, como porcentaje de utilidad para dicho periodo.

Nuestras Concesiones y Líneas Férreas

El sistema ferroviario de México es propiedad del Gobierno Federal y se opera al amparo de concesiones otorgadas a varias entidades. Anteriormente, el sistema ferroviario en México estaba integrado bajo el control de Ferronales, una empresa estatal. En 1996, el Gobierno Federal privatizó y dividió la red de Ferronales en tres sistemas ferroviarios regionales. En México operamos al amparo de cinco concesiones de ferrocarril de largo plazo otorgadas por el Gobierno Federal, que incluyen dos de los tres sistemas regionales y tres líneas cortas. Al amparo de nuestras concesiones, también ofrecemos servicios auxiliares como transporte de pasajeros, tracción intra-terminal (servicio de tracción y posicionamiento de vagones de ferrocarril a los transportistas ferroviarios de conexión dentro de los terminales) y servicios de terminales automotrices (carga, descarga y gestión de inventario en nuestras terminales automotrices ubicadas en la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara y Hermosillo). Todas nuestras concesiones ferroviarias están en pleno funcionamiento.

La siguiente tabla muestra información clave de nuestras concesiones a la fecha del presente Prospecto.

Concesión	Longitud	Fecha de adjudicación	Término	Rutas
Ferromex				
1 Línea de ferrocarril Pacífico- Norte (sistema troncal)	6,867 km	22 de junio de 1997	50 años (primeros 35 años en régimen de exclusividad) a partir del 19 de febrero de 1998	<u>Principal:</u> México-Ciudad Juárez, Irapuato-Manzanillo, Tampico-Gómez Palacio, Piedras Negras-Ramos Arizpe, Guadalajara-Nogales, Mexicali-Benjamín Hill. <u>Línea corta:</u> Cadena-Dinamita, Calles-Tamuín, Jiménez-Parral, Salinas Victoria-Chipinque, Manzanillo-Peña Colorada, Guadalajara-Guadalajara y Hércules-Mariscalá.
2 Ojinaga-Topolobampo (línea corta)	943 km	22 de junio de 1997	50 años (primeros 30 años en régimen de exclusividad) a partir del 19 de febrero de 1998	Conecta los Estados de Chihuahua y Sinaloa. La ruta atraviesa los municipios de Aldama, Chihuahua, Cuauhtémoc, La Junta, San Juanito, Bocoyna y San Rafael, en el Estado de Chihuahua; y los municipios de Loreto, Sufragio y Los Mochis en el Estado de Sinaloa.
3 Nogales-Nacozari (línea corta)	320 km	27 de Agosto de 1999	30 años (primeros 18 años en régimen de exclusividad) a partir del 1 de septiembre de 1999	Conecta los municipios de Nogales y Nacozari, ubicados en el Estado de Sonora.
Ferrosur				
1 Línea de ferrocarril del sudeste (troncal)	1,565 km	29 de junio de 1998	50 años (primeros 30 años en régimen de exclusividad) a partir del 18 de diciembre de 1998	<u>Principal:</u> Teotihuacán-Veracruz, Córdoba-Medias Aguas; Medias Aguas-Coatzacoalcos-El Chapo, Puebla-Tehuacán-Sánchez, Apizaco-Puebla y Huehuetoca-Tula-Pachuca-Irolo.
2 Sur (línea corta)	259 km	14 de octubre de 2005	30 años (primeros 18 años en régimen de exclusividad) a partir del 14 de octubre de 2005	Conecta los Estados de Hidalgo, Puebla, Morelos, Tlaxcala y el Estado de México.

Los mapas a continuación muestran la ubicación de nuestras concesiones:

Ferromex



Ferrosur



Líneas Férreas en los Estados Unidos

En el Estado de Texas, nuestra línea férrea se extiende por 629 kilómetros en la Línea Férrea Sur Oriente desde el Ramal de San Ángelo hasta Presidio y la operamos al amparo del contrato de arrendamiento de 40 años que celebramos con el Estado de Texas el 31 de enero de 2001. En el Estado de Florida, somos dueños del *Florida East Coast Railway* (y el correspondiente derecho de paso), la cual se extiende 565 kilómetros por la costa este desde Jacksonville hasta Miami. Los mapas a continuación muestran la ubicación de nuestra línea férrea en los Estados Unidos:

Texas Pacifico



Florida East Coast Railway

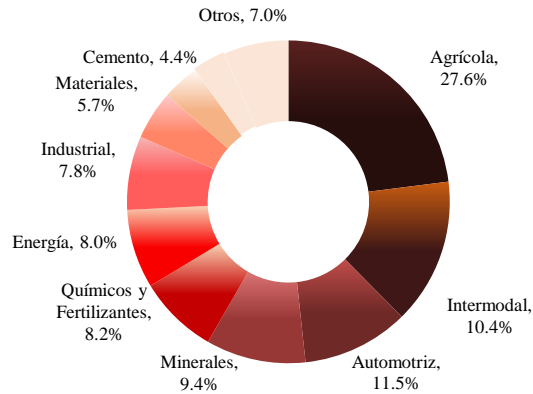


Productos y Servicios

Obtenemos ingresos principalmente por el transporte de un portafolio balanceado y diversificado de productos básicos y bienes terminados en vagones ferroviarios convencionales y contenedores intermodales para envíos internacionales. Nuestro tráfico de mercancías se compone de productos a granel (principalmente productos básicos enviados en trenes unitarios) acabados, incluyendo agrícolas, automotrices, cemento, químicos y fertilizantes, energéticos, industriales, metalúrgicos y minerales. También proveemos servicios intermodales, de transporte de pasajeros, alquiler de carros (uso de carros de ferrocarril para almacenaje y transporte a cambio de una cuota diaria) y otros servicios.

En Florida, también generamos ingresos procedentes del transporte regional de camiones y del transporte local (movimiento de contenedores o remolques por camión desde y hacia el patio ferroviario), servicios no relacionados con el transporte de mercancías y derecho de paso. Los ingresos no relacionados con el transporte de mercancías se derivan del alquiler de carros y de la estadía, cargos adicionales de transporte, cambio (manejo y colocación de vagones dentro de las instalaciones del cliente) y otros servicios. Los ingresos de peaje son generados por el otorgamiento de licencias a terceras partes para el uso de nuestra vía.

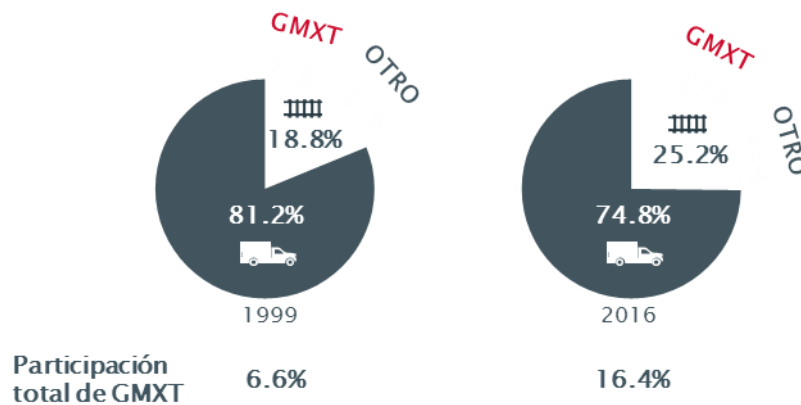
La siguiente gráfica muestra el desglose de nuestros ingresos por producto y servicio al 30 de septiembre de 2017:



Oportunidad de Mercado

La industria ferroviaria en México ha mostrado continuas mejoras desde 1999. El tráfico ha aumentado al doble desde la privatización de la red ferroviaria en México y los servicios intermodales han mejorado en un tercio. La red ferroviaria en México transporta más carga que cualquier otra red ferroviaria en la Unión Europea, salvo Alemania y tanta mercancía como en Brasil. La demanda atendida en la red ferroviaria en México ha incrementado sustancialmente tanto en términos absolutos como en términos de porcentaje de volumen total transportado en México. La transportación ferroviaria ha incrementado su participación en relación con la transportación terrestre, creciendo de 18.8% en 1999 a 25.2% en 2016. Creemos que las recientes inversiones realizadas en diferentes industrias en México podrán apoyar el transporte de carga ferroviario en un futuro cercano.

Creciente Participación de Mercado y Expansión de la Industria



A lo largo de este período de expansión que ha experimentado la industria, hemos sido un punto focal y conductor dentro de la misma, habiendo aumentado nuestra participación en el mercado de 35% al inicio de nuestras operaciones a 65% en el 2016 según el Anuario Estadístico Ferroviario de la SCT para dicho año.

Además, creemos que el Estado de Florida ofrece un ambiente dinámico y atractivo para las empresas como la cuarta economía estatal más grande de los Estados Unidos y el tercer estado más poblado con más de 20 millones de habitantes estimados en 2016. Se espera que una infraestructura fuerte, junto con impuestos flexibles, incentivos gubernamentales a industrias seleccionadas calificadas, ambientes regulatorios aerodinámicos y una fuerza de trabajo

grande y creciente, entre otros factores, impulsen el crecimiento económico de Florida. Asimismo, Florida juega un papel fundamental en el comercio global, con su proximidad al Canal de Panamá, América Latina y el Caribe. En los últimos años, el estado de Florida ha realizado importantes inversiones en puertos marítimos, orientadas a preparar sus puertos e infraestructura circundante para capitalizar los cambios en el flujo de comercio mundial, en particular los resultantes de la expansión del Canal de Panamá completada en junio de 2016. Creemos que nuestra capacidad para operar de manera más eficiente, fiable y rentable que los servicios de camiones, nos da una ventaja competitiva para capturar las oportunidades de negocios resultantes del crecimiento económico de Florida y la expansión del Canal de Panamá.

Creemos que nuestra red nos permitirá capturar oportunidades de negocios adicionales en la industria de petróleo y gas (particularmente en el oeste de Texas), después de la rehabilitación del Puente Internacional Presidio que se espera esté terminado para el 2018, así como por los beneficios previstos por la apertura de México al mercado de energía a la inversión privada.

Con la finalidad de facilitar el crecimiento en el futuro, hemos identificado oportunidades únicas para realizar inversiones en áreas clave de nuestra red, incluyendo la adquisición de locomotoras y carros, inversiones en talleres y terminales, mejorando la infraestructura de señalamiento, desarrollando doble vías, mejorando la capacidad de la línea ferroviaria Pacífico- Norte, la construcción de los *bypass* en Celaya y Monterrey, y la rehabilitación de la vía ferroviaria de Texas Pacífico. Esperamos que dichas oportunidades de inversión nos permitirán seguir incrementando nuestra eficiencia operativa, reducir los costos de mantenimiento en el mediano plazo, mejorar nuestra posición competitiva en relación con otros sectores de transportación como autotransporte, tener ventajas sobre la industria de transportación con base en los últimos cambios de la industria y continuar diferenciando nuestros servicios a los de los demás competidores.

Nuestras Fortalezas

Hemos construido una reputación de prestar servicios con seguridad, confiabilidad, eficiencia y responsabilidad social y ambiental como resultado del enfoque en nuestros clientes y en las comunidades en las que operamos, así como de nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios. Consideramos que las siguientes fortalezas nos distinguen de nuestros competidores y nos permitirán cumplir de manera exitosa con nuestra estrategia de crecimiento sostenido a largo plazo:

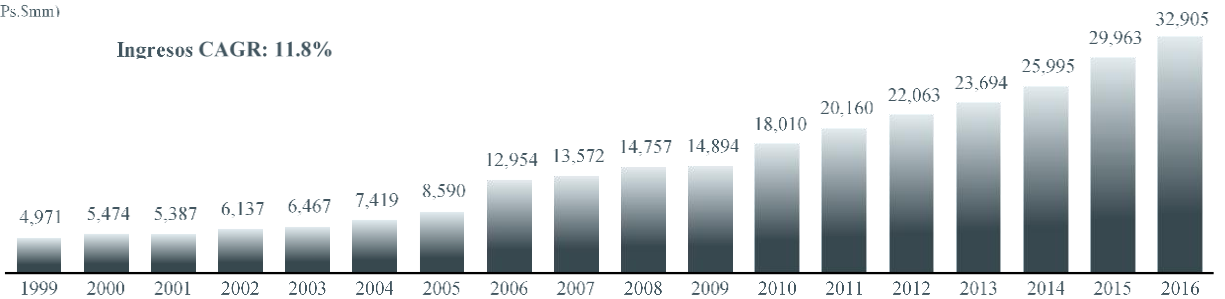
- *Red ferroviaria líder con cobertura y conectividad única.* Nuestro sistema ferroviario es el más largo de México, tiene la mayor cobertura y tiene una posición estratégica para transportar productos de las industrias de materia prima y productos terminados medulares de la nación. Lo anterior nos permite transportar productos entre México, Estados Unidos y Canadá, así como el resto del mundo. Tenemos presencia en 24 estados de México, lo que representa aproximadamente un 86% del PIB de México en 2015. Asimismo, consideramos que nuestra eficiencia, confiabilidad y transportación y servicios de logística de bajo costo nos posicionan como un elemento clave para la modernización y crecimiento económico de México. Nuestro ferrocarril en Florida es un componente fundamental para la entrada al sur del Estado de Florida, y otorga un acceso exclusivo y directo a los principales puertos y una transportación de mercancías eficiente en Florida. Como un elemento fundamental en la infraestructura de transportación en México y Florida, seguimos siendo un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos. Creemos que el tamaño, alcance y capacidades de nuestro sistema ferroviario nos permiten responder de manera rápida y eficiente a las necesidades diversas y cambiantes de las industrias y mercados a los que ofrecemos servicios sobre bases económicas competitivas, lo cual contribuye al desarrollo de una fuerte lealtad de nuestros clientes. Asimismo, tanto en México como en Florida, tenemos un extenso sistema de trasbordo en terminal a través del cual los productos que transportamos pueden ser trasladados de un carro de ferrocarril a otro, así como a camiones y barcos, lo que nos permite prestar servicios a nuestros clientes que no tienen acceso directo a vías ferroviarias. Nuestras alianzas con Union Pacific y BNSF con respecto a la red ferroviaria en México y con CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation con respecto a la red ferroviaria en Florida han sido fundamentales para el acceso a nuevos mercados y para incrementar nuestro alcance geográfico. Consideramos que proporcionamos a nuestros clientes accesos a una red de transportación más extensa e interconectada que juega un papel importante en el comercio en las regiones en las que operamos, lo que convierte a nuestra red ferroviaria es un elemento importante en el mejoramiento a largo plazo del éxito y mejoramiento de la competitividad global de dichas regiones.

- Exposición directa a economías en desarrollo.* De 1998 a 2016, el volumen transportado ha incrementado 203.2% (en toneladas netas /kilómetros). Los elementos principales que soportan el crecimiento han sido el crecimiento en la población, el crecimiento del comercio con Estados Unidos, una intensa demanda de bienes, el crecimiento generalizado del comercio a nivel mundial, y la continua conversión de autotransporte a transportación férrea. Un elemento primordial de nuestro crecimiento reciente en México ha sido la creciente capacidad de producción de la industria automotriz y la industria energética en México. Como resultado de inversiones recientes, según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C., se espera que la producción de automóviles terminados en México ha incrementado en un 9.8% en el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, en comparación con el mismo periodo del año previo. De acuerdo con el Foro Internacional de Transporte (*International Transportation Forum*) México es el séptimo productor de vehículos más grande del mundo y el segundo exportador de automóviles a los Estados Unidos, después de Japón. Además, como resultado de la reforma energética en México en 2014, compañías privadas en México ya pueden participar en la cadena de suministro de combustible, el cual ha creado nuevas oportunidades en el mercado para la transportación. Similarmente, esperamos aprovechar el crecimiento en la economía de Florida, que fue la tercer economía con crecimiento más rápido de Estados Unidos en 2016 en términos de crecimiento per cápita nominal de conformidad con el Buró Americano de Análisis Económico (*U.S. Bureau of Economic Analysis*), y la expansión del Canal de Panamá completada en 2016, que estimamos impulsará un cambio importante en la distribución de los flujos de carga desde y hacia puertos de los Estados Unidos. Nuestra capacidad para capturar el crecimiento de estados Unidos como un bloque comercial es apoyada por nuestra integrada y eficiente red ferroviaria, la competitividad de costos, la confiabilidad, la calidad de las ofertas de servicio y las ventajas ambientales de las operaciones ferroviarias nos convierten en un eslabón crucial en la cadena logística de muchos clientes. Creemos que el crecimiento potencial de las regiones en las que operamos nos proporcionará oportunidades de competitividad únicas.
- Diversa y balanceada mezcla de negocios en términos de las mercancías transportadas, clientes y alcance geográfico.* Participamos en un extenso mercado de transporte, entre los que se incluyen, el intermodal, industrial, productos por volumen y concluidos. Muchos de los productos que transportamos son mercancías esenciales con un riesgo bajo de perecer y con altas expectativas de crecimiento. Asimismo, creemos que la diversificación geográfica que ofrece nuestro sistema ferroviario, nuestro acceso a mercados internacionales, nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios, nuestro conocimiento de las preferencias de consumo y los hábitos en las regiones en las que operamos, nos brindan una ventaja significativa sobre nuestros competidores. Consideramos que nuestra reciente adquisición de FEC ha traído un nuevo alcance geográfico a mercados, ciudades, puertos y corredores importantes. De igual forma, una parte importante de nuestros ingresos deriva de una base diversa de clientes industriales y ferrocarriles Clase I. En ciertas circunstancias, nuestros clientes ha realizado inversiones de capital importantes en facilidades en o cerca de nuestra red ferroviaria (como es el caso de plantas industriales o almacenes importantes) o en aquellos casos en que es imposible relocalizarlas, lo que nos otorga una base estable de ingresos. Para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, ningún cliente representaba más del 5.0% de nuestros ingresos y ningún sector representa más del 30.0% de nuestros ingresos consolidados. Consideramos que una base diversificada, estable y flexible de ingresos continuaran apoyando nuestro crecimiento orgánico e inorgánico.
- Mejora probada en eficiencia operativa con posibilidad de mejoras continuas.* Estamos enfocados en mejorar nuestra eficiencia y seguridad, reducir costos y la generación de desperdicios y optimizar el uso de energía en nuestra red ferroviaria. Desde que comenzamos operaciones, a través de la implementación de nuevas prácticas de operación y la realización de importantes inversiones de capital, hemos sido una parte fundamental de la transformación de la industria ferroviaria en México y Florida hacia a un sistema tecnológicamente mejorado y eficiente consistente con la Clase I de Estados Unidos en términos de eficiencia operativa e ingresos. Hemos realizado inversiones en exceso de EUA\$6 billones en infraestructura de vía, equipo e instalaciones para mejorar el servicio, utilización de equipo, seguridad y prevención de daños en México desde 1998. Históricamente, nuestras inversiones han resultado en eficiencias operativas importantes y un mejoramiento en nuestra productividad. Nuestras mejoras han permitido el movimiento de contenedores dobles en corredores internacionales clave y un incremento en la velocidad comercial promedio de nuestros trenes. Como resultado de nuestros esfuerzos en México, nuestros ingresos y volumen ha crecido constantemente con el PIB de México desde que comenzamos operaciones. Asimismo, desde 1998 hasta

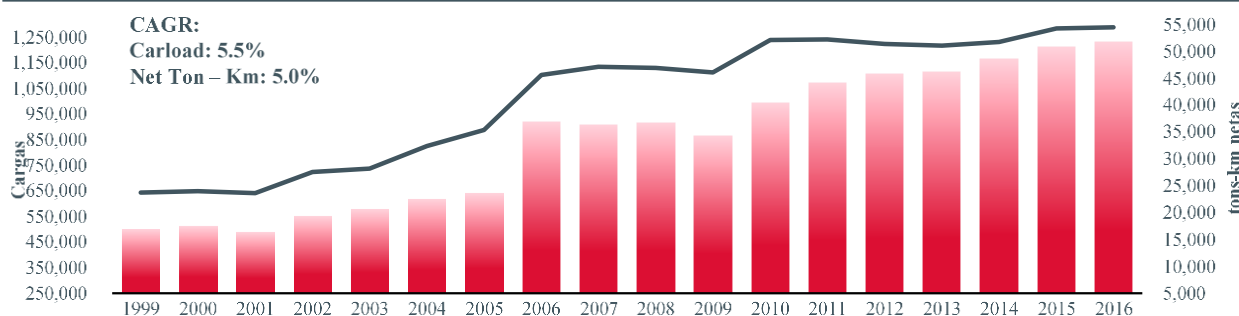
2016, toneladas/km brutos han incrementado en un 203.2%, la tonelada bruta por tren incrementaron en un 49.3% la eficiencia de utilización de combustible incrementó 57.5%, y el número de accidentes ha disminuido en 97.1%. También hemos sobresalido en el crecimiento de industria y rentabilidad en los últimos años, principalmente por nuestra atractiva posición geográfica, nuestra competitividad en la industria resultado de un sistema ferroviario de norte a sur y operaciones en plataforma a tiempo y simples. En adición, FEC se encuentra dentro de los mejores calificados entre sus competidores en métricas de operación incluyendo operación a tiempo, densidad de vía, tiempo de retrasos y velocidad promedio de trenes. En Florida, por lo que respecta al primer trimestre de 2017, hemos completado la coconversión de nuestras locomotoras para que toda la flota funcione con LNG, lo cual se espera genere reducciones adicionales de nuestros costos de operación en Florida. Consideramos que nuestra experiencia operativa en nuestra red ferroviaria combinada eficientemente con las oportunidades para mejoramiento continuo nos brinda importantes ventajas competitivas. Las siguientes gráficas muestran nuestro crecimiento en términos de ingresos y volumen transportado por los periodos indicados (sin dar efecto a la Adquisición).

Crecimiento de Ingresos

(Ps. \$mm)



Crecimiento en volumen



- Fuerte generación de flujo de efectivo y perfil de apalancamiento conservador.* Tenemos un historial de generación de flujo de efectivo estable como resultado de nuestro sólido desempeño operativo y eficiente administración del capital de trabajo. En los últimos tres años (sin dar efectos a la Adquisición), nuestro flujo de efectivo de operaciones creció hasta los \$11,441.3 millones de Pesos en 2016 de los \$8,567.7 millones de Pesos en 2015 y \$7,931.3 millones de Pesos en 2014. Lo anterior, combinado con nuestra gestión financiera prudente y niveles de endeudamiento conservadores, nos ha proporcionado una fuerte posición de liquidez a pesar de las inversiones significativas en nuestra red y flota. Nos hemos convertido en un socio estratégico indispensable para mucho de nuestros clientes que proporcionan ingresos estables y previsibles. Por ejemplo, nuestras vías son frecuentemente integradas a las instalaciones de nuestros clientes y funcionan como un componente importante de la cadena de suministro de nuestros clientes. En ciertas circunstancias, nuestros clientes han realizado inversiones en capital significativas en o cerca de nuestras vías. Históricamente, y salvo por nuestro endeudamiento al amparo del Crédito Puente en relación con la Adquisición, los Certificados Bursátiles y el crédito de EUA\$250 millones con Santander, no hemos incurrido en montos significativos de deuda. Creemos que nuestra capacidad para generar flujo de efectivo, nuestro balance en el desarrollo de efectivo y nuestra disciplina hacia el endeudamiento representa una ventaja competitiva que nos permitirá seguir implementando nuestra estrategia de negocios. Asimismo, nuestras operaciones en Florida nos otorgarán una cobertura natural en términos de moneda ya que 21.0% de nuestros ingresos provinieron de

Estados Unidos y 52.0% de nuestros ingresos están denominados en Dólares para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, en cada caso, después de dar efectos proforma a la Adquisición. Nos beneficiamos de una posición financiera sana la cual nos permite responder de manera eficiente a los cambios constantes que a las demandas de los clientes y al ambiente competitivo de la industria de transporte.

- *Excelencia en Servicio.* La excelencia en servicio ha sido un componente esencial de nuestra cultura que impulsa a todos nuestros trabajadores a enfocarse en entregar valor mediante niveles de servicio mejorado y tecnología superior. Nuestro compromiso con nuestros clientes dirige nuestras acciones y la manera en la que nos desarrollamos. Nos esforzamos por asegurar que todas las relaciones con nuestros clientes resulten en una experiencia positiva, ya que consideramos que nos permitirá seguir brindando un servicio seguro, confiable y competitivo mientras mejoramos nuestra habilidad de crecer nuestro negocio de manera rentable. Líneas abiertas de comunicación y tecnología intuitiva son claves para la creación de una experiencia con el cliente sobresaliente en donde nuestros transportistas tienen acceso a la información que y cuando la necesitan. Actualmente, hemos implementado un índice de evaluación de servicio que nos ha permitido mejorar la calidad del servicio prestado. También otorgamos a nuestros clientes un portal de internet personalizado para acceder a información de envío, localización, entrega, reportes de incidentes y para recibir actualizaciones de servicios. Como resultado de nuestros esfuerzos, de conformidad con la encuesta anual realizada por *Logistics Management* en 2017, en dicho año, FEC superó a cualquier otro proveedor de servicios de tren e intermodales, la cual es el estándar de oro en relación con la satisfacción de los clientes y operación de excelencia para transportistas alrededor del mundo. Creemos que la orientación de nuestra organización a brindar servicios de alta calidad y personalizados a nuestros clientes, nos ubica en una mejor posición para un éxito a largo plazo.
- *Cultura corporativa sólida con responsabilidad social y ambiental.* Nuestra cultura corporativa se enfoca en la excelencia en las esferas sociales, económicas y ambientales en las que operamos, lo que consideramos que nos da una ventaja competitiva. Consideramos que la creación de consciencia en nuestra comunidad y la protección del medio ambiente son aspectos esenciales para el desarrollo de una cultura corporativa sólida y para lograr lealtad por parte del cliente. Una de nuestras iniciativas en el desarrollo de la comunidad es el “Doctor Vagón”, el cual inició operaciones en mayo de 2014, como parte de nuestras iniciativas para favorecer el desarrollo de las comunidades en las que operamos. El “Doctor Vagón” se desplaza por el país transportando médicos especializados de forma gratuita hacia comunidades aisladas de bajos recursos de México. Este tren, que consta de 14 carros, es una clínica móvil que transporta médicos, consultorios, farmacia, oficinas, dormitorios, cafetería para los médicos e inclusive furgón cine. También emitimos pases con descuentos para personas de bajos ingresos que viven en comunidades aisladas en los Estados de Chihuahua y Sinaloa para quienes su único medio de transporte son nuestros ferrocarriles. Esto permite que también prestamos servicios de transporte relacionados con escuelas, servicios de salud, servicios laborales y zonas comerciales que permiten el crecimiento económico y el desarrollo social de las regiones en las que operamos. Adicionalmente, como parte de nuestro compromiso con la sociedad ofrecemos transportación gratuita de mercancías a las comunidades tarahumaras de la región, provenientes del gobierno y de organizaciones públicas o privadas. Asimismo, realizamos donativos para mejorar la calidad de la educación en comunidades aisladas de México.
- *Equipo de administración experimentado.* Creemos que contamos con un equipo de administración con experiencia significativa en la industria ferroviaria. Nuestros directivos tienen trabajando 17 años con nosotros (en promedio) y tienen una experiencia combinada en la industria de 364 años. Nuestro equipo directivo ha administrado nuestra empresa a través de diferentes ciclos económicos y ha mantenido indicadores financieros positivos y estables. Desde las fechas en las que nuestras concesiones fueron otorgadas, nuestro equipo directivo ha implementado nuevas prácticas operativas y ha desarrollado un programa de inversiones de capital disciplinado para buscar reducir los costos a largo plazo y mejorar la eficiencia operativa de nuestro negocio y ha logrado implementar mejores prácticas operativas. Creemos que el desempeño comprobado de nuestro equipo directivo y su conocimiento amplio de la industria, le dan valor agregado a nuestro negocio. Nuestro equipo directivo ha logrado desarrollar y consolidar nuestra posición de liderazgo a través de un enfoque en mejorar nuestros servicios, operaciones, eficiencia, uso de equipos, seguridad y prevención de daños. La filosofía de nuestros directores hace especial énfasis en la contabilidad

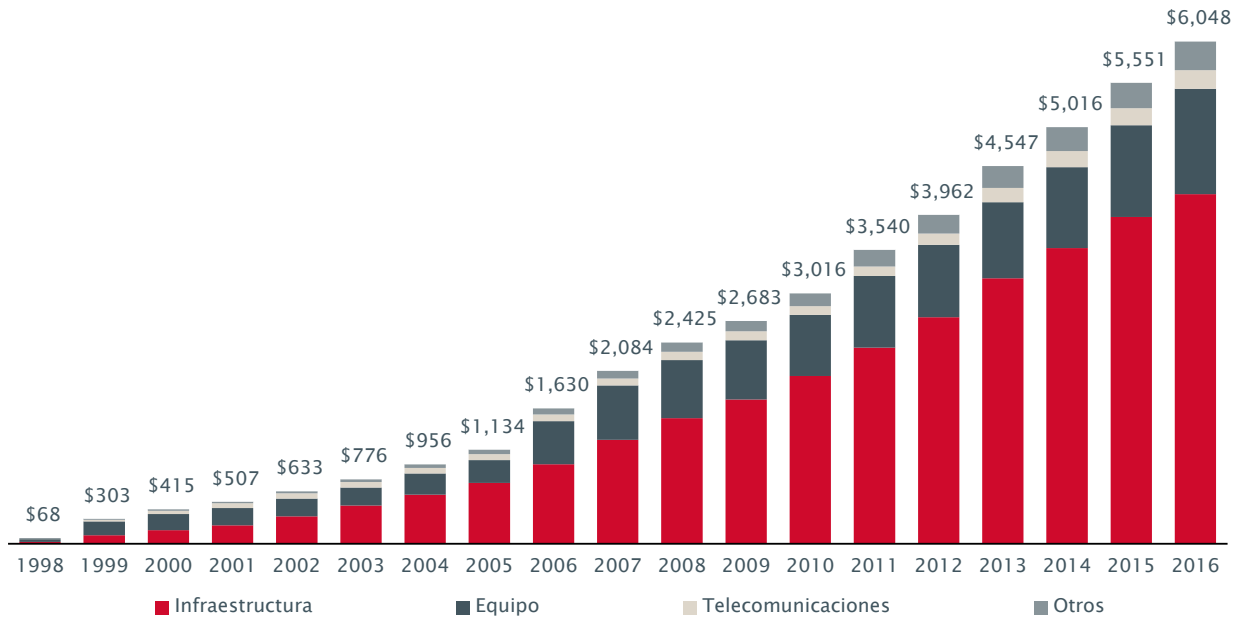
y en la implementación de mecanismos efectivos de control. Como resultado de lo anterior, creemos que contamos con políticas financieras disciplinadas.

Nuestra Estrategia

Pretendemos continuar proporcionando valor a nuestros clientes mediante la oferta de servicios de transporte de manera segura, confiable, eficiente y ambientalmente responsable mientras seguimos participando con un rol esencial en el crecimiento de las regiones en las que operamos. Uno de nuestros objetivos es convertirnos en la base de la cadena de abastecimiento de México y Florida. Para alcanzar estos objetivos planeamos implementar las siguientes estrategias:

- *Continuar fortaleciendo y mejorando nuestro sistema ferroviario.* Nuestras inversiones de capital juegan un papel crítico para poder cumplir con la demanda de transporte de carga eficiente en las regiones en las que operamos. El hecho de contar con la capacidad de transportar grandes cantidades de cargamentos de forma confiable a costos más bajos que otros medios de transporte es el factor competitivo más determinante frente a otros medios de transporte. Consideramos que podemos mejorar nuestra posición competitiva a través de la alineación de sinergias entre la inversión de vías y equipo ferroviario y de mejoras tecnológicas para mejorar el funcionamiento operacional y la toma de decisiones. Hemos implementado nuevas prácticas operativas y realizado inversiones de capital importantes. Nuestras prioridades operativas y de inversión se enfocan incrementar nuestra capacidad para manejar trenes más largos y pesados de manera segura y confiable a través de vías de alta calidad y de mayor peso, a través de cruces más largos y a través de un mejor control de trenes, haciendo una utilización más eficiente del capital utilizado a través de trenes más rápidos, menos tiempos de espera y viajes más eficientes. Tenemos un plan para realizar inversiones de capital por un monto aproximado de EUA\$2.1 mil millones en nuestra red para los siguientes 5 años, para incrementar nuestra eficiencia operativa, mejorar nuestra red y la utilización de bienes, expandir nuestra capacidad a través de nuevos patios y terminales, nuevos ramales y doble vías a través de nuestra red, así como inversiones en sistemas digitalizados de comunicación, ramales en Celaya y Monterrey y control centralizado de tráfico a través de nuestra red. Inversiones recientes para capturar oportunidades de negocio incluyen, en Florida, la construcción de terminales de tren en el Puerto de Miami y en el Puerto de Everglades para crear una logística más eficiente de puerto a tren y el incremento en nuestra capacidad en anticipación a la expansión del Canal de Panamá. En Texas, hemos realizado inversiones importantes en la vía, reemplazo de vía, puentes y en la reconstrucción del Puente Internacional Presidio, el cual espera ser concluido para el 2018. Estas inversiones son tendientes a consolidar nuestra posición como operador de logística estratégico en el tráfico de la frontera y como un jugador clave en la industria de gas y petróleo en el Este de Texas. Creemos que las constantes necesidades de inversiones para mejorar nuestra red, combinado con nuestro enfoque en reducir nuestros costos operativos, nos permitirá tomar ventajas en el crecimiento potencial de los mercados en los que operamos y mejorar la seguridad y la competencia de nuestra red ferroviaria y dar valor agregado a nuestros clientes.

Las cifras de las inversiones acumuladas en dólares son las siguientes:



*Cifras en millones Dólares

- Convertirnos en el líder de servicios intermodales en las regiones en las que operamos.* Nuestro sistema intermodal ofrece el servicio intermodal más flexible y ofrece opciones de servicio intermodal en las regiones en las que operamos a través de la conexión a nuestros clientes con más mercados que cualquier otro ferrocarril en las regiones en las que operamos. Prestamos servicios de transporte intermodal en más de 15 ciudades principales de México. Esperamos poder seguir expandiendo nuestras capacidades de prestación de servicios intermodales en México para lograr convertirnos en el líder de transporte intermodal (camiones, barcos y trenes) de carga. FEC es el proveedor exclusivo de transportación en Florida, incluyendo los dos puertos de mercancías más grandes del Estado, el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades. A través de sus conexiones portuarias, FEC provee transportación de contenedores a las compañías de mercancías más importantes, siendo la manera más directa y eficiente de transportar mercancías entre Latinoamérica, Asia y Europa, así como a las regiones internas del sureste de Estados Unidos. En México, los ingresos por servicios intermodales representaron el 7.8% y 10.4% de nuestros ingresos por servicios para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, respectivamente, lo cual sigue siendo bajo en comparación con el porcentaje que representa esta división en los ingresos de los ferrocarriles Clase I de Norteamérica. Según datos de la AAR, el transporte intermodal ha crecido rápidamente durante varios años y ha reemplazado al carbón como la fuente principal de ingresos de los ferrocarriles. Desde el año 2002 hemos invertido en nuestro sistema de terminales para respaldar nuestros servicios de transporte intermodales en México, en particular, el corredor en el Pacífico que va desde Guadalajara hasta Mexicali y nuestras terminales en Chihuahua y Monterrey. Para mejorar nuestras capacidades intermodales, a finales de 2013 lanzamos un servicio exitoso en conjunto con Union Pacific que se extiende desde Monterrey, Nuevo León, hasta Chicago, Illinois, Los Ángeles, California, y San Louis, Missouri. Este nuevo servicio está diseñado principalmente para apoyar las necesidades crecientes de transporte de la industria automotriz y de los mercados intermodales en México. Estas inversiones son un reflejo de nuestras expectativas de surgimiento de oportunidades significativas a largo plazo en la división de transporte intermodal. La mayoría de nuestras terminales intermodales están certificadas bajo la norma ISO 9001:2008, lo que evidencia nuestro compromiso de servir y satisfacer las necesidades de nuestros

clientes bajo los estándares de calidad más estrictos. En Florida, recientemente se terminó la construcción de terminales ferroviarias en el puerto de Miami y en el puerto de Everglades que permiten la carga y descarga directa de contenedores intermodales entre el barco y el ferrocarril dentro de la puerta del puerto, eliminan la necesidad de camiones locales a las instalaciones ferroviarias ubicadas en el interior. Esperamos que el aumento de los envíos de contenedores en el Puerto de Miami y en el Puerto de Everglades, junto con nuestra capacidad para capturar una parte de esos envíos en nuestras terminales del sur de Florida, dará lugar al crecimiento de unidades intermodales en nuestro sistema ferroviario.

- *Continuar promoviendo el sistema intermodal.* Creemos que nuestra propuesta de valor, la competitividad de los servicios que ofrecemos y nuestro sistema integral nos ayudará a convertir a los usuarios de autotransporte en usuarios de servicios ferroviarios en los próximos años. Continuaremos invirtiendo en sistemas intermodales, para respaldar nuestros volúmenes actuales e incentivar nuestro crecimiento futuro. Estamos enfocados en prestar una solución competitiva y responsable en la distribución de productos a nuestros clientes, buscando contribuir al mismo tiempo con el desarrollo de la cadena de suministro en México y Florida. A pesar de que los ferrocarriles son uno de los medios de transporte más eficientes en términos de combustible y de recursos para trasladar grandes volúmenes de productos por tierra. En promedio, un solo tren equivale a aproximadamente 300 camiones. Asimismo, los ferrocarriles son una pieza clave para reducir el tráfico vehicular y accidentes en las carreteras. Asimismo, de acuerdo con un estudio recientemente publicado por la AAR, en promedio, los ferrocarriles son cuatro veces más eficientes en términos de consumo de combustible que los camiones, lo que se traduce en ahorros importantes para nuestros clientes. Al mejorar la eficiencia de nuestra red, esperamos continuar ofreciendo a nuestros clientes ventajas competitivas con el fin de reducir sus costos y alcanzar sus objetivos sustentables de negocio. Un componente clave de la estrategia de FEC para adquirir Raven, una operadora de camiones de carga de Jacksonville, fue extender el alcance directo de FEC a los principales mercados de carga del sudeste (como Atlanta, Savannah y Charlotte) y convertir los envíos de Raven entre esos mercados y el sur de Florida de un camión de margen más bajo a un transporte ferroviario de mayor margen. Esta estrategia mejora las ganancias de dos maneras distintas, ya que (i) reduce los costos de transporte utilizando el ferrocarril de carga para transportar remolques múltiples a costos sustancialmente más bajos en comparación con remolques individuales de camiones y (ii) genera ingresos incrementales liberando tractores Raven para transportar más carga. En 2016, FEC convirtió 6,612 cargas en ferrocarril, lo que representa un incremento del 116.0% en los volúmenes de Raven en comparación con 2015. Nosotros continuaremos en buscar, de manera proactiva, oportunidades para retener oportunidades de transportación local, regional y nacional con la finalidad de incrementar los ingresos de nuestro negocio. Creemos que nuestras ventajas competitivas para el transporte de carga frente a las empresas de autotransporte, tales como mejores tiempos para órdenes, protección de bienes, tiempo de tránsito, equipo más adecuado y la posibilidad de prestar otros servicios con valor agregado, como el seguimiento de mercancías y la disponibilidad de tarifas en Internet, nos permitirá capitalizar el cambio estratégico de autotransporte a la transportación ferroviaria por parte de las empresas.
- *Continuar proporcionando servicios seguros, confiables, eficientes y ecológicamente responsables y alcanzar la excelencia.* Nos esforzamos por seguir proporcionando servicios de transporte ferroviario de valor agregado que funcionen con los más altos estándares de seguridad, confiabilidad y eficiencia de una manera ecológicamente responsable. Estamos convencidos de que la excelencia en el servicio es la clave de nuestro crecimiento sostenido a largo plazo. Nuestro enfoque en nuestros clientes y seguridad sirve como la base para nuestro negocio. Nos basamos en las capacidades y eficiencias de nuestra red ferroviaria para cumplir con las demandas del mercado y otorgar servicios flexibles y responsables a una base más diversa de clientes. Como resultado, cada año realizamos importantes inversiones de capital para fortalecer y mejorar nuestra red para nuestros clientes y las comunidades a las que servimos. La mejora continua de nuestros procesos, sistemas, infraestructura y equipo está dirigida a satisfacer las expectativas y necesidades de nuestros clientes. En el 2016 invertimos EUA\$360 millones, en mejoras de infraestructura, expansión y construcción de caminos y compra de equipo rodante, lo cual creemos que aumentará nuestra capacidad operativa en el futuro. Continuaremos invirtiendo en aplicaciones para administrar los sistemas del tren, para mejorar la inspección de los sistemas y para mejorar el servicio, eficiencia y seguridad. Creemos que nuestro compromiso de ofrecer servicios ferroviarios de alta calidad, eficientes y sustentables a nuestros clientes nos permitirá lograr una presencia de mercado más fuerte y efectivo y tener ventaja de las oportunidades en el crecimiento del volumen con clientes nuevos y existentes. Buscamos seguir siendo la mejor opción en soluciones de transporte de cadena de suministro desde y hacia las regiones donde operamos.

- *Continuo impulso de nuestra productividad y control de costos mediante nuestra red.* Creemos que una estructura eficiente en términos de costos es un elemento clave para crear un modelo de negocio resistente que nos permite fortalecer nuestros servicios para mejorar nuestros volúmenes y rentabilidad; en particular, durante ciclos económicos difíciles. Históricamente, hemos implementado iniciativas para mantener una estructura de costos competitiva. A partir de 2014, nuestros esfuerzos para mejorar nuestra productividad se enfocaron a manejar trenes consolidados, incrementar la velocidad de los trenes, reducir las órdenes de precaución, ajustar nuestros niveles de insumos y alinear nuestra capacidad con los requisitos de los clientes. Inversiones mayores en equipamiento incluyen el reemplazo de locomotoras directas (DC) con locomotoras alternativas (AC), las cuales tienen mejor tracción, fuerza y mejores niveles de consumo de combustible. Al 30 de septiembre de 2017, las locomotoras AC transportan el 62.0% de las mercancías a través de nuestra red ferroviaria en México. Esta estrategia nos permite acelerar el financiamiento de nuestras inversiones en nuestra red de vías ferroviarias. Tenemos la intención de seguir trabajando para ser más eficientes, fortalecer nuestra competitividad y mejorar nuestra rentabilidad mediante la implementación de iniciativas para el control de costos, mientras potenciamos nuestra experiencia y servicio de clase mundial.
- *Productividad laboral.* Nuestros más de 10,000 empleados son la principal fuerza que contribuye al desarrollo exitoso y lleva a cabo la implementación de nuestras estrategias y creemos que el elemento clave para continuar creciendo es contar con su desarrollo personal y profesional. Reconocemos que el logro de objetivos a largo plazo es únicamente posible a través del talento humano, por lo cual es esencial que nuestra gente se encuentre altamente calificada, motivada y alineada con nuestros valores. Creemos que una fuerza laboral altamente capaz, flexible y colaboradora para otorgar un servicio de excelencia reducirá nuestros costos laborales y nos permitirá alcanzar eficiencias. Planeamos continuar mejorando la productividad de nuestra fuerza laboral a través de programas más eficientes de capacitación y esquemas atractivos de compensación. En 2016 le proporcionamos a nuestros trabajadores más de 365,000 horas de capacitación. El involucramiento de nuestros empleados es un elemento crucial para atraer nuevos clientes y mejorar las relaciones que tenemos con los clientes actuales. Esperamos seguir alineando a nuestra gente con la cultura que resulta de nuestra visión, propósito y valores principales, a servir de manera eficiente y segura, y ayudar a la implementación de nuestra estrategia de largo plazo.

Acontecimientos Recientes y eventos relevantes

Crédito Puente

El 22 de junio de 2017, celebramos el Contrato Puente por un monto de EUA\$1,550 millones, garantizado con el aval de ciertas Subsidiarias, con un sindicato de bancos y BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer como agente administrativo, con la finalidad de financiar parte del precio de la Adquisición. El Crédito Puente tiene como fecha de vencimiento el 21 de junio de 2018 y devenga intereses a una tasa variable por año con base en la tasa LIBOR publicada trimestralmente. El Crédito Puente se amortizó de manera anticipada y parcial con los recursos provenientes de la colocación de los Certificados Bursátiles y el saldo insoluto restante del mismo será amortizado con una parte de los recursos obtenidos por la presente Emisión. Véase la sección “Destino de los Recursos” del presente Prospecto.

Para mayor información acerca de los principales términos y condiciones del Crédito Puente, véase la sección “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera — Créditos de bancos y otras instituciones financieras” de este Prospecto.

Crédito Santander

El 22 de junio de 2017, celebramos cierto contrato de crédito simple por un monto equivalente en Pesos a EUA\$250 millones con Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México para financiar capital de trabajo y una porción del pago de la Adquisición. El Crédito Santander tiene como fecha de vencimiento el 22 de junio de 2022 y devenga intereses anuales a una tasa equivalente a la TIIE más 1%.

Para mayor información acerca de los principales términos y condiciones del Crédito Santander, véase la sección “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera — Créditos de bancos y otras instituciones financieras” de este Prospecto.

Adquisición de FEC

El 24 de marzo de 2017, celebramos el Convenio de Fusión FEC, conforme al cual se acordó adquirir la totalidad de las acciones representativas del capital social de FEC. El 30 de junio de 2017, todas las condiciones de cierre (incluyendo la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes) fueron cumplidas y la Adquisición fue consumada. En relación con el Convenio de Fusión FEC, se celebró un contrato de indemnización con los vendedores de FEC, conforme al cual los vendedores acordaron indemnizarnos por ciertas pérdidas derivadas de la imprecisión o incumplimiento de ciertas declaraciones y el incumplimiento o falta de ejecución de ciertas obligaciones y acuerdos al amparo del Convenio de Fusión FEC.

El precio de compra de FEC fue de EUA\$2,100 millones (sujeto a ajustes correspondientes de precio para este tipo de operaciones), incluyendo la asunción de deuda por un aproximado de EUA\$95.2 millones. La Adquisición fue financiada con una combinación de EUA\$1,550 millones del Crédito Puente y EUA\$250 millones del crédito con Santander y efectivo en caja.

FEC es dueño de y opera una red ferroviaria premier de carga de 565 kilómetros a lo largo de la costa este de Florida, desde Jacksonville hasta Miami. La red ferroviaria de FEC es la única red ferroviaria regional en Florida. FEC opera a un alto nivel de densidad, lo cual indica que carga un alto número de unidades por kilómetro de vía.

Adicionalmente, FEC es dueño de y opera aproximadamente 435 kilómetros de vía (*branch track*), equipo de conmutación (*switching track*) y otras vías secundarias y 193 kilómetros de vías para el almacenamiento y descarga de vagones de ferrocarriles (*yard track*), todas ellas dentro de Florida. FEC es tenedor del único derecho de paso costero privado entre Jacksonville y Miami y es el proveedor de servicios ferroviarios exclusivo al Puerto de Palm Beach, Puerto Everglades (Fort Lauderdale) y Puerto Miami. Consideramos que la posición estratégica de FEC en dichos puertos ayudará el crecimiento por volumen de los servicios intermodales.

En 2016, FEC transportó 603,893 carros y unidades. FEC transporta productos tales como contenedores y remolques intermodales, roca triturada (agregado), automóviles, comida y otros proyectos industriales. FEC es un transportista importante de agregado en el Estado de Florida y un conducto clave para el transporte de automóviles hacia el sur de Florida.

FEC proporciona una ruta directa a través de las regiones más congestionadas del Estado de Florida y estimamos que FEC es capaz de transportar carga más rápida y eficientemente que otras vías de transporte, tales como el transporte en camiones, dado que un tren puede transportar el equivalente a la capacidad de 300 camiones en promedio.

En 2016, FEC generó ingresos operativos totales y utilidades operativas de EUA\$405 millones y EUA\$89 millones, respectivamente, para el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, FEC generó ingresos operativos (distintos a ingresos provenientes del alquiler de carros) y utilidades operativas de EUA\$212 millones y EUA\$46 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2016 y al 30 de junio de 2017, los activos de FEC tenían un valor de EUA\$1,253 millones y EUA\$1,334 millones, respectivamente.

El corredor de FEC fue establecido hace 100 años. A través de la creación de la vía ferroviaria y la construcción de bienes raíces alrededor de la vía, FEC un participante importante en el desarrollo de los mercados de consumo (Miami y Jacksonville) en la costa este de Florida, transformando a las comunidades en una de las áreas urbanizadas más grandes de Estados Unidos. FEC ha sido un elemento primordial en la extensión de la Clase I de vías férreas de CSX Transportation y Norfolk Southern Railway, transportando carga y productos industriales en el Estado. A través de sus conexiones portuarias, FEC provee transportación de contenedores a las compañías de mercancías más importantes, siendo la manera más directa y eficiente de transportar mercancías entre Latinoamérica, Asia y Europa, así como a las regiones internas del sureste de Estados Unidos.

FEC representa una atractiva oportunidad para expandir nuestra base de clientes, mejorar nuestra estrategia multimodal y expandir y consolidar nuestra presencia y diversidad geográfica en los Estados Unidos. Con la

integración de FEC, esperamos optimizar nuestra estructura de capital manteniendo una posición financiera fuerte y con rangos de deuda disciplinados. Esta operación representa una de las adquisiciones más importante en la historia de nuestra compañía y un paso más a la estrategia de crecimiento para consolidar nuestra plataforma y reafirmar nuestra posición como un operador líder en México. Asimismo, esta operación representa una oportunidad única para integrar de manera positiva la experiencia y cultura de dos compañías con una larga tradición comercial en México y en los Estados Unidos.

Huracán Irma

El 10 de septiembre de 2017, el Huracán Irma azotó el sur de Florida y la costa del Golfo dejando atrás, un rastro de escombros, inundaciones y cortes de energía en dichas regiones. Como resultado de esto, las operaciones de la vía principal y los servicios de los trenes locales FEC fueron suspendidas desde el 8 de septiembre de 2017 hasta el 13 de septiembre de 2017.

A la fecha del presente Prospecto, nuestra red ferroviaria en Florida está completamente funcional y no se han identificado daños materiales, ni pérdidas de propiedad e infraestructura como resultado del impacto del Huracán Irma. Aunque contamos con cobertura de seguros por las pérdidas sufridas por este tipo de eventos, nuestros resultados operativos para el tercer trimestre de 2017 podrían reflejar el impacto de la suspensión de operaciones como resultado del huracán Irma. Ver la sección “Factores de Riesgo – Riesgos Relaciones con Nuestro Negocio y la Industria – Los climas extremos y desastres naturales podrían afectar nuestras operaciones, teniendo como resultado costos y responsabilidades adicionales”.

Emisiones de Certificados Bursátiles y Pago Parcial Anticipado del Crédito Puente

El 19 de septiembre de 2017, la Emisora inscribió en el RNV de un programa de certificados bursátiles de largo plazo por un monto de hasta \$15,000 millones de Pesos o su equivalente en UDIS o divisas, con carácter revolvente, al amparo del cual, el 28 de septiembre de 2017 llevó a cabo la primera y segunda emisiones al amparo del mismo, por un monto conjunto de \$10,000 millones de Pesos.

Las principales características de cada una de las emisiones son las siguientes:

	<u>Primera Emisión</u> <u>GMXT 17 a tasa fija</u>	<u>Segunda Emisión</u> <u>GMXT 17-2 a tasa variable</u>
Monto	\$9,000 millones de Pesos	\$1,000 millones de Pesos
Tasa	7.99%	TIIIE a 28 días más 20 puntos base
Plazo	10 años	5 años

Los recursos obtenidos por ambas emisiones ascendieron a \$9,963 millones de Pesos, cantidad que fue destinada para amortizar de manera anticipada y de manera parcial el monto restante no amortizado del Crédito Puente, incluyendo los intereses acumulados y no pagados. A la fecha del presente Prospecto, el saldo insoluto de principal al amparo del Crédito Puente es de EUA\$1,005 millones.

Split de acciones

En la asamblea de accionistas celebrada el 23 de octubre de 2017, nuestros accionistas aprobaron la división de la totalidad de nuestras acciones de 9.00:1.00 Inmediatamente antes de la Oferta Global, tras dar efecto a dicha división de acciones, teníamos 3,825,000,000 de acciones ordinarias, sin expresión nominal, serie única en circulación. La información respecto de nuestra estructura accionaria en este Prospecto se presenta o ha sido calculada después de dar efecto a dicha división de acciones.

Fusión con ITF

Durante el cuarto trimestre de 2017, se espera llevar a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITF, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITF. Una vez que la fusión haya surtido efectos, la Emisora adquirirá y asumirá incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

La fusionada es una subsidiaria del Emisor en la que el Emisor tiene una participación del 99.99% y los activos, pasivos y demás conceptos aplicables se consolidan en los estados financieros consolidados históricos del Emisor. Por lo anterior, el Emisor no aumentará su capital, por lo que no será necesario llevar a cabo la actualización de la inscripción de sus acciones en el RNV una vez consumada la misma. Asimismo, el Emisor no publicará folleto informativo alguno ni divulgará información trimestral proforma con motivo de la fusión, ya que la misma no representa una acumulación adicional o disposición de activos por parte del Emisor.

Información de la Compañía

Nuestras oficinas corporativas se encuentran ubicadas en Bosque de Ciruelos No. 99, colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México, y nuestro número telefónico es +52(55)5246-3700. Nos constituimos conforme a las leyes de México el 19 de diciembre de 2014. Nuestro folio mercantil en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la Ciudad de México, es el número 529629-1 y nuestro registro federal de contribuyentes es FRH141219HC5.

Nuestra página de Internet es <http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>. La información incluida en nuestra página de Internet o aquella que pueda ser accesada por medio de nuestra página de Internet no forma parte del presente Prospecto y no se incorpora al presente por referencia ni deberá ser considerada para realizar decisiones de inversión en nuestras Acciones.

LA OFERTA GLOBAL

A continuación se señalan las características de la Oferta Global. Para una descripción más completa de nuestras Acciones, ver “Estatutos sociales y otros convenios”.

Emisora:	GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.												
Tipo de Oferta:	Oferta pública global primaria de suscripción y pago de acciones y oferta pública global secundaria de venta de acciones.												
Clave de Pizarra:	“GMXT”												
Tipo de Valor:	Acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, serie única, representativas de la parte variable del capital social de GMXT, las cuales confieren plenos derechos corporativos y patrimoniales.												
Precio de Colocación:	\$31.50 por Acción.												
La Oferta en México:	La Oferta en México se realizará a través de la BMV.												
La Oferta Internacional:	La Oferta Internacional se realizará simultáneamente en los Estados Unidos a inversionistas institucionales calificados y en otros países del extranjero de conformidad con la Regla 144A (<i>Rule 144A</i>) de la Ley de Valores de 1933 de Estados Unidos (según ha sido modificada) (<i>U.S. Securities Act of 1933</i>) y en otros países (fuera de México y Estados Unidos) de conformidad con la Regulación S (<i>Regulation S</i>) de dicha Ley de Valores de 1933 y las disposiciones legales aplicables del resto de los países en que dicha Oferta Internacional sea realizada. Las Acciones adquiridas por cualquier inversionista fuera de México serán liquidadas en México y pagadas en Pesos.												
La Oferta Global:	La Oferta Global consiste en la Oferta Primaria en México y Oferta Secundaria en México, y la Oferta Primaria Internacional y la Oferta Secundaria Internacional, las cuales se realizarán de manera simultánea.												
Monto de la Oferta Global:	<p>\$19,000,000,026.00, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación, como sigue:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding-left: 40px;">Monto de la Oferta en México</td> <td style="text-align: right;">\$12,700,000,026.00</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">Monto de la Oferta Primaria en México:</td> <td style="text-align: right;">\$9,500,000,013.00</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">Monto de la Oferta Secundaria en México</td> <td style="text-align: right;">\$3,200,000,013.00</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">Monto de la Oferta Internacional:</td> <td style="text-align: right;">\$6,300,000,000.00</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">Monto de la Oferta Primaria Internacional</td> <td style="text-align: right;">\$0</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">Monto de la Oferta Secundaria Internacional</td> <td style="text-align: right;">\$6,300,000,000.00</td> </tr> </table> <p>De los cuales, el 50% corresponde a la Emisora y el 50% restante a los Accionistas Vendedores, a ser distribuido entre ellos en la proporción correspondiente.</p> <p>\$16,521,739,164.00, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación como sigue:</p>	Monto de la Oferta en México	\$12,700,000,026.00	Monto de la Oferta Primaria en México:	\$9,500,000,013.00	Monto de la Oferta Secundaria en México	\$3,200,000,013.00	Monto de la Oferta Internacional:	\$6,300,000,000.00	Monto de la Oferta Primaria Internacional	\$0	Monto de la Oferta Secundaria Internacional	\$6,300,000,000.00
Monto de la Oferta en México	\$12,700,000,026.00												
Monto de la Oferta Primaria en México:	\$9,500,000,013.00												
Monto de la Oferta Secundaria en México	\$3,200,000,013.00												
Monto de la Oferta Internacional:	\$6,300,000,000.00												
Monto de la Oferta Primaria Internacional	\$0												
Monto de la Oferta Secundaria Internacional	\$6,300,000,000.00												

	Monto de la Oferta en México \$11,043,478,278.00 Monto de la Oferta Primaria en México: \$8,260,869,582.00 Monto de la Oferta Secundaria en México \$2,782,608,696.00 Monto de la Oferta Internacional: \$5,478,260,886.00 Monto de la Oferta Primaria Internacional \$0 Monto de la Oferta Secundaria Internacional \$5,478,260,886.00																																				
Número de Acciones Ofrecidas en la Oferta Global:	603,174,604 Acciones, incluyendo la totalidad de las Acciones que serán objeto de la Opción de Sobreasignación como sigue: <table border="0"> <tr> <td>Oferta en México</td> <td>403,174,604</td> </tr> <tr> <td>Oferta Primaria en México:</td> <td>301,587,302</td> </tr> <tr> <td>Oferta Secundaria en México</td> <td>101,587,302</td> </tr> <tr> <td>Oferta Internacional:</td> <td>200,000,000</td> </tr> <tr> <td>Oferta Primaria Internacional</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Oferta Secundaria Internacional</td> <td>200,000,000</td> </tr> </table> 524,499,656 Acciones, sin incluir las 78,674,948 Acciones que serán objeto de la Opción de Sobreasignación como sigue: <table border="0"> <tr> <td>Oferta en México</td> <td>350,586,612</td> </tr> <tr> <td>Oferta Primaria en México:</td> <td>262,249,828</td> </tr> <tr> <td>Oferta Secundaria en México</td> <td>88,336,784</td> </tr> <tr> <td>Oferta Internacional:</td> <td>173,913,044</td> </tr> <tr> <td>Oferta Primaria Internacional</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Oferta Secundaria Internacional</td> <td>173,913,044</td> </tr> </table> El número de acciones objeto de cada Opción de Sobreasignación son las siguientes: <table border="0"> <tr> <td>Oferta en México</td> <td>52,587,992</td> </tr> <tr> <td>Oferta Primaria en México:</td> <td>39,337,474</td> </tr> <tr> <td>Oferta Secundaria en México</td> <td>13,250,518</td> </tr> <tr> <td>Oferta Internacional:</td> <td>26,086,956</td> </tr> <tr> <td>Oferta Primaria Internacional</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Oferta Secundaria Internacional</td> <td>26,086,956</td> </tr> </table> El número de Acciones materia de la Oferta en México y el número de Acciones materia de la Oferta Internacional puede variar y está sujeto a redistribución entre los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales, como resultado de la demanda final por parte de los inversionistas en los distintos mercados y por reasignaciones que se realicen entre los Intermediarios Colocadores durante el proceso de colocación previo a la conclusión de la Oferta Global. La Oferta en México está sujeta a la conclusión de la Oferta Internacional y viceversa. Véase la sección “Plan de Distribución” de este Prospecto.	Oferta en México	403,174,604	Oferta Primaria en México:	301,587,302	Oferta Secundaria en México	101,587,302	Oferta Internacional:	200,000,000	Oferta Primaria Internacional	0	Oferta Secundaria Internacional	200,000,000	Oferta en México	350,586,612	Oferta Primaria en México:	262,249,828	Oferta Secundaria en México	88,336,784	Oferta Internacional:	173,913,044	Oferta Primaria Internacional	0	Oferta Secundaria Internacional	173,913,044	Oferta en México	52,587,992	Oferta Primaria en México:	39,337,474	Oferta Secundaria en México	13,250,518	Oferta Internacional:	26,086,956	Oferta Primaria Internacional	0	Oferta Secundaria Internacional	26,086,956
Oferta en México	403,174,604																																				
Oferta Primaria en México:	301,587,302																																				
Oferta Secundaria en México	101,587,302																																				
Oferta Internacional:	200,000,000																																				
Oferta Primaria Internacional	0																																				
Oferta Secundaria Internacional	200,000,000																																				
Oferta en México	350,586,612																																				
Oferta Primaria en México:	262,249,828																																				
Oferta Secundaria en México	88,336,784																																				
Oferta Internacional:	173,913,044																																				
Oferta Primaria Internacional	0																																				
Oferta Secundaria Internacional	173,913,044																																				
Oferta en México	52,587,992																																				
Oferta Primaria en México:	39,337,474																																				
Oferta Secundaria en México	13,250,518																																				
Oferta Internacional:	26,086,956																																				
Oferta Primaria Internacional	0																																				
Oferta Secundaria Internacional	26,086,956																																				
Porcentaje del capital social de la Emisora que representan las Acciones objeto de la Oferta Global:	Las Acciones materia de la Oferta en México, y las Acciones materia de la Oferta Internacional, considerando en ambos casos que no se ejerza la Opción de Sobreasignación, representarán el 8.58% y el 4.26%, respectivamente, de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Emisora después de la Oferta Global,																																				

	y 9.77% y 4.85%, respectivamente, considerando que la Opción de Sobreasignación se ejerce en su totalidad.
Bases para la Determinación del Precio de Colocación por Acción:	Las bases para la determinación del Precio de Colocación de las Acciones incluirán, entre otras, (i) nuestro historial y situación financiera y operativa, (ii) la valuación aplicable a sociedades listadas en otros mercados que participen en la industria en la que operamos, (iii) las expectativas de los sectores en los que operamos, (iv) los niveles de oferta y demanda, y (v) las condiciones generales de los mercados de capitales en México y el extranjero.
Fecha de publicación del aviso de oferta pública:	8 de noviembre de 2017.
Fecha de la Oferta Global:	9 de noviembre de 2017.
Fecha de cierre de libro:	9 de noviembre de 2017.
Fecha de registro en la BMV:	10 de noviembre de 2017.
Fecha de liquidación en la BMV:	14 de noviembre de 2017.
Fecha de publicación del aviso de colocación:	9 de noviembre de 2017.
Forma de liquidación:	Las Acciones se liquidarán en efectivo, en Pesos, a través de Indeval, en la fecha de liquidación.
Fecha de canje del certificado provisional:	Dentro del año siguiente a la fecha de su depósito.
Operaciones de estabilización y Opción de Sobreasignación:	<p>Los Intermediarios Colocadores en México podrán, pero no estarán obligados, a realizar operaciones de estabilización en la BMV, con el propósito de prevenir o retardar la disminución del precio de las Acciones materia de la Oferta en México, conforme a la legislación aplicable. Los Intermediarios Colocadores Internacionales también podrán realizar operaciones de estabilización relacionadas con las Acciones materia de la Oferta Internacional, lo que igualmente llevarán a cabo en México a través de la BMV, porque será éste el único mercado de cotización de las Acciones. De iniciar operaciones de estabilización, los Intermediarios Colocadores podrán interrumpirlas en cualquier momento. Los Intermediarios Colocadores en México informarán tanto a la CNBV, como al público inversionista a través de la BMV, la realización de operaciones de estabilización, en su caso.</p> <p>La Emisora y los Accionistas Vendedores han otorgado a los Intermediarios Colocadores una opción para suscribir y pagar y colocar 39,337,474 y 39,337,474 Acciones adicionales, respectivamente, de las cuales, 39,337,474 Acciones adicionales podrán ser adquiridas por los Intermediarios Colocadores en México para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta Primaria en México, 13,250,518 Acciones adicionales podrán ser adquiridas por los Intermediarios Colocadores en México para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta Secundaria en México; y 0 Acciones adicionales podrán ser adquiridas por los Intermediarios Colocadores Internacionales para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la</p>

	<p>Oferta Primaria Internacional, y 26,086,956 Acciones adicionales podrán ser adquiridas por los Intermediarios Colocadores Internacionales para cubrir las asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta Secundaria Internacional.</p> <p>Las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación representan, en su conjunto, el 15% del total de las Acciones objeto de la Oferta Global, sin considerar la Opción de Sobreasignación.</p> <p>La Opción de Sobreasignación estará vigente durante un plazo de 30 días contados a partir de la fecha de cierre de libro. Los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales podrán ejercer la Opción de Sobreasignación en México y la Opción de Sobreasignación Internacional, respectivamente, en forma independiente pero coordinada a un precio igual al Precio de Colocación, en una sola ocasión. Ver la sección “Plan de distribución”.</p>																														
<p>Monto del capital social de la Emisora y número de Acciones en circulación antes de la Oferta Global y una vez realizada la Oferta Global:</p>	<p>Antes de la consumación de la Oferta Global, nuestro capital social suscrito y pagado ascendía a la cantidad de \$50,000.00, representado por 3,825,000,000 acciones.</p> <p>Una vez realizada la Oferta Global, el capital social suscrito y pagado de la Emisora estará representado de la siguiente forma:</p> <p>Sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en la porción primaria de la Oferta Global:</p> <p>Hasta 4,087,249,828 Acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, serie única, representativas del capital social de GMéxico Transportes que ascendería a la cantidad de \$550,774,638.80</p> <p>Considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación en la porción primaria de la Oferta Global:</p> <p>Hasta 4,126,587,302 Acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, serie única, representativas del capital social de GMéxico Transportes que ascendería a la cantidad de \$633,383,334.20</p>																														
<p>Recursos netos que recibirá la Emisora:</p>	<p>La Emisora recibirá \$8,053,722,784.19 como recursos netos de la Oferta Global, sin considerar la Opción de Sobreasignación, y \$9,265,691,476.15 considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación. Los gastos relacionados con la Oferta Global serán pagados con los recursos obtenidos por la Emisora con motivo de la Oferta Global. Ver la sección “Gastos relacionados con la Oferta Global.” La Emisora no recibirá monto alguno por la venta de las Acciones de los Accionistas Vendedores.</p>																														
<p>Destino de los fondos:</p>	<p>Ver la sección “Destino de los fondos” de este Prospecto.</p>																														
<p>Múltiplos de colocación:</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>(antes/después de la Oferta)</th> <th>Antes de la Oferta Global</th> <th>Después de la Oferta Global</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Múltiplos de la Emisora⁽¹⁾</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Precio de Colocación/utilidad</td> <td>15.14x</td> <td>16.33x</td> </tr> <tr> <td>Precio de Colocación/valor en libros</td> <td>2.76x</td> <td>2.46x</td> </tr> <tr> <td>Precio de Colocación/UAFIDA Ajustada.....</td> <td>7.65x</td> <td>8.26x</td> </tr> <tr> <td>Múltiplos del sector⁽²⁾</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Precio /utilidad</td> <td>21.07x</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Precio /valor en libros</td> <td>4.20x</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Precio /UAFIDA</td> <td>9.12x</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Múltiplos del mercado⁽³⁾</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	(antes/después de la Oferta)	Antes de la Oferta Global	Después de la Oferta Global	Múltiplos de la Emisora⁽¹⁾			Precio de Colocación/utilidad	15.14x	16.33x	Precio de Colocación/valor en libros	2.76x	2.46x	Precio de Colocación/UAFIDA Ajustada.....	7.65x	8.26x	Múltiplos del sector⁽²⁾			Precio /utilidad	21.07x		Precio /valor en libros	4.20x		Precio /UAFIDA	9.12x		Múltiplos del mercado⁽³⁾		
(antes/después de la Oferta)	Antes de la Oferta Global	Después de la Oferta Global																													
Múltiplos de la Emisora⁽¹⁾																															
Precio de Colocación/utilidad	15.14x	16.33x																													
Precio de Colocación/valor en libros	2.76x	2.46x																													
Precio de Colocación/UAFIDA Ajustada.....	7.65x	8.26x																													
Múltiplos del sector⁽²⁾																															
Precio /utilidad	21.07x																														
Precio /valor en libros	4.20x																														
Precio /UAFIDA	9.12x																														
Múltiplos del mercado⁽³⁾																															

	<p>Precio de Colocación/utilidad 19.31x Precio de Colocación/valor en libros 2.61x</p> <p>⁽¹⁾ Calculado por los Intermediarios Colocadores en México considerando (i) el Precio de Colocación, (ii) el número de Acciones en circulación (considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación) (iii) y la información financiera de la Compañía por los últimos doce meses al 30 de septiembre de 2017.</p> <p>⁽²⁾ Calculado por los Intermediarios Colocadores en México con información disponible en Bloomberg al 9 de noviembre de 2017. La muestra incluye Kansas City Southern, CSX, UPN y NSC.</p> <p>⁽³⁾ Calculado por los Intermediarios Colocadores en México con información disponible en Bloomberg al 9 de noviembre de 2017.</p>
Derecho de voto:	Las Acciones confieren a sus tenedores plenos derechos de voto y patrimoniales. Cada una de las Acciones le da derecho a su tenedor a ejercer sus derechos de voto de manera completa y, en particular, a emitir un voto en cualquiera de las asambleas generales de accionistas de la Emisora, ya sean ordinarias o extraordinarias. Para una descripción detallada de las Acciones de la Emisora, ver la sección “Estatutos sociales y otros convenios”.
Dividendos:	Ver la sección “Dividendos y política de dividendos”.
Depositario:	Indeval.
Título:	Las Acciones estarán representadas por uno o más títulos o certificados provisionales depositados en el Indeval. En caso de que se lleve a cabo el depósito de certificados provisionales, estos serán canjeados en el Indeval, de conformidad con lo establecido en la legislación aplicable, dentro del año siguiente a la Fecha de Liquidación en la BMV.
Listado:	Hemos solicitado autorización a la CNBV y a la BMV para listar nuestras Acciones en la BMV bajo la clave “GMXT” y para registrar las mismas en el RNV. Esperamos que, de manera conjunta con la Oferta Global, dicho registro y listado sean aprobados y surtan efectos. Nuestras acciones no han sido ofrecidas en mercados bursátiles con anterioridad a la Oferta Global. No podemos asegurar que se pueda crear un mercado para la compra y venta de nuestras acciones.
Intermediarios Colocadores en México:	Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa, Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México).
Intermediarios Colocadores Internacionales:	Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., Credit Suisse Securities (USA) LLC, Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated y Morgan Stanley & Co. LLC.
Posibles adquirentes:	Las Acciones objeto de la Oferta en México podrán ser adquiridas por personas físicas y morales mexicanas o extranjeras cuando, en su caso, su régimen de inversión lo permita.
Régimen fiscal:	El régimen fiscal vigente aplicable a la enajenación de acciones a través de la BMV para personas físicas y morales residentes en México o en el extranjero está previsto, entre otros, en los artículos 22, 56, 129, 161 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta y de la Resolución Miscelánea Fiscal vigente. Los posibles adquirentes de las Acciones deberán consultar con sus asesores, las consecuencias fiscales resultantes de la compra, la tenencia o la venta de las Acciones, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto de su situación particular.

	<p>Lo dispuesto en el presente Prospecto constituye una descripción de manera general del régimen fiscal aplicable y no contempla la situación particular de cada accionista; por lo tanto, se recomienda que los accionistas involucrados en la operación consulten a un experto en la materia fiscal que los asesore para su situación específica.</p>
Restricciones de transferencias:	<p>Nuestros estatutos sociales incluyen ciertas restricciones a la adquisición de acciones, entre las cuales se incluye que la persona o grupo de personas que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 10% (diez por ciento), o múltiplos de éste, de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización del Consejo de Administración de la Sociedad.</p> <p>Ver la sección “Estatutos sociales y otros convenios” para una descripción más detallada de las disposiciones de cambio de control aplicables.</p>
Autorización corporativa:	<p>La Oferta Global fue autorizada mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de la Emisora de fecha 23 de octubre de 2017. Asimismo, en la citada asamblea se autorizó el aumento del capital social de la Emisora para llevar a cabo la Oferta Global.</p>
Legislación aplicable:	<p>Las leyes de México para el caso de la Oferta en México y las leyes federales de los Estados Unidos y las leyes del Estado de Nueva York, Estados Unidos respecto de la documentación que se utilice para la Oferta Internacional, y por cualquier otra legislación aplicable en los distintos mercados del extranjero donde sean colocadas las Acciones.</p>

RESUMEN DE INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN

Las tablas que se presentan a continuación contienen un resumen de nuestra información financiera consolidada y otra información, a las fechas y para cada uno de los periodos indicados. Esta información debe leerse en conjunto con, y está calificada en su totalidad por referencia a, nuestros estados financieros auditados consolidados y nuestros estados financieros intermedios consolidados no auditados, incluyendo las notas adjunta a los mismos, contenidos en otras partes de este Prospecto y las secciones “Presentación de cierta información financiera y otra información” y “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera” de este Prospecto.

La información financiera consolidada de la Emisora al y por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 deriva de los Estados Financieros Consolidados y la información al 30 de septiembre de 2017 al y por los periodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017 y 2016 deriva de los Estados Financieros Intermedios contenidos en otras secciones de este Prospecto.

La información financiero proforma consolidada condensada no auditada para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 tienen como fuente los estados financieros proforma condensados consolidados no auditados incluidos en el presente Prospecto. Tal y como se describe en las notas de dicha información financiera, la información consolidada condensada proforma no auditada ha sido preparada para reflejar la Adquisición, actividades de financiamiento relacionadas con la Adquisición, incluyendo la oferta de los Certificados Bursátiles y el destino de los fondos obtenidos a partir de su emisión, según se describe en la sección de “Acontecimientos Recientes—Emisiones de Certificados Bursátiles y Pago Parcial Anticipado del Crédito Puente,” y la presente Oferta Global (incluyendo el destino de los fondos obtenidos a partir de la misma), asumiendo la emisión de 269,503,547 Acciones (consideración la Opción de Sobreasignación) a un precio de \$35.25 por Acción, como punto medio del rango de precio establecido en la portada del Prospecto Preliminar.

Los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios han sido preparados de conformidad con las NIIF. Algunas NIIF han sido modificadas recientemente y otras podrían modificarse o entrar en vigor en el futuro. La aplicación inicial de nuevas NIIF podría tener como un impacto negativo en nuestros procesos internos, así como en nuestras operaciones, situación financiera y cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales. A la fecha, no hemos cuantificado las posibles afectaciones derivadas de la aplicación de las nuevas NIIF, por la modificación de NIIF existentes o la entrada en vigor de nuevas NIIF. Asimismo, es posible que la información financiera que sea elaborada conforme a las nuevas NIIF o conforme a sus modificaciones, no sea comparable con la información financiera reportada durante ejercicios y periodos anteriores. Ver nota 2(b) de los Estados Financieros Consolidados adjuntos a este Prospecto para una descripción más detallada de la aplicación de las nuevas NIIF.

Los estados de resultados integrales consolidados condensados proforma no auditados para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y para cada uno de los periodos de tres y nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017 fueron preparados dando efecto a la Adquisición como si hubiera ocurrido el 1 de enero de 2016. El estado de posición financiera consolidado condensado proforma no auditado al 30 de septiembre de 2017 fue preparado dando efecto a la emisión de los Certificados Bursátiles, la Oferta Global y el destino de los fondos obtenidos a partir de los mismos, como si dichas operaciones hubieren ocurrido el 30 de septiembre de 2017. La información financiera consolidada condensada proforma no auditada presenta la Adquisición utilizando el método de adquisición según la NIIF3, Combinaciones de Negocios.

La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada incluida en este prospecto no se requiere preparar y no ha sido preparada de acuerdo con los requerimientos de la Regulación S-X de la SEC. La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada se deriva de la información de nuestros estados financieros históricos y de los estados financieros históricos de FEC y se basa en la información disponible y en ciertos supuestos que consideramos razonables. La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada se presenta con fines ilustrativos únicamente y no pretende representar cuáles serían los resultados reales de las operaciones si la adquisición de FEC hubiera ocurrido en las fechas asumidas ni pretende proyectar nuestros resultados de operaciones para cualquier período futuro o condición financiera en cualquiera fecha próxima. La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada debe leerse conjuntamente con los estados financieros históricos, las notas a los mismos y demás información incluida en este Prospecto. Véase “Información Financiera Consolidada Condensada Pro Forma No Auditada.” de este Prospecto.

RESUMEN DE INFORMACIÓN DEL ESTADO DE RESULTADOS Y RESULTADOS INTEGRALES	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de,				Al 31 de diciembre de					
	Pro forma		Histórico		Pro forma		Histórico			
	2017				2016					
	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾		
Ingresos por servicio.....	1,745,490	31,767,927	1,522,749	27,714,036	2,216,812	40,345,983	1,807,991	32,905,433	29,962,988	25,995,363
Costos de Operación y Gastos.....	1,274,506	23,196,010	1,092,691	19,886,976	1,612,219	29,342,390	1,268,476	23,086,267	21,648,978	19,443,472
Utilidad de operación.....	470,984	8,571,917	430,058	7,827,060	604,593	11,003,593	539,515	9,819,166	8,314,010	6,551,891
Costo financiero.....	117,879	2,145,398	67,392	1,226,530	86,268	1,570,083	1,150	20,926	234,385	21,614
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto.....	3,044	55,398	3,044	55,398	3,994	72,682	3,994	72,682	88,859	102,146
Utilidad antes de impuestos a la utilidad.....	356,149	6,481,917	365,710	6,655,928	522,318	9,506,191	542,358	9,870,922	8,168,484	6,632,423
Impuestos a la utilidad.....	61,315	1,115,934	50,877	925,962	75,145	1,367,643	80,399	1,463,267	2,243,785	1,925,608
Utilidad neta consolidada.....	294,834	5,365,983	314,833	5,729,966	447,173	8,138,548	461,959	8,407,655	5,924,699	4,706,815
Otra utilidad (pérdida) integral.....	19,910	362,365	19,860	361,450	6,235	113,469	6,246	113,675	(18,298)	564
Total de utilidad (pérdida) integra...	314,744	5,728,348	334,693	6,091,416	453,408	8,252,017	468,205	8,521,330	5,906,401	4,707,380
Utilidad neta consolidado atribuible a:										
Participación controladora.....	223,137	4,061,091	243,136	4,425,074	352,107	6,408,340	366,893	6,677,447	4,750,352	3,822,931
Participación no controladora.....	71,697	1,304,892	71,697	1,1304,892	95,066	1,730,208	95,066	1,730,208	1,174,347	883,885
Utilidad neta consolidado.....	294,834	5,365,983	314,833	5,729,966	447,173	8,138,548	461,959	8,407,655	5,924,699	4,706,816
Acciones (000's) ⁽³⁾	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000
Utilidad básica y diluida por acción ⁽³⁾	0.06	1.06	0.06	1.16	0.09	1.68	0.10	1.75	1.24	1.00

(1) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUA\$1.00, tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección "Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas".

(2) Excepto por utilidad básica y diluida por acción ordinaria y número promedio ponderado de acciones en circulación.

(3) Dando efecto a la división de acciones aprobada por nuestros accionistas el 23 de octubre de 2017.

RESUMEN DE INFORMACIÓN DEL ESTADO DE POSICIÓN FINANCIERA	Al 30 de septiembre de 2017		2016		Al 31 de diciembre de 2015		2014
	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾		(en miles de Ps.) ⁽²⁾		
Activos							
Activo circulante:							
Efectivo y equivalentes de efectivo...	522,276	9,505,424	433,328	7,886,563	5,764,571	4,201,182	
Cuentas por cobrar.....	326,545	5,943,111	235,513	4,249,934	3,444,127	3,588,607	
Inventarios.....	49,861	907,478	41,185	749,559	679,050	690,537	
Pagos anticipados.....	24,540	446,636	9,751	177,465	261,758	194,301	
Total de activo circulante.....	923,222	16,802,649	717,776	13,063,521	10,149,506	8,674,627	
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril ⁽³⁾	---	---	---	---	262,647	274,970	
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto...	3,668,607	66,768,642	1,940,832	35,323,134	30,756,611	27,334,522	
Títulos de concesión, neto.....	92,183	1,677,731	96,437	1,755,161	1,822,293	1,917,029	
Inversiones en acciones de asociada y negocio conjunto y crédito mercantil	34,217	622,744	31,100	566,013	493,331	454,472	
Crédito fiscal.....	749,935	13,648,821	28,314	515,310	515,310	515,310	
Pagos anticipados a largo plazo	9,865	179,536	11,312	205,882	187,711	176,781	
Otros activos- neto.....	35,612	648,143	29,671	540,006	383,517	428,053	
Total de activos.....	5,513,641	100,348,266	2,855,441	51,969,027	44,570,926	39,775,764	
Pasivo y capital contable							
Pasivo circulante:							
Porción circulante de la deuda a largo plazo.....	1,217,427	22,157,178	9,868	179,603	254,620	411,147	
Proveedores.....	128,721	2,342,722	54,030	983,342	1,247,130	1,110,443	
Otros pasivos circulantes.....	187,685	3,415,869	159,449	2,901,976	2,508,949	2,861,110	
Total de pasivo circulante.....	1,533,833	27,915,769	223,347	4,064,921	4,010,699	4,382,700	
Pasivo a largo plazo:							
Deuda a largo plazo.....	1,107,034	20,148,011	296,892	5,348,831	5,455,964	5,631,420	
Otros pasivos a largo plazo.....	476,443	8,671,267	113,331	2,062,620	859,343	1,034,051	
Total de pasivo a largo plazo.....	1,583,477	28,819,278	407,223	7,411,451	6,315,307	6,665,471	
Total de pasivo.....	3,117,310	56,735,047	630,570	11,476,372	10,326,006	11,048,171	
Capital contable:							
Capital social.....	3	50	3	50	50	50	
Utilidades acumuladas.....	1,908,188	34,729,029	1,746,238	31,781,538	26,930,487	22,180,135	
Otras cuentas de capital.....	67,901	1,235,806	47,861	871,078	786,957	800,500	
Total de capital contable atribuido a la controladora.....	1,976,093	35,964,885	1,794,103	32,652,666	27,717,494	22,980,685	
Participación no controladora.....	420,238	7,648,334	430,769	7,839,989	6,527,426	5,746,908	
Total de capital contable.....	2,396,333	43,613,219	2,224,871	40,492,655	34,244,920	28,727,593	
Total de pasivo y capital contable.....	5,513,641	100,348,266	2,855,441	51,969,027	44,570,926	39,775,764	
OTRA INFORMACIÓN FINANCIERA							
UAFIDA Ajustada últimos 12 meses ⁽⁴⁾	865,115	15,745,089	793,465	14,441,063	10,992,243	8,981,908	
Deuda total/UAFIDA Ajustada últimos 12 meses ⁽⁴⁾	2.9	2.9	0.4	0.4	0.5	0.7	
Deuda neta ⁽⁵⁾ / UAFIDA Ajustada últimos 12 meses ⁽⁴⁾	2.3	2.3	---	---	---	0.2	
UAFIDA Ajustada últimos 12 meses ⁽⁴⁾ / Gastos de intereses.....	17.7	17.7	35.8	35.8	26.7	24.9	

(1) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUA\$1.00, al tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección "Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas".

- (2) Excepto los ratios.
- (3) Dicho concepto se refiere a las cantidades pagaderas o recibidas de KCSM como resultado de litigios en relación con derechos de conexión, derechos de acarreo y servicios de interlinea.
- (4) Calculamos la UAFIDA Ajustada sumándole la depreciación, amortización y un crédito fiscal resultante del pago de IEPS en relación con la compra de diésel. Nuestra administración utiliza este cálculo como un indicador de nuestros resultados operativos y situación financiera; sin embargo, no debe ser considerada, de forma aislada, como una alternativa a nuestra utilidad neta consolidada, como un indicador del desempeño operativo o como un sustituto para el análisis de flujos de operación como una medida de liquidez, según los mismos se reportan bajo las NIIF debido a que, entre otras cosas:
- no refleja la depreciación y amortización de nuestros activos operativos;
 - no refleja nuestros gastos en intereses;
 - no refleja nuestra participación en los resultados de nuestras asociadas y negocios conjuntos;
 - no refleja impuestos sobre la renta que debamos pagar; y
 - no refleja nuestros gastos en efectivo o requisitos futuros de efectivo para gastos o nuestras necesidades o gastos en capital de trabajo.

Nuestra administración considera que, para efectos de comparación con otras compañías, la UAFIDA Ajustada puede ser útil como una forma de medir las ganancias operativas, ya que excluye aquellos ingresos que no pueden presentar información acerca de las operaciones actuales y continuas, así como de nuestro negocio. A pesar de que nuestros cálculos de UAFIDA Ajustada pueden no ser comparables con medidas similares presentadas por otras compañías, nuestra administración considera que la presentación de dicha información otorga un elemento importante a los inversionistas para el análisis de nuestras ganancias operativas.

A continuación se presenta una conciliación de nuestra UAFIDA Ajustada para los periodos presentados:

	Doce meses terminados al 30 de septiembre,		Nueves meses terminados al 30 de septiembre de,				Al 31 de diciembre de,					
	Histórico		Pro Forma		Histórico		Pro Forma		Histórico			
	2017		2017		2017		2016		2015		2014	
	(en miles de EUA\$)	(en miles de Ps.)	(en miles de EUA\$)	(en miles de Ps.)	(en miles de EUA\$)	(en miles de Ps.)	(en miles de EUA\$)	(en miles de Ps.)	(en miles de EUA\$)	(en miles de Ps.)		
Utilidad de la operación.....	553,041	10,065,343	470,984	8,571,917	430,058	7,827,060	604,593	11,003,593	539,515	9,819,166	8,314,010	6,551,891
Depreciación.....	185,306	3,372,564	189,303	3,445,306	145,350	2,645,361	232,165	4,225,398	152,580	2,776,949	2,591,223	2,342,835
Amortización.....	5,170	94,098	3,938	71,663	3,938	71,663	4,817	87,662	4,817	87,662	87,010	87,182
Crédito fiscal de IEPS relacionado con la compra de diésel.....	121,598	2,213,084	76,764	1,397,100	76,764	1,397,100	96,554	1,757,286	96,554	1,757,286	---	---
UAFIDA Ajustada	865,115	15,745,089	740,988	13,485,986	656,109	11,941,184	938,129	17,073,939	793,465	14,441,063	10,992,243	8,981,908

- (5) La deuda neta representa nuestra deuda a largo plazo (incluyendo la porción circulante) menos el efectivo y equivalentes a efectivo. Las medidas de deuda neta pudieran no ser comparables a otras medidas similares utilizadas por otras empresas. La deuda neta no es una medida que sea presentada de conformidad con las NIIF y no pretendemos que dicha medida represente "deuda" en términos de las NIIF. La deuda neta no deberá ser considerada como una alternativa al concepto de "deuda" ni a ningún otro concepto que sea calculado de conformidad con las NIIF. Los niveles de deuda y por lo tanto, el impacto a las tasas de interés en los ingresos podrían variar de manera significativa entre compañías. Por lo anterior, para efectos de comparación, nuestra administración considera que la deuda neta presenta información útil para los inversionistas para medir nuestras obligaciones de deuda.

	Al 30 de septiembre de		Al 31 de diciembre de			
	2017		2016	2015	2014	
	(en miles de EUA\$)	(en miles de Ps.)	(en miles de EUA\$)	(en miles de Ps.)		
Porción circulante de deuda a largo plazo.....	1,217,427	22,157,178	9,868	179,603	254,620	411,147
Deuda a largo plazo.....	1,107,034	20,148,011	293,892	5,348,831	5,455,964	5,631,420
Deuda total.....	2,324,461	42,305,189	303,760	5,528,434	5,710,584	6,042,567
Menos: Efectivo y equivalentes de efectivo....	522,276	9,505,424	433,328	7,886,563	5,764,571	4,201,182
Deuda neta.....	1,802,185	32,799,765	(129,568)	(2,358,129)	(53,987)	1,841,385

FACTORES DE RIESGO

El invertir en nuestras Acciones representa varios riesgos. Antes de adquirir las Acciones, usted deberá considerar cuidadosamente los siguientes factores de riesgo, así como la demás información contenida en este Prospecto. Los riesgos e incertidumbres descritos a continuación no son los únicos que enfrentamos. Existen riesgos e incertidumbres adicionales que no conocemos o que actualmente creemos que no son significativos o que no vemos como un riesgo y que podrían afectarnos. Cualquiera de los siguientes riesgos o cualquier otro que no hayamos identificado nuestro negocio, podrían afectarse de forma adversa y significativa nuestros resultados de operación, flujos de efectivo y situación financiera, así como nuestra liquidez. En cualquiera de esos casos, el precio de mercado y liquidez de nuestras acciones pudiera verse afectado de forma adversa y significativa, y usted podría perder la totalidad o parte de su inversión en nuestras acciones. Riesgos adicionales e incertidumbres no conocidas por nosotros al día de hoy o que son consideradas no significativas también podrían afectarnos de forma adversa y significativa, lo cual también podría resultar en la pérdida de la totalidad o parte de su inversión en nuestras acciones.

Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria

Nuestro negocio depende, en cierta medida, de nuestras ventajas competitivas frente a los autotransportistas y a otros prestadores de servicios de transporte.

Una parte importante de nuestra estrategia de crecimiento se basa en que los usuarios del servicio de autotransporte utilicen el transporte ferroviario. No podemos asegurar que tengamos éxito en lograr contar con más clientes que utilicen nuestros servicios en lugar de utilizar los servicios de la industria de autotransporte. En caso de que la industria ferroviaria no pueda mantener su ventaja competitiva frente a la industria de autotransporte, nuestros resultados podrían verse afectados. Asimismo, nuestros resultados podrían verse afectados, entre otros factores, por un incremento en la disponibilidad o el mejoramiento de la calidad de los servicios prestados por la industria de autotransportes como resultado de la interpretación e implementación administrativa y regulatoria de ciertas disposiciones y exigencias contenidas en el TLC, o como resultado de nuestra falta de capacidad para incrementar nuestra base de clientes y nuestra participación en el mercado de transporte de carga derivado de la competencia con compañías de logística y otras compañías que prestan servicios de transporte ferroviario.

La acción de los reguladores en materia de competencia económica y ferroviaria podría limitar nuestros derechos de exclusividad, nuestra capacidad de establecer tarifas y nuestra eficiencia operativa.

Conforme a nuestros títulos de concesión, contamos con derechos de exclusividad, sujetos a ciertos derechos de paso establecidos en los propios títulos, para prestar servicios ferroviarios en los territorios comprendidos en nuestra red. Asimismo, en términos de dichos títulos y la normatividad en materia ferroviaria, contamos con el derecho de establecer libremente las tarifas por dichos servicios.

No obstante lo anterior, en la medida que la COFECE resuelva la inexistencia de condiciones de competencia efectiva, la ARTF puede establecer derechos de paso obligatorios adicionales a los previstos en nuestros títulos de concesión así como las tarifas aplicables a los mismos.

A esta fecha, la autoridad investigadora de la COFECE ha emitido ya un dictamen en el que sostiene la inexistencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso todas las rutas con origen o destino comprendidos en las redes de Ferromex y Ferrosur, así como de otras concesionarias. En caso de que el Pleno de la COFECE confirmara tales conclusiones, sujeto a los derechos de impugnación que asistan a las personas afectadas, la ARTF podría con base en esa resolución abrir procedimientos tendientes al establecimiento de derechos de paso forzosos y/o bases de regulación tarifaria.

En caso de que la ARTF estableciera derechos de paso obligatorios a cargo de nuestras subsidiarias, éstas pudieran tener que otorgar acceso a otros operadores ferroviarios a los mercados que actualmente sirven, sin necesariamente ser adecuadamente compensadas por dicho acceso. Adicionalmente, la capacidad de nuestras subsidiarias de prestar servicios de manera eficiente pudiera verse afectada al perderse la escala y densidad necesaria para proveer servicios en dichas condiciones. Asimismo, el establecimiento indiscriminado de derechos de paso pudiera causar situaciones de congestión, inseguridad y otras condiciones no previsibles, que igualmente dificultarían o impedirían la prestación del servicio en condiciones eficientes y seguras.

Finalmente, en caso de que la ARTF estableciera bases de regulación tarifaria para cualquiera de los tramos servidos por nuestras subsidiarias, las tarifas correspondientes pudieran no compensarlas adecuadamente por los costos y el servicio correspondiente. Actualmente no existen lineamientos conforme a los cuales la ARTF establecería dichas bases de regulación tarifaria.

El procedimiento ante COFECE se encuentra en etapa de pruebas, por lo que a esta fecha no puede haber certeza sobre la determinación que tomará el Pleno de dicho organismo ni de las acciones que, en su caso, pudiera tomar la ARTF como consecuencia de dicha resolución. Para mayor información sobre la investigación de la COFECE, ver “Descripción del Negocio –Litigios –Procedimiento sobre condiciones de competencia en los derechos de paso para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga” de este Prospecto.

Cualquier acción tomada por la ARTF conforme a lo aquí descrito pudiera afectar de manera significativa y adversa nuestros prospectos, ingresos o resultados de operación por las razones antes expuestas.

Debemos contar con la capacidad para manejar fluctuaciones en la demanda de nuestros servicios.

En caso de existir una demanda significativa de los servicios que prestamos que resultara mayor a la capacidad de nuestra red ferroviaria, podríamos experimentar dificultades con nuestra red incluyendo congestiones y reducciones de velocidad, que podrían afectar el nivel de servicio que le prestamos a nuestros clientes. A pesar de que constantemente buscamos mejorar nuestro plan de transporte, incrementar nuestra capacidad, mejorar nuestras operaciones y mejorar nuestra capacidad para responder a los incrementos en la demanda de los servicios que ofrecemos, no podemos asegurar que estas medidas pudieran contrarrestar los efectos del exceso de demanda que pudiera surgir por la insuficiencia de nuestra capacidad planeada. Podríamos experimentar otras dificultades respecto de nuestras operaciones o servicios relacionadas con la capacidad de nuestra red, con incrementos o disminuciones significativos inesperados de la demanda de nuestros servicios (respecto de clientes de una región específica o clientes que transporten determinados bienes), mayores actividades de pasajeros, redes ferroviarias de alta velocidad, faltantes en locomotoras o de tripulación, cambios en la regulación en relación con el destino y qué tan rápido se puede transportar mercancía o mantener rutas, así como otros sucesos que pudieran tener un efecto negativo adverso en nuestra eficiencia operacional, pudiendo causar una afectación negativa material en el resultado de nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. En caso de que existan reducciones significativas en la demanda de nuestros servicios ferroviarios, respecto de uno o más tipos de nuestros sectores, podríamos experimentar incrementos en los costos relacionados con nuestras operaciones, incluyendo costos de operación por unidad, costos de almacenamiento de locomotoras, unidades de arrastre y otros equipos, así como ajustes en nuestra fuerza laboral y otras actividades relacionadas, lo cual podría afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Además, FEC obtiene rentas diarias por el uso de su vía y su equipo de flota intermodal basadas en el uso de otros equipos de ferrocarriles o proveedores de servicios de transporte. Las futuras crisis de la economía estadounidense, la obsolescencia de los equipos o la reducción de la demanda en el mercado de la flota de automóviles y/o intermodales de FEC, o los esfuerzos de otros ferrocarriles o proveedores de transporte para mejorar las prácticas de utilización del equipo, o aumentar o disminuir el tamaño de sus flotas, podría afectar la utilización y rentas diarias de los equipos de FEC. Además, estos factores podrían tener un efecto negativo en la fluidez operacional de FEC, conduciendo al deterioro del servicio, la utilización de los activos y la eficiencia general.

Nuestras concesiones podrían ser revocadas o terminadas bajo ciertos supuestos, impidiendo que continuemos operando nuestra red ferroviaria y teniendo como resultado un efecto significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez.

En México, operamos con base en cinco concesiones que nos ha otorgado el Gobierno Federal. Nuestras concesiones nos dan el derecho exclusivo para prestar servicios de transporte de carga a través de nuestra red ferroviaria (sujeto a ciertos derechos de paso y de arrastre otorgados a otros concesionarios ferroviarios) por periodos de 18 a 35 años, contados a partir de la fecha de otorgamiento de las concesiones correspondientes, sujeto al cumplimiento de ciertas obligaciones. Las vigencias originales de las concesiones son renovables, sujeto a ciertas condiciones, por periodos adicionales de hasta 30 ó 50 años en total, respectivamente. La SCT y la ARTF, las cuales son principalmente responsables de regular los servicios de transporte ferroviario en México, tienen poderes amplios para monitorear el

cumplimiento de las concesiones y de los estándares de eficiencia y seguridad bajo dicha concesiones, y podrían requerirnos de proporcionar cualquier tipo de información técnica, administrativa y financiera de tiempo en tiempo. La SCT le da tratamiento confidencial a nuestros planes de negocios. La SCT y la Agencia monitorean, y podrían modificar, éstos estándares obligatorios de tiempo en tiempo.

Nuestras concesiones podrían ser revocadas o terminadas, total o parcialmente, por el Gobierno Federal en caso de que se actualicen ciertos supuestos contenidos en la legislación aplicable y en los títulos de concesión correspondientes. Asimismo, la SCT y la Agencia podría revocar nuestras concesiones si somos sancionados en cinco ocasiones distintas como resultado de cualquiera de los siguientes supuestos: (i) si restringimos la capacidad de otros operadores ferroviarios mexicanos para usar nuestras vías, (ii) si interrumpimos, sin justificación, las operaciones de nuestras vías ferroviarias o cobramos tarifas mayores a las que se encuentran registradas con la Agencia, (iii) si no realizamos pagos de daños causados por nuestras operaciones, (iv) si incumplimos con las disposiciones contenidas en la LRSF, sus reglamentos o el título de concesión correspondiente, (v) si no realizamos las inversiones de capital señaladas en el plan de negocios presentado ante la SCT, o (vi) si no mantenemos las fianzas, pólizas de seguro y demás garantías señaladas en la LRSF y demás legislación aplicable. Nuestras concesiones podrían ser revocadas automáticamente si el concesionario correspondiente cambia de nacionalidad o cede o grava el título de concesión, o si existe un cambio de control de la concesionaria sin la previa autorización de la SCT.

Asimismo, el Gobierno Federal puede rescatar una concesión en cualquier momento en términos de la legislación aplicable por causas de interés público. Nuestras concesiones también podrían darse por terminadas por la SCT si renunciamos a nuestros derechos bajo los títulos de concesión, por causas de interés público, en caso de liquidación o en caso de concurso mercantil o quiebra.

En caso de que alguna concesión sea revocada por el Gobierno Federal por causas atribuibles a nosotros, no recibiríamos compensación alguna y todo interés que tuviéramos en la red ferroviaria, incluyendo activos fijos amparados bajo el título de concesión correspondiente, así como cualquier mejora realizada, se convertirían en propiedad del Gobierno Federal. En caso de revocación o terminación de alguna concesión ferroviaria, no podríamos seguir operando la red correspondiente. De conformidad con la legislación aplicable, en caso de terminación por alguna causa que no sea atribuible a nosotros, el Gobierno Federal tendría que compensarnos por daños y perjuicios. Sin embargo, no podemos asegurar que recibiríamos dichas cantidades a tiempo o que las mismas fueran equivalentes a nuestra inversión en la concesión y a los daños y perjuicios que pudiéramos sufrir. En virtud de lo anterior, cualquier revocación total o parcial de nuestras concesiones pudiera tener un resultado significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez, incluyendo nuestra capacidad para pagar nuestras deudas.

Por otra parte, al vencimiento de los periodos de exclusividad de nuestras concesiones, la SCT podría otorgar concesiones adicionales respecto de nuestras líneas férreas. Por ejemplo, el periodo de exclusividad de nuestra línea corta de Nogales-Nacozari expiró recientemente. En términos de la regulación actual no resulta claro la manera en que una nueva concesión sobre la misma línea férrea podría ser otorgada ni los derechos y obligaciones de los potenciales concesionarios. El otorgamiento de otra concesión sobre nuestras líneas férreas podría impedirnos operarlas de manera eficiente. En consecuencia, cualquier concesión adicional sobre nuestras líneas férreas al vencimiento del periodo de exclusividad respectivo podría tener un efecto significativo adverso en nuestros resultados de operaciones, condición financiera y liquidez, incluyendo nuestra habilidad para pagar deuda.

Ver la sección “Concesiones Ferroviarias y Regulación Aplicable en México – LRSF” para una descripción más detallada sobre las causas de terminación o revocación de nuestras concesiones.

Nuestro contrato de arrendamiento para la Línea Férrea Sur Oriente en Texas se encuentra sujeto a ciertas circunstancias que podría impedirnos operar dicha línea férrea y podría tener un efectivo significativo adverso sobre nuestros resultados de operaciones, condición financiera y liquidez.

Operamos en el Estado de Texas al amparo de un contrato de arrendamiento celebrado con el Estado de Texas el 31 de enero de 2001. Nuestro arrendamiento nos otorga derechos exclusivos para prestar servicios de transporte de mercancías en la Línea Férrea Sur Oriente por un periodo inicial de 40 años, sujeto a cinco expansiones de 10 años a partir del 31 de enero de 2001, sujeto a que cumplamos con ciertas obligaciones.

Nuestro contrato de arrendamiento podría terminarse, total o en parte, por el Estado de Texas al cumplirse ciertos supuestos previstos en el contrato de arrendamiento, incluyendo, pero no limitado, la falta de pago de la renta o el incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el mismo, y ciertos supuestos de quiebra, para los cuales, en ciertos casos, se prevé un periodo de cura. Adicionalmente, nuestro contrato de arrendamiento podría terminar como resultado de la nacionalización o expropiación de la Línea Férrea Sur Oriente.

Si cualquier arrendamiento se da por terminado como consecuencia de algún evento atribuible a nosotros, seremos responsables del pago de ciertas comisiones y nuestra participación en la Línea Férrea Sur Oriente y en todos los demás accesorios cubiertos por el contrato de arrendamiento, así como cualquier mejora realizada a la misma, se revertirán al Estado de Texas. En consecuencia, la terminación total o parcial de nuestro arrendamiento podría tener un efecto significativo adverso en nuestros resultados de operaciones, condición financiera y liquidez, incluyendo nuestra habilidad para pagar deuda.

El Gobierno Federal tiene la facultad de requisar o rescatar las concesiones o de imponer modalidades en nuestros servicios.

El Gobierno Federal de México, por medio de la SCT, está facultado para llevar a cabo la requisa de nuestra red ferroviaria (y los equipos ferroviarios y bienes relacionados), los que son considerados como vías generales de comunicación explotadas por nosotros, en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración al orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o la economía nacional, pagando los daños y perjuicios que la requisa cause a su valor real (excepto en el caso de guerra internacional). La Ley General de Bienes Nacionales señala que las concesiones pueden ser rescatadas por causa de utilidad, interés público o de seguridad nacional, mediante el pago de una indemnización. Asimismo, el Gobierno Federal, a través de la SCT, para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, puede imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas y del servicio público de transporte ferroviario, contra el pago de una indemnización o contraprestación, según sea el caso. No podemos asegurar que, en los casos citados, la indemnización a recibir sea la necesaria para resarcirle los daños y perjuicios sufridos, ni que la indemnización será pagada en un plazo adecuado. En cualquiera de los casos citados, nuestras operaciones y resultados podrían verse afectados en forma adversa y significativa y podríamos no contar con recursos suficientes para cumplir con nuestras obligaciones.

Se podrían establecer restricciones, condiciones y contraprestaciones en relación con las tarifas que cobramos en México.

De conformidad con nuestras concesiones y la ley mexicana, podemos establecer tarifas libremente, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, a menos que el Gobierno Federal determine que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado ferroviario en México. Asimismo, las tarifas tienen que ser las mismas para los usuarios en igualdad de condiciones para servicios comparables y no se pueden aplicar en forma discriminatoria. Tenemos obligación de registrar nuestras tarifas con la Agencia excepto aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre nosotros y los usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia.

De conformidad con el artículo 47 de la LRSF, la Agencia debe establecer bases de regulación tarifaria, por su propio derecho o mediante la solicitud que realice una parte afectada, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio si la COFECE determina que no existen condiciones de competencia efectiva en la industria ferroviaria en México. En marzo de 2017, la Autoridad Investigadora de la COFECE emitió un dictamen preliminar en el que estableció que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes de los servicios de interconexión en la modalidad de derecho de vía. Aún está pendiente la resolución final por parte del Pleno de la COFECE, pero si la COFECE llegare a resolver que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados investigados, la Agencia deberá fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso de conformidad con el procedimiento establecido en la LRSF. Si la Agencia interviene y establece tarifas, dichas tarifas podrían ser demasiado bajas para que podamos operar de manera redituable.

El ejercicio de los derechos señalados anteriormente podría afectar nuestra capacidad para operar nuestras concesiones, lo que podría tener como resultado un efecto significativo adverso en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Contamos con derechos de propiedad y activos limitados para operar nuestras concesiones en México.

De conformidad con nuestros títulos de concesión en México, contamos con el derecho para operar nuestras líneas ferroviarias, pero no somos propietarios de los terrenos, vías, instalaciones o estructuras asociadas que son necesarias para operar nuestra red ferroviaria. En caso de terminación, revocación o rescate de nuestras concesiones, el Gobierno Federal controlaría y administraría los activos del dominio público necesarios para la operación de nuestras vías ferroviarias. Sin embargo, podríamos seguir manteniendo la propiedad de cualesquiera otros bienes que no estén amparados por nuestras concesiones, incluyendo locomotoras, y equipo de arrastre. En caso de terminación anticipada o de revocación, total o parcial, de nuestras concesiones, el Gobierno Federal tendría el derecho de obligarnos a arrendarle activos relacionados con la prestación de servicios ferroviarios durante un plazo de, al menos, un año, en el entendido que dicho plazo sería renovado automáticamente por periodos adicionales de un año hasta cumplir cinco años. El monto de la renta sería determinado por expertos independientes designados por nosotros y por el Gobierno Federal. El Gobierno Federal deberá ejercer este derecho dentro de un plazo de cuatro meses contados a partir de la fecha de la revocación o terminación de la concesión. Asimismo, el Gobierno Federal tendría el derecho de preferencia respecto de ciertas transferencias de equipos que hubiéramos realizado dentro de un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de revocación de la concesión.

Nuestra estrategia de negocios, operaciones y crecimiento dependen de contratos celebrados con otros concesionarios de vías ferroviarias y con terceros.

La operación de nuestra red ferroviaria y nuestro crecimiento y planes de expansión dependen en gran medida de los contratos que celebremos con otros concesionarios y con terceros, incluyendo acuerdos de co-inversión y otras alianzas estratégicas, así como de contratos para pasar puntos de intercambio u otorgar, derechos de paso y derechos de arrastre y contratos de publicidad celebrados con otros concesionarios y con terceros que nos permiten intercambiar tráfico y utilizar vías de las cuales no somos concesionarios.

Nuestra capacidad para prestar servicios ferroviarios completos a nuestros clientes depende, en gran medida, de nuestra capacidad para mantener dichos contratos y del cumplimiento de nuestras contrapartes de sus obligaciones al amparo de esos contratos. Por ejemplo, nuestra capacidad para operar puntos de intercambio depende de nuestra alianza estratégica con Union Pacific y BNSF. Asimismo, dependemos de dichas alianzas estratégicas para contar con tecnología ferroviaria y logística y sistemas operativos. En caso de terminación o falta de renovación de estos contratos, nuestros resultados, situación financiera y liquidez podrían verse afectados de manera adversa y significativa.

Debido a la naturaleza integrada de la infraestructura de la industria de transporte de carga en México, también dependemos en gran medida de la solidez financiera y eficiencia de otras vías ferroviarias con las que colaboramos y de otras empresas que operan puertos marítimos, trenes de pasajeros y otros operadores ferroviarios que se interconectan con nuestra red. No podemos asegurar que no sufriremos afectaciones si dichas empresas sufren dificultades operativas o financieras. Las interrupciones considerables y prolongadas de los servicios prestados por dichas empresas, podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados operativos, situación financiera y liquidez.

Nuestro socio estratégico Union Pacific ejerce una influencia significativa sobre nuestra subsidiaria Ferromex.

Nuestro socio estratégico Union Pacific es propietario del 26% de las acciones representativas del capital social de GFM (sociedad que, a su vez, es propietaria del 99.99% de las acciones representativas del capital social de Ferromex). El 13 de junio de 1997, Union Pacific, nosotros y otras partes, celebramos el Convenio entre Accionistas de Ferromex, el cual regula los derechos y obligaciones de los accionistas de GFM. Como resultado de la celebración del Convenio entre Accionistas Ferromex, Union Pacific tiene y continuará teniendo la facultad de influenciar el resultado de sustancialmente todas las decisiones relevantes que sean sometidas a voto de los accionistas y del consejo de administración de GFM, por lo que tiene influencia significativa sobre el negocio, políticas y operaciones de GFM (e indirectamente sobre Ferromex). Entre otros derechos, Union Pacific puede determinar (i) la designación de los miembros del consejo de administración de GFM e, indirectamente, las determinaciones de nuestro consejo respecto de las políticas y conducción del negocio de GFM, (ii) la compensación de los consejeros de GFM, (iii) aumentos de capital social de GFM, (iv) la contratación de deuda por GFM por montos mayores a ciertas cantidades, (v) el pago de dividendos de GFM a sus accionistas, (vi) la aprobación del presupuesto anual de inversiones de GFM, (vii) la

aprobación de la enajenación de ciertos activos e inversiones en proyectos de GFM, (viii) la aprobación de adquisiciones por GFM por montos mayores a ciertas cantidades, (ix) la aprobación de políticas laborales relacionadas con sueldos de los empleados de GFM, (x) el otorgamiento de derechos de paso, de arrastre y otros derechos relacionados con la concesión de Ferromex, y (xi) la venta de acciones de subsidiarias.

El Convenio entre Accionistas Ferromex también incluye limitaciones respecto de la transferencia de y la creación de gravámenes sobre las acciones de GFM, así como mecanismos de solución de desacuerdos. Union Pacific está facultado para instruir a GFM que adopte medidas que podrían ser contrarias a sus intereses y, en ciertos casos, Union Pacific podría vetar resoluciones y la realización de actos relacionados con GFM y sus subsidiarias o causar que se ejecuten acciones distintas a las pactadas. Asimismo, la enajenación de las acciones de Union Pacific en GFM o la percepción de que dicha venta pudiera ocurrir, podría tener un efecto significativo adverso sobre nuestros resultados, situación financiera, y liquidez.

Hemos comenzado discusiones preliminares con Union Pacific en relación con una reestructura corporativa que involucra a GFM, por virtud de la cual podríamos convertirnos en propietarios del 100% de Ferromex. Dicha operación, de ser concluida, puede traer como resultado que Union Pacific reciba acciones de nuestro capital social y nuestros accionistas pueden experimentar una dilución de su participación en nuestro capital social. A la fecha del presente Prospecto, no hemos celebrado ningún documento vinculante bajo el cual la reestructura corporativa sea implementada.

Nuestras operaciones en México se encuentran sujetas a ciertos derechos de paso, de vía y de arrastre y a cierto contrato relacionado con derechos de tráfico interlineales celebrado con otra compañía concesionaria.

En términos de nuestros títulos de concesión en México, estamos obligados a otorgar derechos de paso (de corta y larga distancia) a KCSM así como derechos exclusivos para prestar servicios de transporte de carga en las vías que corren de la Ciudad de México a Laredo, Texas y otras vías concesionadas. De conformidad con la ley aplicable, KCSM también debe otorgar a Ferromex derechos de paso en sus vías. Las tarifas para el uso de las vías después del 1 de enero de 2009 fueron acordadas entre KCSM y Ferromex de conformidad con un convenio de derechos de paso celebrado el 9 de febrero de 2010.

Podríamos no ser capaces de alcanzar nuestras metas de ahorros en costos y ciertas eficiencias operativas derivadas de iniciativas de reducción de costos

Nuestro éxito depende en parte de nuestra capacidad para lograr ser un prestador de servicios de bajo costo en una industria altamente competitiva. Continuamente realizamos inversiones con el fin de mejorar nuestra infraestructura, sistemas y equipo ferroviario y reducir nuestros costos de operación. Podríamos enfrentar problemas operativos al llevar a cabo adquisiciones significativas o cambios importantes en la logística, y dichos cambios, así como nuestra incapacidad de lograr reducciones de costos y eficiencias planeados, podrían tener un efecto negativo adverso en nuestros resultados, operaciones situación financiera y de liquidez.

Los precios de combustibles y la falta de disponibilidad de los mismos podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Los gastos en combustibles representan una parte significativa de nuestros costos operativos. Durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2016, el gasto en diésel representó 24.81% de nuestros gastos operativos. Los precios del diésel podrían estar sujetos a variaciones importantes y los incrementos de los precios del diésel podrían tener un efecto adverso en nuestros resultados de operación. La disponibilidad de combustibles podría verse afectada por una disminución de la capacidad de refinación, por afectaciones en la cadena de suministro, por un incremento mundial de la demanda de combustibles, así como por factores políticos y económicos internacionales. El clima también puede afectar el suministro de combustibles y podría limitar la capacidad nacional de refinación. Una reducción significativa de disponibilidad de combustible podría impactar nuestra capacidad de prestar servicios de transporte a los niveles prestados actualmente y también podría representar un incremento en los costos del combustible y afectar la economía. A pesar de que actualmente tenemos la capacidad de trasladar a nuestros clientes una porción significativa de nuestros gastos de combustible, no podemos asegurar que siempre tendremos la capacidad de mitigar los incrementos a los precios de los combustibles de esa manera.

Actualmente satisfacemos y esperamos seguir satisfaciendo nuestras necesidades de combustible para llevar a cabo nuestras operaciones, mediante la compra de combustible de Pemex Refinación a precios de mercado. Tenemos celebrado un contrato de suministro de combustible con Pemex Refinación, con duración indefinida, a precios de mercado. Cualquier parte puede dar por terminado el contrato mediante entrega a la otra parte de una notificación, por escrito, con 30 días de anticipación a fecha de terminación. En caso de terminación de dicho contrato de suministro de combustible y en caso de que no podamos adquirir diésel de fuentes alternas, nuestras operaciones podrían verse afectadas de manera adversa y significativa. De igual forma, en virtud de la reforma energética aprobada en 2014, las empresas privadas en México estarán facultadas para participar en la cadena de suministro de combustible en México. Sin embargo, no podemos predecir el impacto que dichas reformas u otras condiciones políticas, económicas y sociales tendrán en los precios del combustible.

Los gastos en combustible representaron aproximadamente el 10.6% de los costos operativos de FEC durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2016. El precio y la disponibilidad de combustibles en los Estados Unidos también se encuentran influenciados significativamente por las circunstancias políticas y económicas internacionales.

Asimismo, las condiciones futuras de mercado o las decisiones legislativas o regulatorias podrían afectar de manera negativa nuestra capacidad para cobrar comisiones de combustible o para recuperar de manera adecuada los costos relacionados con el consumo de diésel. En caso de una afectación severa al suministro de combustible derivado de escasez, situaciones políticas, afectaciones a las importaciones de petróleo, fenómenos meteorológicos, guerras, o por cualquier otro motivo, los precios de los combustibles podrían incrementar, lo cual podría afectar de manera adversa y significativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Competimos con otros transportistas ferroviarios y con otros prestadores de servicios de transporte y nuestra falta de capacidad para competir de manera eficaz podría afectar negativamente nuestras operaciones, situación financiera o liquidez.

Operamos en un mercado altamente competitivo. Competimos con otros prestadores de servicios de transporte ferroviario, autotransportistas, transportistas marítimos, barcazas y ductos en relación con tiempo de tránsito, precios y la calidad y confiabilidad de nuestro servicio. Dependiendo del tipo de mercado, enfrentamos competencia intermodal, intra-modal y/o de productos y geográfica. Nuestra capacidad para responder a las presiones competitivas mediante la reducción de tarifas sin afectar nuestros márgenes y resultados de operación dependerá, entre otras cosas, de nuestra capacidad para reducir nuestros costos operativos. Nuestra falta de capacidad para responder a las presiones de la competencia de manera expedita, particularmente a las presiones tarifarias, podrían afectar nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

La industria ferroviaria en México y en Estados Unidos está dominada por un número reducido de agentes de gran escala. En caso de que exista una mayor consolidación en los mercados ferroviarios de México y de Estados Unidos, podríamos dejar de tener acceso a puntos de entrada eficientes y ciertas rutas que han estado disponibles históricamente.

Nuestros competidores que operan negocios de autotransporte y de transporte marítimo y a través de barcazas, pueden utilizar derechos de paso públicos y requieren inversiones de capital y gastos de mantenimiento sustancialmente menores a los que requiere la industria ferroviaria, por lo que podrían operar rutas más frecuentes y flexibles. Lo anterior les permite ofrecer tarifas y servicios competitivos con los de la industria ferroviaria. Las presiones competitivas, cualquier reducción de márgenes de utilidad como resultado de dichas presiones, mejoras futuras o gastos para mejorar la calidad de métodos de transporte alternativo en las zonas en las que operamos, o cualesquiera decisiones legislativas que puedan crear incentivos a la industria de autotransporte, tales como mayores tamaños de los vehículos y menores restricciones de peso, podrían afectar las tarifas de transporte, lo que, a su vez, podría afectar nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. KCSM, una de las concesionarias de vías férreas en México también representa una alternativa para transportación de bienes al mercado norteamericano y algunas ciudades de México que son atendidas por ambas compañías.

Además de la competencia de tarifas, también enfrentamos competencia respecto de tiempos, calidad y confiabilidad en el servicio de transporte. En caso de no poder prestar el nivel de servicio requerido por nuestros clientes, podríamos perder participación de mercado. Ver la sección de “Descripción del negocio — Competencia” de este Prospecto.

Nuestras oportunidades de crecimiento futuro mediante la obtención de nuevas concesiones, adquisiciones, fusiones o alianzas, podrían verse limitadas por nuestra competencia, por dificultades de integración y por las leyes en materia de competencia económica.

El mercado de concesiones en México es altamente competitivo. Competimos con empresas mexicanas y extranjeras por conseguir concesiones ferroviarias. Podríamos llevar a cabo adquisiciones de vías ferroviarias en el futuro y podríamos participar en licitaciones públicas para la adjudicación de concesiones nuevas. No sabemos si seremos capaces de consumir dichas adquisiciones o integrarlas exitosamente a nuestras operaciones debido a ciertas restricciones en materia de competencia económica en México.

Nuestra capacidad para crecer exitosamente mediante adquisiciones y adjudicaciones de nuevas concesiones depende de nuestra capacidad para identificar, negociar, consumir e integrar proyectos adecuados, así como de nuestra capacidad para obtener el financiamiento necesario. Dichos esfuerzos podrían ser costosos y tomar tiempo, afectar nuestras operaciones cotidianas y distraer recursos administrativos. Si no somos capaces de integrar de manera efectiva cualquier negocio adquirido podríamos vernos afectados de forma adversa. Asimismo, algunos de nuestros competidores podrían tener acceso a mejores fuentes de capital y de financiamiento que pudieran darles ventajas competitivas en licitaciones públicas.

El Gobierno Federal podría enfrentar algún déficit presupuestario que evitara que se construyan nuevas obras de infraestructura y se liciten nuevas concesiones ferroviarias, lo cual podría afectar el crecimiento de nuestro negocio. Asimismo, es posible que no logremos obtener nuevas concesiones si el Gobierno Federal decide dejar de adjudicar concesiones debido a temas presupuestarios o de política o debido al uso de mecanismos alternos de financiamiento.

Dependemos de ciertos proveedores clave de equipo ferroviario.

Estamos sujetos a restricciones por parte de nuestros proveedores como resultado de interrupciones en el mercado de combustible o por la naturaleza de algunos de los mercados en los que participan nuestros proveedores. Dependemos de un número limitado de proveedores de equipo ferroviario, incluyendo locomotoras, vías, rieles y durmientes. Debido a la naturaleza del negocio, que requiere inversiones de capital importantes, así como a la complejidad y sofisticación de las locomotoras y otros equipos ferroviarios, existen barreras de entrada muy altas para nuevos proveedores. En virtud de lo anterior, si cualquiera de nuestros proveedores de locomotoras deja de producir locomotoras o experimenta periodos de escasez por cualquier motivo, o si se inician procedimientos de concurso mercantil o quiebra respecto de los mismos, podríamos experimentar pérdidas significativas e incrementos en nuestros costos. La disponibilidad de locomotoras es fundamental para nuestras operaciones, por lo que la escasez de las mismas podría afectar de manera negativa nuestros resultados de operación, situación financiera, y liquidez.

Asimismo, adquirimos de Steel Dynamics, Inc. y de EVRAZ Rocky Mountain Steel un alto porcentaje del acero que utilizamos para rieles. Competimos con otras industrias por disponibilidad de capacidad y materias primas utilizadas para la producción de locomotoras y ciertos productos para la construcción de rieles y otros materiales. Cambios en el panorama competitivo de estos mercados de proveedores limitados podría resultar en un incremento en los precios o una distribución limitada de los materiales.

Los rieles son una parte crítica de nuestro negocio puesto que se requieren para reemplazar vías viejas, dar mantenimiento a vías existentes, incrementar la capacidad de nuestra red, construir nuevos centros de almacenamiento y mejorar instalaciones que tenemos actualmente. Esta industria también tiene barreras de entrada muy altas y si alguno de nuestros proveedores deja de proveer insumos por cualquier razón, incluyendo porque se haya iniciado un procedimiento de concurso mercantil o quiebra respecto de los mismos, es posible que nuestros costos se vean incrementados y que resulte difícil conseguir rieles de otros proveedores para poder darle mantenimiento y expandir nuestra red. Lo anterior podría afectar negativamente nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Una porción importante de nuestros ingresos deriva del transporte de bienes a y desde mercados internacionales.

A pesar de que los principales ingresos de nuestras operaciones derivan de la prestación de servicios de transporte en México, Florida y Texas, una porción importante de nuestros ingresos depende de las importaciones y exportaciones de bienes y productos terminados a y desde las regiones en las que operamos, incluyendo Asia, Latinoamérica y Europa. En caso de interrupciones recurrentes o sostenidas al comercio internacional, nuestros clientes y otras personas

que regularmente dependen de servicios de transporte ferroviario en México podrían verse perjudicados, teniendo como resultado una posible afectación a nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. Asimismo, los cambios en las políticas gubernamentales mexicanas y extranjeras en relación con los bienes que transportamos, podrían afectar nuestros servicios. Por ejemplo, los cambios de la ley mexicana y extranjera respecto de las tarifas de productos de agricultura o subsidios podría afectar la demanda de granos, lo que también podría afectar la demanda de nuestros servicios.

Cualquiera de los siguientes supuestos podría tener como resultado una interrupción significativa y constante del comercio con los Estados Unidos y Asia: afectación a la seguridad del comercio y negocios internacionales, el impacto adverso de nuevas leyes, reglamentos y regulaciones o la interpretación de las mismas por parte de entes regulatorios, incluyendo autoridades fiscales, que pudieran afectar los negocios de nuestros clientes en otros países, cualquier suceso económico adverso relevante, tales como periodos prolongados de alta inflación, afectaciones al sector bancario o mercados bursátiles de otros países y cambios significativos en la valuación de divisas de otros países que pudieran afectar el costo o valor de importaciones y exportaciones, cambios en los patrones de comercio internacional que puedan afectar de manera negativa los mercados de importación y exportación y una reducción material de la inversión extranjera directa en esos países.

La industria del transporte es altamente cíclica.

Nuestras operaciones podrían verse afectadas negativamente por cambios en las condiciones económicas de las industrias y áreas geográficas que producen y consumen la mercancía que transportamos. La fortaleza o debilidad relativa de las economías de Estados Unidos y México afecta a los negocios a los que servimos. Una disminución significativa y sostenida de los precios del crudo podría afectar negativamente al transporte de petróleo crudo por ferrocarril a la región del Golfo de Estados Unidos, así como afectar negativamente los volúmenes ferroviarios relacionados con equipos y otros materiales que apoyan la producción de crudo. Los cambios negativos prolongados en las condiciones económicas internas y mundiales o las perturbaciones de uno o ambos mercados financieros y de crédito, incluida la disponibilidad de financiamiento a corto y largo plazo, podrían afectarnos, así como a los productores y consumidores de los productos que transportamos y puede tener un efecto adverso significativo en nuestros estados financieros consolidados.

La industria del transporte es altamente cíclica y generalmente es un reflejo de los ciclos de la economía mundial. Además del impacto de las condiciones económicas generales en los mercados de transporte, existen varios factores en cada mercado particular que podrían afectar nuestros resultados operativos. Asimismo, algunos de los productos que transportamos han tenido históricamente patrones de precios cíclicos y dichos patrones se han visto afectados por el panorama económico, por la capacidad de la industria y por la demanda. No podemos asegurar que los precios y la demanda de estos productos no vayan a disminuir en el futuro, afectando de manera negativa esas industrias, lo que podría tener como resultado una afectación negativa en la demanda de nuestros servicios y, por consecuencia, nuestra situación financiera.

En caso de que existan condiciones económicas adversas a nivel mundial o local, o en caso de afectaciones a los mercados financieros y crediticios, los productores y consumidores de los bienes que transportamos podrían verse afectados de manera negativa, lo que podría afectar de manera adversa nuestra liquidez, operaciones y situación financiera. Los retrocesos en la industria manufacturera, la economía mundial y el comercio internacional podrían tener como resultado una disminución de nuestros ingresos.

En caso de surgir condiciones económicas adversas, es posible que no sólo existan afectaciones a nuestros ingresos como resultado de una reducción en la demanda de los bienes que transportamos, sino que también podría tener como resultado el retraso de pagos, el incremento del riesgo crediticio y la insolvencia de nuestros clientes. Nuestro negocio requiere de inversiones considerables de capital y es posible que financemos una porción de la construcción y mantenimiento de nuestra infraestructura, así como la adquisición de locomotoras y otros equipos ferroviarios. Nuestra estructura de costos podría verse afectada por desaceleraciones económicas y afectaciones a los mercados de crédito, lo cual podría incrementar también el riesgo de contraparte en inversiones realizadas en efectivo. Diversas situaciones económicas adversas podrían afectar los costos de nuestras pólizas de seguro o nuestra capacidad para contratar y mantener coberturas adecuadas de los riesgos asociados con el negocio ferroviario si se reducen las calificaciones de las compañías aseguradoras que contratamos o si se inicia algún procedimiento de concurso mercantil o insolvencia en contra de las mismas.

Podríamos ser responsables del pago de cantidades significativas en virtud de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena.

En virtud de la naturaleza de sus operaciones, podríamos ser responsables del pago de cantidades significativas con motivo de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena. En el curso ordinario de nuestras operaciones, estamos expuestos a riesgos resultantes de choques o accidentes que pudieran derivar en responsabilidades con terceros.

No obstante que contemos con seguros de responsabilidad contratados con empresas de reconocido prestigio y de acuerdo a los estándares de la industria, el Emisor no puede asegurar que las coberturas resultantes de estos seguros sean suficientes para cubrir las responsabilidades que pudieran derivarse de algún accidente o choque. En tal caso, tendríamos que cubrir dichas responsabilidades con recursos propios, lo que podría afectar nuestros resultados y flujos de efectivo; asimismo, independientemente de las responsabilidades pecuniarias directas, dichos accidentes podrían tener como consecuencia la interrupción del servicio y, por consiguiente, disminuir nuestros ingresos. En cualquiera de los casos citados, nuestras operaciones y resultados podrían verse afectados en forma adversa y significativa.

Por su parte, FEC ha obtenido la cobertura de seguro por las pérdidas sufridas por su ferrocarril derivadas de lesiones personales y daños materiales en caso de descarrilamientos u otros incidentes. Las reclamaciones por lesiones personales hechas por empleados de ferrocarriles de FEC, están sujetas a la FELA, en lugar de las leyes estatales de indemnización de trabajadores. Además, se puede esperar que los eventos adversos directa e indirectamente atribuibles a FEC, incluyendo descarrilamientos, accidentes, descargas de materiales tóxicos o peligrosos, u otros eventos similares en la industria, puedan resultar en incrementos en las primas de seguros de FEC o en sus retenciones auto-aseguradas y podría resultar en limitaciones a la cobertura bajo las pólizas existentes de FEC.

Dependemos de tecnología y mejoras tecnológicas para operar nuestro negocio.

Dependemos de tecnología de la información muy sofisticada, así como de sistemas e infraestructura complejos para operar todos los aspectos de nuestro negocio. En caso de no contar con capital suficiente para adquirir nuevas tecnologías o si no somos capaces de desarrollar o implementar nuevas tecnologías, como nuestro sistema de control de transporte, podríamos sufrir desventajas competitivas en la industria ferroviaria y frente a otras compañías que prestan servicios de transporte, lo cual podría afectar nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Nuestra tecnología de la información, sistemas e infraestructura son susceptibles de sufrir apagones y paros por desastres naturales, incendios, inundaciones, pérdidas de energía, fallas en los equipos de telecomunicaciones y otros sucesos similares. Una parte de nuestra tecnología de la información, sistemas e infraestructura, es mantenida por terceros que no controlamos. Una falla o afectación significativa en nuestras tecnologías de la información, sistemas e infraestructura, incluyendo fallas en nuestro *hardware*, *software* y equipo de comunicaciones, podría causar una interrupción de nuestros servicios, fallas en sistemas de seguridad, otras fallas operativas o incumplimiento a disposiciones legales y contractuales que nos son aplicables.

Los riesgos de seguridad asociados con la tecnología de la información han incrementado en años recientes debido a un incremento en la sofisticación y actividades de aquellas personas que llevan a cabo ataques cibernéticos. Una falla de o ataque a nuestros sistemas de tecnología de la información o a los de nuestros contratistas, podría afectar nuestro negocio y resultar en la divulgación o uso indebido de información confidencial o personal, causando interrupciones significativas en los servicios u otras dificultades operativas, así como incrementos en nuestros costos o causar pérdidas. Asimismo, estamos expuestos a que grupos terroristas u otras personas traten de utilizar nuestros activos, incluyendo nuestros sistemas de tecnologías de la información, para causar daños. A pesar de que continuamente llevamos a cabo acciones para mejorar nuestros sistemas de tecnología de la información, nuestros sistemas siguen siendo vulnerables a fallas o accesos no autorizados, lo cual podría tener como resultado una afectación material adversa en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

El uso de redes sociales podría impactar de manera importante nuestra reputación

Ha habido un aumento sustancial en el uso de plataformas de redes sociales, incluyendo blogs, sitios web y otras formas de comunicación basadas en Internet, lo que permite el acceso individual a un amplio público de clientes y

demás personas interesadas. Los comentarios negativos sobre nosotros o nuestros servicios pueden ser publicados en plataformas de redes sociales y dispositivos similares en cualquier momento y pueden afectar nuestra reputación o negocio. Los clientes valoran la información disponible y actúan a menudo sobre dicha información sin más investigación y sin tener en cuenta su exactitud. El daño puede ser inmediato sin darnos una oportunidad de reparación o corrección.

También utilizamos plataformas de redes sociales como herramientas de marketing. Por ejemplo, FEC mantiene cuentas de Facebook y Twitter activas. A medida que las leyes y reglamentos comiencen a regir el uso de estas plataformas y dispositivos, el hecho de que nosotros, nuestros empleados o terceros que actúen bajo nuestra dirección fallen con el cumplimiento de estas leyes y reglamentos podría tener un impacto material adverso en nuestros resultados de operación, situación financiera y liquidez.

Transportamos materiales peligrosos.

De conformidad con la regulación aplicable en los países en que operamos, e independientemente del riesgo, nuestro convenio de responsabilidad nos requiere transportar materiales peligrosos, incluyendo materiales tóxicos como cloro, que podrían ser peligrosos en caso de que sean liberados o incendiados. Un accidente ferroviario o cualquier otro tipo de accidente en nuestra red, en nuestras instalaciones, o en las instalaciones de nuestros clientes que involucre la liberación de dichos materiales peligrosos, podría tener como resultado reclamos por daños personales, daños a bienes o daños ambientales y es posible que se impongan multas por cantidades superiores a las amparadas bajo nuestras pólizas de seguro, lo cual podría tener un efecto significativo adverso en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

La exclusividad de nuestras vías ferroviarias en México está limitada.

De conformidad con los términos y condiciones de nuestras concesiones, tenemos el derecho de operar nuestras principales vías ferroviarias en México de manera exclusiva por un plazo de 30 y hasta 35 años contados a partir de la fecha de adjudicación de dichas concesiones. Sin embargo, nuestras concesiones seguirán en vigor por un plazo adicional de 15 o 20 años, según corresponda. Existen diversas opciones legales una vez que se venzan los plazos de exclusividad (incluyendo la posibilidad de terminar nuestras concesiones. Sin embargo, la incertidumbre antes de que se cumplan los periodos de exclusividad impactaría nuestras inversiones y el desempeño de la industria en formas que podrían afectar al público en general. A pesar de que esperamos que las disposiciones aplicables a nuestras concesiones serán modificadas antes de que se cumplan los plazos originales de exclusividad, no podemos asegurar la forma en la que cualquier reforma legal podría afectar nuestra capacidad para operar al amparo de nuestras concesiones, así como nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Nuestras actividades están sujetas a regulación federal y estatal y a autoridades locales que pudieran imponer un costo significativo a nuestras operaciones.

Estamos sujetos a la legislación y regulación gubernamental promulgada por las legislaturas y agencias federales, estatales y locales de Estados Unidos y México con respecto a las operaciones ferroviarias y abarcando una variedad de asuntos de salud, seguridad, trabajo, ambiental, económicos y otros. La regulación gubernamental de la industria ferroviaria es un determinante significativo de la competitividad y rentabilidad de los ferrocarriles.

Los cambios en la legislación o la regulación podrían tener un impacto negativo en nuestra capacidad para negociar los precios de los servicios ferroviarios, afectar negativamente la competencia entre los operadores ferroviarios o afectar negativamente las prácticas operativas, resultando en una reducción de la eficiencia, aumento de los costos operativos o aumento de la inversión de capital, lo cual podría resultar en un efecto material adverso en nuestros resultados de operación, situación financiera y liquidez.

Diversas leyes y reglamentos requieren que obtengamos y mantengamos concesiones, licencias, permisos y otras autorizaciones. Sin embargo, no podemos garantizar que seamos capaces de obtenerlas y mantenerlas. En caso de incumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables, podríamos sufrir afectaciones negativas. El marco regulatorio bajo el cual operamos podría modificarse sin que tengamos la capacidad de interponer recursos para reclamar afectaciones en nuestro negocio, incluyendo sin limitación, resoluciones relacionadas con disputas, relaciones

comerciales con otros concesionarios, cálculos de nuestros costos de capital u otros elementos necesarios para calcular nuestras ganancias y tarifas, así como nuestros costos y gastos.

Las reformas a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario entraron en vigor en enero de 2015 y la nueva legislación de competencia económica mexicana entró en vigor en julio de 2014. De conformidad con el artículo 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y sus reglamentos, si COFECE determina que no existen condiciones de competencia efectiva, el ARTF por su propio derecho o a través de la solicitud de un tercero, tiene autoridad para imponer nuevos derechos de paso obligatorios y/o regulación de tarifas, garantizando en todo momento la eficiencia en el servicio.

Como parte de la Ley de Mejora de la Seguridad Ferroviaria de 2008 en Estados Unidos, los transportistas de ferrocarriles de Clase I y los operadores de trenes de pasajeros y cercanías deben implementar el CTP, tecnología diseñada para ayudar a prevenir colisiones de trenes, descarrilamientos por exceso de velocidad, incursiones en zonas de trabajo ferroviario y la entrada en la vía principal si un interruptor está desalineado. Se requiere que CTP se implemente en ciertos lugares, incluyendo la línea principal donde se producen movimientos tóxicos por inhalación o donde ocurren operaciones de pasajeros. La Ley de Extensión de Transporte de Superficie de 2015 amplió el plazo de implementación de CTP desde finales de 2015 hasta finales de 2018, condicionada a la presentación de Planes de Implementación de CTP revisados, con una extensión adicional de dos años sujeta a revisión por el Departamento de Transporte. CTP aumentará los costos operativos, aumentará el número de personas que FEC emplea y exigirá a FEC a realizar inversiones significativas en nuevas tecnologías de seguridad. Nuestro incumplimiento con los plazos, incluyendo cualquier extensión, podría resultar en multas, interrupciones de servicio o sanciones y podría tener un efecto adverso sustancial en sus resultados de operación, condición financiera y liquidez.

Nuestro incumplimiento inadvertido o la imposibilidad de cumplir con las leyes y regulación aplicables podrían tener un efecto significativo adverso en nuestros estados financieros consolidados y operaciones, incluyendo multas, sanciones o limitaciones en las actividades de operación hasta que se cumpla con los requisitos aplicables. El congreso de Estados Unidos y/u otras agencias gubernamentales pueden cambiar el marco legislativo o regulatorio dentro del cual operamos sin proporcionar ningún recurso por cualquier efecto adverso en nuestro negocio que ocurra como resultado de dicho cambio. Adicionalmente, algunas de las regulaciones requieren que obtengamos y mantengamos varias licencias, permisos y otras autorizaciones. Cualquier incumplimiento en la obtención o mantenimiento de estas licencias, permisos y otras autorizaciones podría afectar adversamente nuestros resultados operativos, nuestra situación financiera y liquidez.

Actualmente, los ferrocarriles en Estados Unidos están sujetos a regulación mercantil por la STB, que tiene jurisdicción en diversos alcances sobre las tarifas, las rutas, las disposiciones sobre accesos de los clientes, los recargos por combustible, las condiciones del servicio y la extensión o abandono de vías ferroviarias. La STB también tiene jurisdicción sobre la consolidación, fusión o adquisición del control o por los transportistas ferroviarios. La regulación económica adicional de la industria ferroviaria por el Congreso de los Estados Unidos o la STB, ya sea bajo leyes nuevas o existentes, podría tener un impacto negativo significativo en nuestra capacidad para determinar los precios de los servicios ferroviarios y en la eficiencia de nuestras operaciones. Este efecto adverso potencial material también podría resultar en una reducción del gasto de capital en nuestra red ferroviaria o en el abandono de vías.

En caso de que el Congreso de México, la SCT, la Agencia o cualquier otra entidad gubernamental, en el ámbito de sus funciones, expidan disposiciones legales adicionales, se ampliaría el marco jurídico aplicable a las operaciones ferroviarias y a las tarifas correspondientes, lo cual podría tener como resultado una reducción en las inversiones de capital en nuestra red ferroviaria, instalaciones y equipo que, a su vez, podría tener como resultado una afectación a nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Nos encontramos sujetos al cumplimiento de diversas leyes y reglamentos en materia ambiental.

Nuestras operaciones tanto en México como en los Estados Unidos se encuentran sujetas al cumplimiento de diversas leyes en materia ambiental a nivel federal, estatal y local. Dichas leyes regulan, entre otros temas, emisiones, contaminación sonora, descargas, suministro de agua, generación, tratamiento, almacenamiento, transporte y desecho de residuos y otros materiales peligrosos. Nuestros títulos de concesión también establecen obligaciones en materia ambiental. De conformidad con la ley aplicable en México, se pueden iniciar procedimientos o juicios administrativos o penales y se pueden imponer sanciones en contra de aquellas empresas que violen disposiciones legales en materia

ambiental. Asimismo, aquellas instalaciones que no cumplan con los requisitos en materia ambiental pueden ser clausuradas de manera temporal o definitiva. No podemos predecir el efecto que pudieran tener incumplimientos ambientales no identificados a la fecha o la aplicación de nuevas leyes ambientales que sean más estrictas. En caso de incumplimiento de las disposiciones aplicables en materia ambiental, las autoridades podrían imponernos multas que podrían afectar nuestros ingresos o nuestras concesiones podrían darse por terminadas.

Generamos y transportamos desechos peligrosos y no peligrosos. Es posible que la autoridad determine que la responsabilidad ambiental abarque bienes que fueron operados o poseídos con anterioridad, bienes arrendados o bienes de terceros, así como bienes respecto de los cuales el responsable sea dueño al momento de imponer la sanción. Es posible que surjan reclamaciones por daños ambientales causados a vecinos o a terceros. Asimismo, cualquier retraso, litigio o dificultad para obtener autorizaciones para proyectos que requieran permisos federales, estatales o locales, podrían afectar nuestra capacidad para construir instalaciones estratégicas e infraestructura ferroviaria, lo cual podría afectar nuestro crecimiento y eficiencia operativa.

Es posible que las autoridades determinen que hemos incumplido disposiciones ambientales. Cualquier contingencia ambiental podría afectar nuestras estimaciones y nuestros resultados reales. También podríamos incurrir en multas, penas y otras sanciones relacionadas con violaciones a la legislación ambiental. De igual forma, podríamos incurrir en gastos significativos como resultado de la actualización de los sucesos antes descritos y es posible que las autoridades soliciten que invirtamos cantidades de dinero importantes en actividades de investigación y remediación de contaminantes futuros, lo cual podría tener como resultado una afectación a nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Somos parte de y seguiremos siendo parte de litigios que podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Como parte de nuestro negocio ferroviario, estamos expuestos a demandas y litigios relacionados con temas laborales, daños personales, daños a propiedad, comerciales, pérdidas de carga y responsabilidad ambiental, entre otros. El desarrollo de los procesos legislativos y de los estándares judiciales, cambios importantes en los litigios de los que somos parte o accidentes ferroviarios catastróficos o una serie de accidentes que involucren nuestros activos y en los que se reclamen daños personales o responsabilidad ambiental que excedan los montos amparados por nuestras pólizas de seguro, podrían tener un efecto negativo en nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. Las lesiones personales relacionadas con el trabajo y demandas laborales en Estados Unidos están sujetas a la FELA, la cual es aplicable solamente a los ferrocarriles. El sistema de responsabilidades basado en fallas de FELA produce resultados que son impredecibles e inconsistentes en comparación con un sistema de compensación sin culpa de los trabajadores. La variabilidad inherente a este sistema podría ocasionar que los costos reales fueran muy diferentes del pasivo registrado. Cualquier cambio material en las tendencias actuales de litigio o un accidente ferroviario catastrófico que involucre cualquiera o todos los daños a la propiedad de nuestros transportes, lesiones corporales y responsabilidad ambiental podrían tener un efecto adverso material en la medida en que no esté cubierto por el seguro.

Asimismo, hemos sido sujeto de investigaciones en materia de competencia económica y hemos sido parte de litigios relacionados con supuestas prácticas anti-competitivas. También hemos sido investigados y parte de procesos en materia laboral y ambiental. No podemos asegurar que estas investigaciones y litigios no tendrán un efecto adverso en nuestros resultados. Ver la sección “Descripción de nuestro negocio – Litigios”.

Podríamos vernos afectados por actos terroristas, guerras o amenazas de guerras u otros actos de violencia y crimen.

Nuestras vías ferroviarias, instalaciones y equipo, incluyendo el equipo ferroviario y equipo de arrastre, podrían ser objeto de ataques terroristas o criminales. Los ataques criminales y terroristas u otros ataques similares, la respuesta del gobierno a dichos ataques y guerras o posibles guerras podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez mediante situaciones operativas o financieras impredecibles, incluyendo afectaciones a nuestra red o vías ferroviarias de conexión, pérdida de clientes clave o rutas, volatilidad o aumentos sostenidos en los precios de combustibles, escasez de combustible, desaceleración económica, inestabilidad o debilidad de los mercados financieros. Lo anterior podría tener como resultado que incurramos en mayores costos y responsabilidades, o que generemos menores ingresos. En años recientes, ha habido reportes de incidentes de robo a trenes en México,

incluyendo incidentes que involucran nuestros trenes e infraestructura. Otros actos de violencia o crimen también podrían afectar de manera adversa nuestro negocio.

Debido a que desempeñamos un papel crítico en el sistema de transporte de la nación, podríamos convertirnos en el blanco de tal ataque o tener un papel significativo en el enfoque o respuesta preventiva del gobierno a un ataque o guerra. Aunque actualmente mantenemos una cobertura de seguro de responsabilidad civil derivada de guerra y de actos de terrorismo, mantenemos una cobertura de seguro limitada para los daños a la propiedad en nuestro cuidado, custodia o control causados por ciertos actos de terrorismo. Asimismo, como consecuencia de estos eventos, el precio de las pólizas de seguro que tenemos contratadas podría incrementar de manera considerable o es posible que la cobertura no sea suficiente para pagar ciertos tipos de incidentes o que los pagos no se realicen a tiempo.

Huelgas, paros laborales e incrementos considerables en los costos laborales podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones.

La mayoría de nuestros empleados son miembros de sindicatos. Estos empleados están contratados bajo contratos colectivos de trabajo con varios sindicatos en los Estados Unidos y México. Aunque la Ley del Trabajo Ferroviario (*Railway Labor Act*) impone restricciones a los derechos de los trabajadores de ferrocarril en los Estados Unidos a realizar una huelga, dichas restricciones no se encuentran prevista en México. En México, los sueldos, seguridad social, reglas de trabajo y otros temas laborales relacionados con nuestras operaciones y nuestros trabajadores son, en términos generales, similares a los que aplican a todo el sector ferroviario mexicano.

Bajo los procedimientos de la Ley del Trabajo Ferroviario (que incluyen mediación, períodos de compensación y la posibilidad de la intervención del Presidente de Estados Unidos), durante las negociaciones ninguna de las partes podrá tomar acción hasta que se agoten los procedimientos. Sin embargo, si no podemos negociar acuerdos aceptables, o si los términos de los acuerdos existentes son controvertidos, los empleados cubiertos por la Ley del Trabajo Ferroviario podrían entrar en huelga, lo que podría resultar en la pérdida de negocios y el aumento de los costos de operación como resultado de salarios más altos o beneficios pagados a los miembros del sindicato.

En México, las negociaciones de contratos colectivos de trabajo que amparan toda la industria a nivel nacional han sido largas, pero no han tenido como resultado paros laborales. Sin embargo, no podemos asegurar que no existan disputas en el futuro en relación con estos contratos o que logremos negociar contratos colectivos de trabajo que amparen toda la industria a nivel nacional en México. En caso de no ser así, podrían surgir paros laborales, huelgas, desaceleraciones, cierres o afectaciones a nuestras operaciones y un incremento a los costos operativos como resultado de mayores sueldos o beneficios a ser pagados a los trabajadores sindicalizados, lo cual podría afectar la confianza en nuestros servicios o afectar negativamente en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez. En los Estados Unidos, debido a que dichos contratos son generalmente negociados con la industria, la determinación de los términos y condiciones de los contratos de trabajo ha sido y podría continuar estando más allá de nuestro control, por lo anterior, podríamos estar sujetos a términos y condiciones de la industria que pudieran tener un efecto adverso en nuestros estados financieros consolidados. Si no logramos mantener buenas relaciones con los sindicatos, incrementaríamos el riesgo de huelgas o paros laborales, lo que a su vez podría afectar nuestros costos operativos y afectar las relaciones con nuestros clientes.

Asimismo, nuestros costos laborales incluyen los beneficios otorgados a nuestros empleados. Patrocinamos varios planes de beneficios para nuestros empleados y dichos planes otorgan beneficios en materia de pensiones, retiro, salud, beneficencia, cuidados médicos, compensaciones por terminación y otros beneficios, con respecto a las cuales se han hecho las reservas correspondientes. Los costos anuales de estos beneficios podrían variar año con año y dichos costos podrían verse influenciados por factores tales como el costo de los gastos médicos o las disposiciones contenidas en contratos colectivos de trabajo y otros contratos que celebremos en materia de seguridad social. En virtud de lo anterior, podría resultar difícil calcular de manera adecuada nuestros costos laborales y responsabilidades y es posible que nuestros planes de pensiones no estén adecuadamente fondeados en cualquier momento.

La pérdida de personal clave y la falta de disponibilidad de personal calificado podrían afectar de manera negativa nuestro negocio.

Nuestro éxito depende en gran medida de nuestra capacidad para atraer y retener funcionarios clave de alto nivel que laboren con nosotros y nuestras Subsidiarias. Resulta muy importante para nuestras operaciones y éxito el reclutar,

motivar y retener personal calificado, particularmente aquellos con experiencia en la industria ferroviaria. Existe mucha competencia para conseguir personal calificado y no podemos asegurar que podamos atraer o retener personal calificado. Incrementos significativos en el incremento de la demanda por nuestros servicios ferroviarios podría resultar en la no disponibilidad de personal calificado y locomotoras. Cambios demográficos en materia laboral y requisitos de entrenamiento particularmente en relación con ingenieros y conductores, y la disponibilidad de personal calificado podrían afectar nuestra capacidad para cumplir con la demanda de nuestros servicios. A pesar de que consideramos que contamos con personal suficiente para desempeñarnos en el ambiente actual de negocios, en caso de incrementos inesperados en la demanda de servicios ferroviarios o en caso de saturación de nuestra red, aumentaríamos los riesgos de nuestro negocio, lo que a su vez podría afectar negativamente nuestra eficiencia operativa, resultados operativos, situación financiera y liquidez.

De igual forma, los contratos laborales celebrados con nuestros funcionarios de alto nivel pueden darse por terminados en cualquier momento por cualquiera de las partes. En caso de pérdida de uno o más de estos funcionarios de alto nivel, nuestra capacidad para implementar nuestro plan de negocio se podría ver mermada y nuestros resultados operativos, situación financiera y liquidez podrían verse afectados de manera negativa. Asimismo, el éxito de la Adquisición depende de nuestra capacidad para retener a personal clave de FEC.

Nuestro negocio requiere de inversiones de capital considerables y es posible que no logremos tener suficiente liquidez para nuestras operaciones u obtener el fondeo necesario para realizar inversiones de capital o implementar nuestra estrategia de inversión.

Nuestro negocio requiere de inversiones de capital considerables y necesita que incurramos en gastos constantes como aquellos relacionados con adiciones o mejoras de vías ferroviarias, locomotoras y otros equipos, infraestructura, tecnología y mantenimiento de equipos y de nuestras vías. En caso de no realizar las inversiones de capital necesarias para mantener nuestras operaciones, nuestra capacidad para prestar servicios o para responder ante incrementos de tráfico se podría ver afectada e incluso sufriríamos riesgos de descarrilamientos.

Nuestras concesiones en México requieren que realicemos inversiones considerables y que realicemos proyectos que requieren capital. En caso de no lograr realizar inversiones de capital, es posible que incumplamos con las obligaciones contenidas en el plan de negocios que presentamos ante la SCT, siendo necesario negociar dispensas respecto del cumplimiento de dichas obligaciones. No podemos asegurar que la SCT decida otorgar dichas dispensas. En caso de que la SCT no otorgue las dispensas y no logremos cumplir con nuestras obligaciones de inversión de capital, podríamos ser sancionados por la SCT, lo que pudiera tener como resultado la revocación de la concesión correspondiente, si nos imponen cinco sanciones distintas. En caso de revocación de nuestras concesiones, sufriríamos afectaciones significativas negativas a nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Hemos fondeado y pretendemos seguir fondeando inversiones de capital con nuestra liquidez operativa, así como con deuda y arrendamientos de equipos. Es posible que no logremos generar suficiente liquidez en nuestras operaciones o que no contemos con financiamientos de terceros para cumplir con nuestros requisitos de inversión de capital. Aún en caso de que obtengamos financiamientos, es posible que no lo hagamos bajo las condiciones deseadas.

El tráfico en las vías ferroviarias en México y los Estados Unidos podría afectar nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

El tráfico en las vías ferroviarias en México o en los Estados Unidos podría tener como resultado un congestionamiento generalizado, lo que podría afectar nuestra capacidad para transportar productos entre México y los Estados Unidos. De igual forma, en caso de congestionamiento en las vías ferroviarias, podríamos sufrir escasez de equipos para prestar nuestros servicios. Asimismo, el crecimiento del tráfico internacional transfronterizo ha contribuido a que exista tráfico intenso en la frontera con los Estados Unidos, y se espera que dicho crecimiento continúe en el futuro cercano. Lo anterior podría afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Estamos sujetos a riesgos de crédito de nuestros clientes y contrapartes y en caso de que estos últimos no cumplan con sus obligaciones de pago, podríamos sufrir afectaciones negativas en nuestras operaciones, situación financiera o liquidez.

Nuestro negocio se encuentra sujeto a riesgos crediticios, incluyendo el riesgo de que nuestros clientes y contrapartes incumplan con sus obligaciones de pago. Los clientes y contrapartes que nos adeuden dinero podrían incumplir con

sus obligaciones debido a que se encuentren en procesos de concurso mercantil o quiebra, por falta de liquidez, por fallas operativas o por otros motivos. A pesar de que contamos con procesos para revisar nuestra exposición al riesgo crediticio de clientes y contrapartes, podrían surgir incumplimientos por circunstancias que están fuera de nuestro control y que sean difíciles de detectar o predecir. Algunos de nuestros métodos de administración del riesgo dependen de la evaluación de información de mercado, de nuestros clientes o de otra información disponible. Dicha información podría no estar actualizada o ser correcta, completa, o correctamente evaluada. Asimismo, los riesgos de incumplimiento o los incumplimientos como tal de clientes y terceros podrían afectar la liquidez o tener como resultado pérdidas o incumplimientos de otras personas, lo que nos podría afectar de manera negativa.

Los climas extremos y desastres naturales podrían afectar nuestras operaciones, teniendo como resultado costos y responsabilidades adicionales.

Nuestro éxito depende de la capacidad que tengamos para operar nuestra red ferroviaria de manera eficiente. Debido a que operamos una red ferroviaria extensa, estamos sujetos a condiciones meteorológicas extremas y a otros fenómenos naturales tales como terremotos, huracanes, incendios, inundaciones, deslaves, temperaturas extremas y lluvias extensas. Todos estos sucesos podrían causar interrupciones en nuestro negocio, incluyendo paros de nuestras operaciones, lo que podría afectar nuestra red ferroviaria e incrementar nuestros costos y responsabilidades y disminuir nuestras utilidades, afectando así nuestros resultados, situación financiera, y liquidez.

Cualquier daño o pérdida a nuestra infraestructura por causas naturales o por afectaciones humanas podría impactar nuestros resultados, situación financiera y liquidez por periodos de tiempo extensos (hasta que logremos arreglar o reemplazar los equipos). De igual forma, en caso de desastres naturales, nuestra fuerza laboral pudiera no estar disponible, teniendo como resultado mayores retrasos. Nuestras locomotoras y equipo ferroviario podrían verse afectados por cambios bruscos en las condiciones climáticas.

Podríamos vernos afectados por cambios climáticos o por respuestas del mercado o cambios regulatorios implementados en virtud del cambio climático.

El cambio climático, incluyendo el impacto del calentamiento global, podría afectar de manera negativa nuestros resultados, situación financiera, y liquidez. Las restricciones regulatorias, límites, impuestos u otros controles para reducir gases que causan el efecto invernadero, incluyendo los gases producidos por el consumo de diésel, podrían tener como resultado un incremento en nuestros costos operativos. Las restricciones de emisiones también podrían afectar a nuestros clientes que utilicen bienes que transportemos para generar energía, utilicen grandes cantidades de energía para producir o entregar los bienes que transportamos, o maquilen o produzcan bienes que consuman cantidades considerables de energía o que quemen combustibles fósiles, tales como plantas generadoras de energía que utilicen carbón, productores de químicos, agricultores, productores de alimentos, productores de automóviles y otros productores. Por ejemplo, en caso de que se modifiquen las regulaciones relacionadas con el aire o con emisiones de dióxido de carbono, podría reducirse la demanda de carbón y nuestras ganancias por transporte de carbón se verían afectadas.

De igual forma, los bienes que transportamos podrían verse afectados por aumentos considerables de costos, cambios de leyes o cambios en los patrones de consumo de bienes y servicios para buscar fuentes de energía que generen menos contaminación, teniendo como resultado una afectación en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez. Los incentivos gubernamentales para promover el uso de fuentes alternas de energía también podrían afectar a nuestros clientes y a los bienes que transportamos de una manera impredecible, lo cual podría afectar nuestros patrones de tráfico. Asimismo, podríamos enfrentar costos adicionales relacionados con la defensa de demandas y otros litigios relacionados con el cambio climático y cualquier posible demanda relacionada con el impacto de nuestras operaciones en el cambio climático. Cualquiera de los factores antes señalados, de manera individual o conjunta, así como otros factores impredecibles podrían reducir la cantidad de tráfico que manejamos, lo que podría afectar nuestros resultados, situación financiera, y liquidez.

Cambio de dinámicas en los Estados Unidos y en los mercados energéticos globales podrían afectar negativamente nuestros ingresos

En los últimos años, la producción de gas natural en los Estados Unidos ha disminuido de manera importante lo cual ha resultado en la disminución de los precios de gas natural. Como resultado de ello, muchas plantas que dependen

del carbón han sido desplazadas por plantas que funcionan con gas natural. Si los precios del gas natural permanecen bajos, más plantas que operan con carbón podrían verse desplazadas, lo cual podría reducir nuestro volumen de transportación de carbón y nuestros ingresos.

Las variaciones del tipo de cambio de divisas o la devaluación o apreciación del Peso podrían afectar nuestro negocio, resultados, situación financiera y objetivos.

La mayor parte de nuestros ingresos son y podrían continuar siendo en Pesos. Las pérdidas o ganancias en el tipo de cambio de divisas incluidas en nuestros costos financieros totales son producto del impacto de la variación del tipo de cambio entre Pesos y Dólares respecto de nuestras obligaciones denominadas en Dólares (tales como deudas, arrendamientos de locomotoras, pagos de mantenimiento, contratación de equipo y cuentas por pagar relacionadas con la importación de repuestos y equipos) y activos (tales como efectivo, equivalentes a efectivo y cuentas por cobrar denominados en Dólares). Asimismo, hemos contratado y podríamos contratar en el futuro, directamente o a través de nuestras Subsidiarias, deuda en Dólares, según se describe en este Prospecto. El resto de nuestros gastos y ganancias estuvieron denominados en Pesos. Asimismo, los precios del diésel variaron al igual que el precio del petróleo y el tipo de cambio entre Pesos y Dólares. La devaluación o apreciación del Peso frente al Dólar afectaría el monto en Pesos de nuestras obligaciones y otros costos operativos denominados en Dólares, lo que podría afectar nuestros resultados si no logramos ajustar nuestras tarifas.

En 2008, como resultado de la crisis económica y financiera mundial, el Peso se devaluó 26.2% frente al Dólar en términos nominales. De conformidad con datos de Banco de México el Peso se devaluó 12.8% en 2014, 17.7% en 2015 y 19.2% en 2016 frente al Dólar en términos nominales. El Banco de México puede participar en el mercado de intercambio de divisas para minimizar la volatilidad y apoyar el orden del mercado. El Banco de México y el Gobierno Federal también han promocionado mecanismos de mercado para estabilizar los tipos de cambio y dotar de liquidez al mercado. Estos mecanismos incluyen la contratación de instrumentos financieros derivados extra-bursátiles y futuros. Sin embargo, el Peso se encuentra actualmente sujeto a variaciones frente al Dólar y podría seguir sujeto a dichas variaciones en el futuro.

Las variaciones en los tipos de cambio podrían afectar de manera negativa el valor de algunos de nuestros activos y nuestra capacidad para intercambiar y transferir Pesos a Dólares para poder comprar o arrendar locomotoras, equipo ferroviario y otros equipos necesarios para nuestras operaciones, para hacer crecer y mejorar nuestra flota, para pagar cantidades adeudadas bajo ciertos contratos de mantenimiento y para pagar obligaciones en Dólares.

En caso de devaluaciones o apreciaciones extremas del Peso, los mercados internacionales de divisas podrían sufrir afectaciones. Lo anterior podría tener como resultado que se limite nuestra capacidad para transferir o convertir Pesos a Dólares u otras divisas o para realizar pagos de capital e intereses de manera oportuna respecto de nuestras deudas denominadas en Dólares.

Las variaciones de mercado podrían afectar de manera negativa nuestros resultados en virtud de la contratación de coberturas.

Podríamos utilizar varios tipos de instrumentos financieros para reducir nuestra exposición a diversos riesgos de mercado, incluyendo variaciones en tasas de interés y tipos de cambio. A pesar de que estos instrumentos financieros podrían reducir nuestra exposición a cambios en los riesgos de mercado, el uso de dichos instrumentos podría limitar nuestra capacidad para beneficiarnos de cambios favorables respecto de los bienes subyacentes debido a los precios pactados al momento de contratación de las coberturas. Ver sección “Descripción del Negocio - Administración de riesgos de mercado” de este Prospecto.

Afectaciones en los mercados bursátiles de deuda o la baja de nuestras calificaciones crediticias podrían tener como resultado un incremento en nuestros costos de fondeo y podrían hacer que sea más difícil para nosotros obtener financiamiento.

Debido a que nuestro negocio requiere inversiones de capital constantes para poder operar y mantener vías ferroviarias seguras y eficientes, dependemos de los mercados de capitales como fuente de financiamiento para nuestros requisitos de capital. En algunas ocasiones, utilizamos instrumentos de deuda a largo plazo, financiamientos bancarios y papel comercial y gravamos o enajenamos algunas de nuestras cuentas por cobrar. En caso de inestabilidad o afectaciones a

los mercados de capitales o bancarios o en caso de deterioro de nuestra situación financiera debido a factores internos o externos, nuestro acceso a fuentes de financiamiento, tales como papel comercial, créditos bancarios o emisiones de deuda a largo plazo, podría verse afectado y los costos asociados podrían incrementar. Asimismo, nuestros acreedores podrían incluir cláusulas más estrictas en los contratos correspondientes y podrían reducir significativamente la disponibilidad de créditos en los mercados en los que operamos.

De igual forma, nosotros, algunas de nuestras Subsidiarias y las emisiones que las mismas han llevado a cabo, han sido calificadas por Standard & Poor's de México, S.A. de C.V. y Fitch México, S.A. de C.V. Dichas calificaciones crediticias impactan nuestro costo de fondeo y nuestro acceso a los mercados de capitales. Un deterioro significativo de nuestra situación financiera podría tener como resultado que las agencias calificadoras bajen nuestras calificaciones crediticias, lo cual limitaría nuestro acceso a fuentes externas de capital e incrementaría significativamente los costos de financiamiento a corto y largo plazo, incrementando nuestros costos financieros o teniendo como resultado que aquellos convenios financieros a los que tengamos acceso, sean ofrecidos con términos y condiciones más estrictos.

Cualquiera de los factores señalados anteriormente podría afectar nuestra capacidad para financiar aquellas inversiones contempladas en nuestro plan de negocios presentado ante la SCT y podrían afectar la expansión de nuestra red, lo que podría causar una afectación significativa adversa en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Podríamos incurrir en deuda adicional en el futuro que podría afectar nuestra situación financiera y nuestra capacidad para generar efectivo suficiente para satisfacer nuestra deuda.

Podríamos incurrir y esperamos incurrir en deuda adicional, lo cual podría tener los siguientes efectos directos o indirectos:

- limitar nuestra capacidad para pagar nuestra deuda;
- incrementar nuestra vulnerabilidad a condiciones adversas económicas y de la industria en general;
- requerir que dediquemos una parte importante de nuestros flujos de efectivo al pago de nuestra deuda, lo cual podría ponernos en desventaja respecto de nuestros competidores con menos deuda;
- limitar nuestra flexibilidad para planear, o reaccionar a cambios en, nuestro negocio y la industria en la que operamos;
- limitar, entre otras cosas, nuestra capacidad para obtener financiamientos adicionales en virtud de las obligaciones financieras y otras obligaciones restrictivas incluidas en nuestros instrumentos de deuda; e
- incrementar el costo de financiamientos adicionales.

Nuestra capacidad para generar efectivo suficiente para pagar nuestra deuda presente y futura dependerá de nuestro desempeño operativo, el cual podría verse afectado por las condiciones económicas prevaletientes y por factores financieros, de negocios y de otra naturaleza, muchos de los cuales se encuentran fuera de nuestro control. Si no somos capaces de pagar nuestra deuda, nos veríamos obligados a adoptar una estrategia alternativa que podría incluir la reducción o el retraso de inversiones de capital, la venta de activos, la reestructura o refinanciamiento de nuestra deuda o la necesidad de obtener capital. Dichas acciones podrían no realizarse en términos favorables, o no realizarse del todo.

Asimismo, algunos de los instrumentos financieros que tenemos contratados o que contratemos en el futuro imponen o podrán imponer restricciones operativas y financieras a nuestro negocio. Dichas disposiciones podrían afectar, de forma negativa, nuestra capacidad de reacción en caso de cambios en las condiciones de mercado, nuestra capacidad para aprovechar oportunidades de negocio que consideremos deseables, nuestra capacidad para conseguir financiamientos adicionales, nuestra capacidad para fondear inversiones en bienes de capital o hacer frente a las responsabilidades derivadas de nuestro negocio.

En el futuro podríamos incurrir en deuda adicional por montos significativos. Si incurrimos en deuda adicional directamente o a través de nuestras Subsidiarias, los riesgos que enfrentamos como resultado de nuestra deuda actual podrían agudizarse.

Tenemos operaciones importantes con personas morales que son afiliadas o partes relacionadas, las cuales podrían generar potenciales conflictos de interés y podrían resultar en términos menos favorables para nosotros.

Participamos en operaciones con personas morales afiliadas o relacionadas con nosotros. Dichas operaciones podrían crear potenciales conflictos de interés que podrían resultar en términos menos favorables para nosotros de los que podrían obtenerse de un tercero independiente. Ver Sección “Operaciones con Partes Relacionadas” de este Prospecto.

Somos una sociedad controladora y dependemos de los dividendos y demás recursos provenientes de nuestras Subsidiarias para financiar nuestras operaciones.

Somos una sociedad controladora y llevamos a cabo operaciones a través de nuestras Subsidiarias. En virtud de lo anterior, la capacidad para contar con recursos para financiar nuestras operaciones y pagar nuestra deuda, depende principalmente de la capacidad de nuestras Subsidiarias para generar utilidades y pagar dividendo u otras distribuciones. El pago de dividendos u otras distribuciones por parte de nuestras Subsidiarias está sujeto a que las mismas generen utilidades y podría estar limitado por restricciones legales o contractuales, tales como aquellas derivadas de acuerdos entre accionistas o financiamientos contratados por nuestras Subsidiarias que podrían limitar nuestra capacidad de obtener dividendos u otras distribuciones de nuestras Subsidiarias. El pago de dividendos por parte de nuestras Subsidiarias también dependerá de otras consideraciones de negocio. De igual forma, en caso de que algún acreedor inicie una acción judicial en contra nuestra, el cobro de cualquier monto estaría limitado a los activos disponibles de nuestras Subsidiarias. Asimismo, el derecho de nuestros acreedores a recibir cualquier activo de cualquiera de nuestras Subsidiarias derivado de su liquidación o concurso mercantil, está efectivamente subordinado a cualquier reclamo de los acreedores de dichas Subsidiarias, incluyendo acreedores comerciales. Cualquier cambio adverso en la situación financiera de nuestras Subsidiarias o en su estado de resultados, podría afectar de manera significativa nuestra situación financiera.

El uso compartido del corredor ferroviario de FEC con operaciones de ferrocarril de pasajeros podría tener un efecto adverso en la capacidad de FEC de utilizar eficientemente su ferrocarril, lo cual podría afectar sus operaciones y su situación financiera.

En diciembre de 2007, FEC otorgó a All Aboard Florida-Operations LLC, una subsidiaria de FECI, una servidumbre permanente, perpetua y exclusiva para propósitos consistentes o relacionados con, ferrocarril de cercanías y operaciones ferroviarias de tránsito de personas, sujeto a ciertas excepciones.

La primera fase del proyecto de operación de ferrocarril de pasajeros, cuyo servicio irá desde Miami a West Palm Beach, comenzará a operar a principios de 2018. La segunda fase del proyecto ampliará el servicio ferroviario de pasajeros de West Palm Beach al centro de Florida, con una conexión directa al Aeropuerto Internacional de Orlando. Se espera que la construcción para la segunda fase sea inicializada por All Aboard Florida-Operations LLC al obtener el financiamiento requerido.

No podemos asegurar que las inversiones que FDG Passenger realice y vaya a realizar en mejoras de infraestructura y en capacidad adicional de la red sean suficientes. La operación por parte de FDG Passenger de estos ferrocarriles de pasajeros en el corredor ferroviario de FEC, de conformidad con el derecho otorgado por la servidumbre ferroviaria de pasajeros, podría requerir a FEC reducir sus niveles de volumen de mercancías como resultado de compartir el corredor, lo cual podría tener un efecto adverso en la capacidad de FEC de utilizar eficientemente su ferrocarril, lo que puede afectar las operaciones y situación financiera de FEC.

FEC también puede incurrir en riesgos adicionales de responsabilidad, accidentes y riesgos de propiedad como resultado del uso compartido del corredor con operaciones ferroviarias de pasajeros, lo que también podría afectar adversamente sus operaciones y su situación financiera. En febrero de 2014, FEC modificó dicho contrato para incluir una asignación de costos compartidos. Este contrato se modificó posteriormente, como condición previa para la Adquisición.

Las operaciones de los transportistas con los que intercambiamos pueden afectar adversamente nuestras operaciones.

Nuestra capacidad de proveer servicio ferroviario a clientes en los Estados Unidos y México depende en gran parte de nuestra capacidad de mantener relaciones de colaboración con los transportistas de enlace (incluyendo ferrocarriles de línea corta y regionales) con respecto a, entre otras cosas, tarifas de flete, división de ingresos, suministro de vagones y disponibilidad de locomotoras, intercambio de datos y comunicaciones, conmutación recíproca, intercambio y derechos de vía. El deterioro de las operaciones o del servicio prestado por los transportistas de enlace, o en nuestra relación con los mismos, podría resultar en nuestra incapacidad de satisfacer las demandas de nuestros clientes o requerirnos de usar rutas de tren alternativas, lo que podría resultar en costos significativos adicionales e ineficiencias en la red. Adicionalmente, cualquier consolidación significativa, fusiones, o cambios operacionales entre otros ferrocarriles, pudieren redefinir significativamente nuestro acceso al mercado y alcance.

Debido a que FEC depende de los ferrocarriles de Clase I y de ciertos otros clientes para un porcentaje significativo de sus operaciones, los negocios y los resultados financieros de FEC pueden verse afectados negativamente si su relación con las compañías de Clase I y tales clientes se deteriora.

La industria del ferrocarril en los Estados Unidos está dominada por un pequeño número de compañías de Clase I que tienen control sustancial del mercado y negociación de apalancamiento. Aproximadamente 42.4%% de los ingresos totales por transporte de FEC por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 se derivaron del tráfico de Clase I. La capacidad de FEC para proporcionar servicio ferroviario a sus clientes depende en gran parte de la capacidad de FEC de mantener relaciones de cooperación con los transportistas de la Clase I y ciertos clientes de la Clase I, entre otros, los fletes, el suministro de automóviles, la conmutación, los intercambios, los recargos por combustible y los derechos de circulación (un acuerdo en el que la empresa propietaria de la línea conserva todos los derechos, pero permite que otra empresa opere sobre determinadas secciones de su pista). Además, la pérdida de clientes o las interrupciones o retrasos en el servicio por parte de la Clase I de FEC y de otros socios de intercambio relacionados con los clientes que envían por la vía de FEC pueden disminuir los ingresos de FEC. Además, la capacidad de los transportistas de Clase I, en particular CSX y Norfolk Southern, de comercializar y atender tráfico hacia el sur en el mercado de Florida afectará la cantidad de movimientos de tráfico de FEC.

Los ingresos por concepto de fletes de los 10 mayores clientes de FEC representaron aproximadamente 37% de los ingresos totales de FEC por el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Los ingresos de FEC se ven afectados por la demanda de materias primas, principalmente en Florida, y la capacidad de estos clientes para suministrar esta materia prima natural de manera eficiente y eficaz. Una reducción sustancial en los negocios con la pérdida de clientes importantes, podría tener un efecto adverso sustancial en los negocios y los resultados financieros de FEC.

Celebramos operaciones con partes relacionadas y esperamos continuar celebrando dichas operaciones en el futuro. Estas operaciones podrían implicar un potencial conflicto de interés y podrían no ser tan ventajosas para nosotros o nuestros accionistas.

Celebramos operaciones con nuestro principal accionista Grupo México y sus Afiliadas (incluyendo Mexicana de Cobre, S.A. de C.V. y Operadora de Minas e Instalaciones, S.A. de C.V.), principalmente contratos de servicios de transporte. Estas operaciones ocurren en el curso ordinario de nuestras operaciones y en términos de mercado. Operaciones con partes relacionadas podrían provocar un potencial conflicto de interés. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, los montos que pagamos a partes relacionadas fueron \$289 millones y \$139 millones, respectivamente. Para los mismos periodos, los montos que recibimos de partes relacionadas fueron \$416 millones y \$448 millones, respectivamente.

Riesgos Relacionados con los Países que operamos

Condiciones económicas adversas en México podrían afectar negativamente nuestra situación financiera y nuestros resultados de operación.

Somos una sociedad constituida en México y ahí tenemos la mayor parte de nuestros activos y operaciones. Como resultado de lo anterior, estamos sujetos a los riesgos políticos, económicos, legales y fiscales de México, incluyendo las condiciones generales económicas de México, posibles devaluaciones del Peso frente a otras divisas (incluyendo

el Dólar), inflación, tasas de interés, regulación (incluyendo leyes en materia de competencia económica, comunicaciones, transporte e inversión extranjera), impuestos, expropiaciones, inestabilidad social, tasas delictivas y otros factores políticos, sociales y económicos respecto de los cuales no tenemos control alguno.

México ha experimentado periodos prolongados de crisis económica en el pasado, causados por factores internos y externos sobre los cuales no tenemos control alguno. Dichos periodos se han caracterizado por inestabilidad en los tipos de cambio de divisas, inflación alta, contracciones económicas, una reducción de flujos internacionales de capital, una reducción de liquidez en el sector bancario y altos índices de desempleo. Asimismo, recientemente se han experimentado altos índices delictivos en México, así como disturbios sociales. Dichas condiciones podrían ocurrir o seguir ocurriendo en el futuro y afectar de manera negativa nuestro negocio, situación financiera o resultados operativos.

Según datos del INEGI, el producto interno bruto mexicano creció 0.6% en el segundo trimestre del 2017 y la inflación fue del 6.3% en ese mismo período, creció 2.0% en 2016 y la inflación fue del 3.4% en ese año y creció 2.5% en 2015 y la inflación fue del 2.1% en ese año. La falta de crecimiento de la economía mexicana, periodos de estancamiento o crecimientos negativos o incrementos inflacionarios o de las tasas de interés podrían tener como resultado que se reduzca la demanda de nuestros servicios, que tengamos que reducir nuestras tarifas o que nuestros clientes busquen otras opciones de transporte. Debido a que una gran parte de nuestros costos son fijos, en caso de que se actualicen los supuestos aquí descritos, es posible que no podamos reducir nuestros costos y gastos, teniendo como resultado que nuestros márgenes de ganancia se vean afectados. Ver sección “Descripción del Negocio- Seguridad y tecnología” de este Prospecto.

Condiciones adversas macroeconómicas y de negocios, particularmente en el Estado de Florida y en el sureste de Estados Unidos podrían tener un impacto adverso en los negocios de FEC.

Una disminución de la actividad económica en los Estados Unidos y en todo el mundo puede tener un impacto adverso en los negocios de FEC. Los mercados financieros mundiales pueden experimentar una volatilidad y perturbación significativas. Las perturbaciones macroeconómicas, comerciales y financieras podrían tener un efecto adverso significativo sobre los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez de FEC. En particular, el tráfico de mercancías de FEC generalmente se ve afectado por las condiciones económicas generales en Florida y el sudeste de los Estados Unidos. El mayor mercado de cargas de FEC depende en gran medida del mercado de la construcción residencial, el mercado de la construcción comercial y la construcción de carreteras estatales y federales, cada una de las cuales es sensible a las condiciones económicas. El ritmo de construcción residencial, así como el nivel de carretera estatal y federal, y otros proyectos públicos afectan la cantidad de carga agregada que los clientes de FEC solicitan. Durante la recesión económica de 2008, el Estado de Florida ha experimentado un descenso sin precedentes en la construcción de viviendas. La condición de las economías internacionales, incluyendo el Caribe, Sudamérica, Europa y las economías asiáticas, también puede afectar el tráfico intermodal de FEC.

FEC recibe importantes negocios de sus clientes que utilizan el Puerto de Miami y Port Everglades para el envío y la actividad de carga. La vía ferroviaria de FEC confía en estos puertos para servir a los buques de carga en nombre de sus clientes para la importación y la carga de exportación. La disminución de las importaciones o exportaciones en estos puertos podría tener un efecto adverso significativo sobre los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez de FEC.

FEC planea establecer un servicio ferroviario intermodal de contenedores en su propia línea ferroviaria que conduzca al Puerto de Miami por un costo estimado de 9.1 millones de Dólares. Además, FEC construyó en 2014 una nueva Instalación de Transferencia Intermodal de la Costa Este de Florida en Port Everglades, Florida por un costo total de EUA\$54 millones, EUA\$30 millones de los cuales fueron financiados a través de un préstamo del Banco Estatal de Infraestructura (*State Infrastructure Bank*) (SIB), EUA\$18.7 millones fueron aportados por una subvención del Departamento de Transporte de la Florida (*Florida Department of Transportation*) (FDOT) y EUA\$5.3 millones del presupuesto de capital de FEC.

Los clientes y proveedores de FEC están directamente afectados por las crisis económicas. A medida que enfrentan problemas de crédito y experimentan problemas de flujo de efectivo, la demanda de servicios ferroviarios de FEC podría disminuir o el recibo de pagos de FEC podría demorarse. Las condiciones económicas adversas también podrían afectar los costos de seguros de FEC y su capacidad para adquirir y mantener una cobertura de seguro adecuada para

los riesgos asociados con el negocio ferroviario si las compañías de seguros experimentan rebajas de crédito o quiebras. Los cambios en las políticas bancarias gubernamentales, monetarias y fiscales para estimular la economía, restaurar la liquidez y aumentar la disponibilidad de crédito pueden no ser efectivos. Es difícil determinar la profundidad y la duración de los problemas económicos y financieros del mercado y las muchas formas en que pueden afectar a los clientes, proveedores y el negocio en general de FEC. Dado el carácter activo de los negocios de FEC, cualquier desaceleración económica incrementa el riesgo de cargas significativas de deterioro de activos, ya que FEC debe evaluar el posible deterioro de los activos no corrientes cuando los eventos o cambios en las circunstancias, incluyendo circunstancias económicas, indiquen que el valor en libros del activo respectivo puede no ser recuperable. Esto puede limitar la capacidad de FEC para vender sus activos en la medida en que lo necesite o lo considere deseable.

Además, la vía ferroviaria de FEC compite directamente con otros modos de transporte, incluidos los transportistas de automóviles, y los operadores de buques, barcas y oleoductos. Si estos métodos alternativos de transporte resultan más rentables para los clientes de FEC debido a cambios macroeconómicos, o si se aprueba legislación que proporcione una mayor oportunidad material para las compañías de transporte con respecto a las restricciones de tamaño o peso, los resultados operativos, la condición financiera y la liquidez de FEC podrían ser adversamente afectados.

El empeoramiento de las condiciones macroeconómicas, comerciales y financieras, particularmente en el Estado de Florida y el sudeste de los Estados Unidos, podría tener un efecto adverso sustancial en los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez de FEC.

Efectos adversos en la economía de los Estados Unidos o el intercambio comercial entre los Estados Unidos y México podría tener un efecto adverso en nuestros estados financieros consolidados

El nivel y el momento de nuestra actividad empresarial mexicana dependen en gran medida del nivel de comercio entre Estados Unidos y México y de los efectos del TLC en dicho comercio. Las operaciones mexicanas dependen de los mercados de Estados Unidos y México para los productos que transportamos, la posición relativa de México y Estados Unidos en estos mercados en cualquier momento, y los aranceles u otros obstáculos al comercio. Las caídas en las economías de Estados Unidos o México o en el comercio entre Estados Unidos y México probablemente tendrían efectos adversos en nuestros estados financieros consolidados y nuestra capacidad para cumplir con las obligaciones del servicio de la deuda. La reducción de los volúmenes de negociación, que puede ser causada por factores ajenos a nuestro control, puede afectar adversamente nuestros estados financieros consolidados.

El presidente de Estados Unidos, Donald J. Trump, algunos miembros de la Cámara de Representantes de Estados Unidos y funcionarios administrativos y políticos de Estados Unidos sugirieron la renegociación del TLC y la implementación de aranceles, impuestos a la frontera u otras medidas que podrían afectar el nivel de comercio entre Estados Unidos y México. La primera ronda de negociaciones empezaron en agosto de 2017 en Washington, D.C. Las negociaciones se retomaron en septiembre de 2017 en la Ciudad de México. Las negociaciones sostenidas en la Ciudad de México, seguida de rondas de negociaciones en Canadá y Washington D.C. en septiembre y octubre, respectivamente, determinarán si se puede llegar a un acuerdo a inicios del 2018. Cualquier propuesta o medida de este tipo podría tener un impacto negativo en nuestros clientes y en el volumen de envíos ferroviarios, y podría tener un efecto adverso significativo en nuestros estados financieros consolidados. Adicionalmente, las fluctuaciones en los tipos de cambio Peso-Dólar podrían llevar a cambios en los tipos y volúmenes de las importaciones y exportaciones mexicanas. Aunque una disminución en el nivel de las exportaciones de algunos de los productos que transportamos a Estados Unidos puede ser compensada por un aumento posterior de las importaciones de otros productos que transportamos a México y viceversa, cualquier aumento compensatorio podría no ocurrir en forma oportuna. La evolución futura del comercio entre Estados Unidos y México más allá de nuestro control puede resultar en una reducción de los volúmenes de carga o en un cambio desfavorable en la mezcla de productos y materias primas que transportamos.

Los sucesos en otros países podrían afectar la economía mexicana, el valor de mercado de nuestras acciones y, en consecuencia, nuestra situación financiera y estado de resultados.

El valor de mercado de los valores en México está influenciado por las condiciones económicas y de mercado de países desarrollados y en vías de desarrollo. A pesar de que las condiciones económicas en esos países podrían variar significativamente de la situación económica en México, las condiciones económicas adversas podrían expandirse a

nivel regional o la reacción de los inversionistas a los sucesos en esos países podría afectar de manera negativa el valor de mercado de los valores listados en la BMV. Por ejemplo, en años recientes tanto los valores de renta fija como los de renta variable han sufrido caídas importantes como resultado de sucesos en otros países y mercados.

Asimismo, en años recientes, las condiciones económicas en México han estado ligadas a las condiciones económicas de Estados Unidos, China y Europa, derivado del comercio internacional y de la celebración de tratados de libre comercio y otros convenio similares celebrados entre México, Estados Unidos, la Unión Europea y China, que han tenido como resultado un incremento en la actividad económica de estas regiones.

El 23 de junio de 2016 se realizó el Brexit. Como resultado de ese voto, se ha iniciado un proceso de negociación para determinar las condiciones del Brexit y para fijar cómo quedarán las relaciones entre el Reino Unido y la Unión Europea.

Los efectos del voto del Brexit y las percepciones del impacto por la salida del Reino Unido de la Unión Europea, podrían afectar de manera adversa las actividades comerciales y económicas, así como las condiciones de los mercados del Reino Unido, la zona Euro y el resto del mundo y podrían contribuir a una inestabilidad financiera mundial y tener como resultado afectaciones en mercados de valores y en diversas divisas, así como en el Peso. Asimismo, el Brexit puede tener como resultado inestabilidad política, legal y económica en la Unión Europea.

La economía mexicana todavía se encuentra altamente influenciada por las economías de Estados Unidos y Europa. En virtud de lo anterior, si se cancelan o modifican los tratados de libre comercio u ocurren sucesos similares, o las condiciones económicas en Estados Unidos, Europa y China son negativas o tienen un crecimiento menor, podrían surgir afectaciones a la economía mexicana. Estos sucesos podrían afectar de manera negativa nuestro negocio, situación financiera y estado de resultados.

El nivel y volumen de las actividades económicas entre México y los Estados Unidos dependen en gran medida del TLC. Cualquier desaceleración en las economías de México y Estados Unidos o respecto del comercio entre México y los Estados Unidos puede afectar de manera negativa nuestro negocio, situación financiera y estado de resultados.

El 8 de noviembre de 2016 se llevaron a cabo elecciones presidenciales en los Estados Unidos cuyo resultado implica un cambio de administración. Durante la campaña de quien resultó electo, el candidato manifestó su deseo de renegociar los términos del TLC, dejando abierta la posibilidad de que Estados Unidos se retire del mismo. No podemos garantizar o predecir la forma en la que la nueva administración se conducirá y la adopción de cualquier medida podría tener resultados inciertos e impactos negativos en los tratados de libre comercio y las relaciones comerciales con México.

Las interrupciones en los mercados crediticios globales y sus efectos en las economías mundiales podrían afectar nuestro negocio.

Una volatilidad sustancial, la falta de oportunidades atractivas para obtener financiamiento e interrupciones en los mercados de capital mundiales desde la crisis financiera mundial del año 2008, han afectado de manera negativa los mercados financieros, así como las economías nacionales y mundiales. A pesar de que las condiciones económicas han mejorado lentamente desde el año 2011 y ha aumentado la disponibilidad de crédito y a pesar de que las tasas de intereses se mantienen estables, la crisis económica europea reciente ha causado, y podría seguir causando, afectaciones en los mercados financieros mundiales. La crisis económica reciente, la incertidumbre económica continua y la recuperación lenta en México, Estados Unidos, Europa y muchos otros países, han tenido un efecto negativo en los mercados financieros mundiales. Los efectos de estas afectaciones y de dicha inestabilidad son globales y difíciles de cuantificar o mitigar y es imposible predecir el nivel al cual la economía mundial se recuperará. Tanto nuestros resultados financieros futuros, como nuestro crecimiento podrían verse afectados si los esfuerzos realizados para lograr una recuperación de esta recesión económica se desaceleran o fracasan.

Estamos sujetos a estándares de divulgación y de contabilidad distintos a los de otras compañías.

Uno de los objetivos principales de las leyes que regulan los mercados de valores en México, Estados Unidos y otros países, es el de promover la divulgación completa y equitativa de toda la información corporativa relevante, incluyendo información contable. Sin embargo, es posible que en un país haya menos información o información

distinta disponible a inversionistas a la que normalmente esté disponible en dichos países. Debemos cumplir con obligaciones de entrega de información ante la CNBV y la BMV. Los estándares de divulgación impuestos por la CNBV podrían variar de aquellos establecidos en otros países. En virtud de lo anterior, el nivel de información disponible podría ser distinto al que estén acostumbrados los inversionistas en otras jurisdicciones. Asimismo, las normas contables y los requisitos de divulgación en México difieren a los de otros países. Nuestros estados financieros fueron preparados conforme a las NIIF, las cuales pueden variar de otras normas de información financiera. En particular, nuestros estados financieros preparados conforme a las NIIF difieren en varios aspectos respecto de la información financiera de FEC contenida en este Prospecto, la cual se preparó conforme a los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos (*U.S. GAAP*). En virtud de lo anterior, la información contenida en nuestros estados financieros podría no reflejar nuestra posición financiera o resultado de operaciones de la misma manera en que se refleja en la información financiera de FEC preparada conforme a los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos (*U.S. GAAP*), o bien, podría variar si fuera preparada bajo normas de información financiera distintas a las mencionadas.

Si bien, en términos de la legislación aplicable en México, la Emisora no tiene la obligación de llevar a cabo la presentación de la información financiera de FEC, por lo que la misma está siendo presentada en el presente Prospecto con carácter informativa en el contexto de la Oferta Global. Sugerimos que el lector consulte a sus propios asesores en relación con las diferencias entre las NIIF y los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos (*U.S. GAAP*) y la forma en que dichas diferencias podrían afectar los estados financieros y el resto de la información financiera incluida en el presente Prospecto.

El Gobierno Federal ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa sobre la economía mexicana

El gobierno mexicano ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa sobre la economía mexicana. En virtud de lo anterior, las acciones y políticas establecidas por el gobierno mexicano en relación con la economía, transportación ferroviaria, empresas paraestatales o bancos de desarrollo, podrían afectar de manera negativa al sector privado (y a nosotros), así como las condiciones de mercado, los precios y los retornos de los valores mexicanos. No podemos predecir el impacto de las perspectivas políticas pudiera tener en la economía mexicana. Asimismo, nuestros estados financieros consolidados y las expectativas financieras podrían verse afectadas por cambios en el tipo de cambio, inflación, tasas de interés, regulación, impuestos, y otros cambios políticos, sociales y económicos en México.

En ocasiones, el Gobierno Federal ha implementado cambios en sus políticas y regulaciones y podría continuar haciéndolo en el futuro. Aquellas acciones que buscan controlar la inflación y otras regulaciones y políticas han involucrado incrementos en las tasas de interés, modificaciones a las políticas tributarias, controles de precios, devaluaciones monetarias, controles de capital y límites de importaciones. Particularmente, la regulación laboral y la tributaria han sufrido cambios en el pasado. No podemos asegurar que el Gobierno Federal mantendrá sus políticas actuales en materia política, social o económica o en otras materias o que los cambios antes descritos no puedan tener como resultado un efecto significativo adverso en nuestra situación financiera.

La economía mexicana en el pasado ha sufrido déficit de balanza de pagos y escasez de reservas de divisas. Aunque México ha impuesto controles cambiarios en el pasado, actualmente no hay controles cambiarios en México. De conformidad con las disposiciones del TLC, si México experimenta graves dificultades de balanza de pagos o la amenaza de tales dificultades en el futuro, México tendría el derecho de imponer controles cambiarios a las inversiones realizadas en México, incluidas las efectuadas por inversionistas estadounidenses y canadienses. Cualquier política restrictiva de control cambiario podría afectar negativamente nuestra capacidad para obtener Dólares o convertir Pesos a Dólares a efectos de efectuar pagos. Esto podría tener un efecto significativo adverso en nuestros estados financieros consolidados.

No podemos asegurar que los cambios en la legislación federal mexicana y en las regulaciones aplicables al sector ferroviario (principalmente en materia de apertura a otros participantes extranjeros) no podrían afectar nuestro negocio, estado de resultados, situación financiera o el valor de nuestras acciones.

México ha experimentado periodos de altos índices delictivos y dichas actividades podrían afectar nuestro negocio, estado de resultados y situación financiera.

Recientemente, México ha experimentado periodos de índices delictivos altos debido, en gran medida, al crimen organizado. Las actividades criminales y vandalismo en México han representado retos importantes en materia de seguridad para los transportistas ferroviarios durante los últimos años. Los transportistas ferroviarios están expuestos al tráfico de drogas en trenes de carga y al robo de carga, diésel y ductos (lo cual ha incrementado de manera significativa una vez abierto el mercado energético a la inversión privada en México en 2013) lo que podría tener como resultado interrupciones operativas y retrasos. Por ejemplo, en años recientes, el aumento de actividades delictivas en la región del Bajío ha requerido que el ejército y la policía federal y local intervengan, y tenemos que realizar inversiones adicionales en seguridad. Adicionalmente, reportes de prensa han asociado en el pasado a nuestros empleados como una causa de exposición de nuestros trenes a estas actividades delictivas. En ciertas de nuestras rutas, inmigrantes indocumentados de Centroamérica y Sudamérica saltan a nuestros trenes con el fin de cruzar a los Estados Unidos, y varios han sufrido lesiones físicas o muerte.

Hemos establecido varias medidas estratégicas y cooperado con autoridades federales y locales en México para disminuir el número de incidentes de robo y otras actividades criminales, y proteger a nuestros empleados y nuestra propiedad, y la carga que transportamos. No obstante, no podemos asegurar que en un futuro la actividad criminal y otros incidentes relacionados con la seguridad no tendrán un efecto significativo adverso en nuestras operaciones, especialmente si las actividades delictivas y la violencia continúan aumentando. Es posible que se incrementen estas actividades. La violencia asociada con dichas actividades podría afectar de manera negativa la industria de algunas regiones en las que operamos, afectando también nuestro negocio, estado de resultados y situación financiera.

Tasas de interés altas en México podrían incrementar nuestros costos financieros.

El promedio anual de los Cetes a 28 días fue de 2.98%, 2.98% y 2.98% para los años 2014, 2015 y 2016, según Banco de México. El promedio anual de la TIIE a 28 días fue de 3.51%, 3.32% y 4.47% para los años 2014, 2015, 2016, respectivamente, según Banco de México. Es posible que el Banco de México incremente su tasa de interés de referencia en el mediano plazo. En virtud de lo anterior, si incurrimos en deuda en Pesos durante ese plazo, estaríamos contratando deuda a tasas más altas.

Modificaciones a las NIIF podrían tener como resultado una afectación negativa sobre nuestros procesos internos y podrían representar inversiones importantes para lograr su adecuada aplicación.

Algunas NIIF han sido modificadas recientemente y otras podrían modificarse o entrar en vigor en el futuro (o nuevas NIIF podrían emitirse). La aplicación inicial de los cambios a, o nuevas NIIF, podría tener un impacto negativo en nuestros procesos internos, así como en nuestros resultados de operaciones, situación financiera y habilidad para cumplir con nuestras obligaciones contractuales. A la fecha, no hemos cuantificado el posible impacto derivado de la aplicación de las nuevas NIIF, por la modificación de NIIF existentes o la entrada en vigor de nuevas NIIF. Asimismo, es posible que la información financiera que sea elaborada conforme a las nuevas NIIF o conforme a sus modificaciones, no sea comparable con la información financiera reportada durante ejercicios y periodos anteriores. Ver nota 2(b) de los Estados Financieros Consolidados adjuntos a este Prospecto para una descripción más detallada de la aplicación de las nuevas NIIF.

Sugerimos que el lector consulte a sus propios asesores en relación con las modificaciones recientes a las NIIF y la forma en que dichas modificaciones podrían afectar los estados financieros consolidados auditados y el resto de la información financiera incluida en el presente Prospecto.

Ciertos Factores de Riesgo relacionados con la Adquisición

Es posible que no tengamos en cuenta las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios anticipados de la Adquisición, o que puedan incurrir en costos imprevistos relacionados con la Adquisición, y nuestros resultados de operaciones y situación financiera podrían sufrir.

Podríamos no ser capaces de lograr las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios que anticipamos con motivo de la Adquisición. Creemos que la consideración de la

Adquisición está justificada por los beneficios que esperamos lograr al integrar FEC en nuestras operaciones. Sin embargo, estos beneficios podrían no materializarse y otras suposiciones sobre las cuales se determinó la contraprestación de la Adquisición pueden resultar incorrectas.

Asimismo, es posible que no podamos implementar completamente nuestros planes de negocios y estrategias debido a limitaciones regulatorias. GMXT y FEC están sujetos a una regulación gubernamental extensa, y podemos enfrentar restricciones regulatorias en nuestra provisión de servicios combinados en México y en los Estados Unidos. Por ejemplo, en México y en los Estados Unidos, nuestros negocios están sujetos a varias leyes federales, estatales y locales. Para mayor información, ver las secciones “Concesiones Ferroviarias y Regulación Aplicable en México” y “Regulación Aplicable en los Estados Unidos” de este prospecto.

Bajo cualquiera de estas circunstancias, las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios anticipados por nosotros como resultado de la Adquisición podrían no lograrse como se esperaba, pueden retrasarse o podrían no materializarse del todo. En la medida en que incurramos en mayores costos de integración u obtengamos menores beneficios de ingresos o menos ahorros de costos de lo esperado, nuestros resultados operativos y situación financiera podrían verse afectados de manera significativa y adversa.

La información financiera combinada condensada no auditada pro forma que se incluye en este Prospecto podría no ser representativa de nuestros resultados futuros.

La información financiera combinada condensada no auditada pro forma que se incluye en este Prospecto ha sido presentada únicamente con fines informativos y no es necesariamente indicativa de los resultados de operaciones que efectivamente ocurrirán asumiendo que las transacciones que hemos presupuestado ocurrirán en las fechas indicadas. Tampoco es indicativa de nuestros futuros resultados de operaciones una vez que las transacciones que hemos asumido ocurrirán. La información financiera combinada condensada no auditada pro forma refleja ajustes, los cuales se basan en estimados preliminares, para asignar el precio de compra en los activos y pasivos de FEC. La asignación del precio de compra reflejado en la información financiera combinada condensada no auditada pro forma incluida en este Prospecto es preliminar, y la asignación final de dicho precio de compra se basará en los cálculos finales de valor razonable de los activos y pasivos de FEC a la fecha de consumación de la Adquisición.

La información financiera combinada condensada no auditada pro forma no refleja eventos futuros que pudieran ocurrir, incluyendo costos asociados a la posible integración y cualquier gasto extraordinario que resulte de la Adquisición en el futuro, y no considera posibles impactos en nuestros ingresos o eficiencia en costos derivado de cambios en las condiciones de mercado actuales. La información financiera combinada condensada no auditada pro forma se basa en ciertos presupuestos que consideramos razonables bajo ciertas circunstancias. Nuestros presupuestos podrían resultar incorrectos con el transcurso del tiempo.

La Adquisición implica costos de transacción que podrían exceder nuestras expectativas iniciales.

Esperamos incurrir en una serie de costos no recurrentes asociados con la Adquisición y del proceso de integración de sus operaciones. Dichos costos derivan principalmente de los financiamientos incurridos para consumir la Adquisición, costos laborales, comisiones y otros costos incurridos en relación con la formulación y ejecución de nuestros planes de integración de FEC. Aunque esperamos que las sinergias y eficiencias derivadas de la Adquisición justifiquen los costos esperados, estos costos estimados podrían ser mayores a los anticipados. Como resultado, no podemos asegurar que cualquier aumento potencial y significativo de dichos costos no tendrá un impacto negativo en el beneficio anticipado de la Adquisición.

Podemos experimentar dificultades, costos inesperados y retrasos en la integración de nuestros negocios, modelo de negocios y cultura, y nuestro negocio combinado puede no lograr sinergias, eficiencias o ahorros de costos de la Adquisición.

Es posible que no podamos lograr los beneficios anticipados de la Adquisición si no integramos los negocios de FEC con nuestros activos y operaciones en los plazos esperados. El proceso de integración podría tardar más de lo esperado y podría resultar en la pérdida de empleados valiosos, la interrupción de nuestros negocios en curso e incoherencias en procesos, normas, controles, procedimientos, prácticas, políticas y sistemas, todo lo cual podría afectar

negativamente la rentabilidad esperada de la Adquisición. Otras dificultades potenciales que podemos encontrar como parte del proceso de integración son las siguientes:

- el reto de integrar sistemas complejos, procedimientos operativos, programas de cumplimiento normativo, tecnología, redes y otros activos de manera que minimice cualquier impacto adverso en clientes, proveedores, empleados y otros grupos;
- el desafío de formar y mantener un equipo de gestión eficaz y cohesionado;
- el reto de integrar la mano de obra mientras se mantiene el foco en proveer un servicio consistente de alta calidad y operar de manera eficiente;
- los riesgos relacionados con la integración de diversos sistemas informáticos, de comunicaciones y otros sistemas tecnológicos que serán necesarios para operar como una sola entidad y para lograr sinergias de costos eliminando los despidos masivos en los negocios;
- la interrupción o la pérdida de ímpetu en nuestro negocio en curso; y
- riesgos no conocidos, riesgos que son significativamente mayores que aquellos que actualmente anticipamos o un aumento en gastos imprevisible o retrasos asociados con la Adquisición, incluyendo costos en exceso de aquellos costos de operación actualmente anticipados.

Aún si somos capaces de integrar las operaciones de FEC con éxito, no podemos asegurar que esta integración resulte en sinergias, eficiencias o ahorro de costos, o que cualquiera de estos beneficios se logrará dentro de un plazo específico.

El hecho de no retener a los empleados clave al completar la Adquisición podría afectar adversamente nuestro negocio y los resultados de operación.

El desempeño de nuestras operaciones después de consumir la Adquisición podría verse afectado negativamente si no podemos retener a ciertos empleados clave de FEC. Podríamos encontrar dificultades para retener empleados clave como resultado del desafío inherente a integrar la fuerza de trabajo y explicar las diferencias entre nuestra cultura corporativa y la cultura corporativa de FEC. La pérdida de los servicios de uno o más de estos empleados clave podría afectar adversamente nuestros resultados operativos futuros debido a su experiencia y conocimiento de nuestro negocio.

La integración de los negocios de FEC y de nuestra empresa después de la Adquisición requerirá una mayor atención tanto de nuestra administración como de la administración de FEC, lo que puede afectar nuestros negocios.

Nuestros negocios requieren que el equipo directivo esté activamente involucrado en monitorear y desarrollar operaciones en curso y en potencia. La Adquisición requiere que dediquemos recursos importantes para manejar las operaciones de FEC de manera adecuada, lo que podría disminuir la capacidad de nuestra alta administración y nuestros principales funcionarios para administrar adecuadamente nuestras operaciones ordinarias o limitar nuestra capacidad para identificar otras oportunidades de negocio potenciales.

El crédito comercial resultante de la Adquisición de FEC podría afectar negativamente nuestros resultados de operación.

La asignación del precio de compra para la adquisición de FEC no se ha completado, y esperamos que se finalice a finales de 2017. Conforme a dicha asignación de precio de compra, el crédito comercial y otros activos intangibles pueden aumentar sustancialmente. Un deterioro potencial del crédito comercial y la amortización de otros activos intangibles podrían afectar negativamente nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Evaluamos por deterioro anualmente y con mayor frecuencia cuando lo requieren las NIIF, nuestro crédito comercial y otros activos intangibles, así como activos de larga duración. Tenemos la obligación de registrar un cargo por

deterioro si las circunstancias indican que los valores de los activos exceden sus valores razonables. Nuestra valoración del fondo de comercio, otros activos intangibles o activos de larga duración podrían indicar que podría haber ocurrido un deterioro del valor en dichos activos dando como resultado una depreciación material y no monetaria, que podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados de operaciones y ganancias futuras.

Riesgos relacionados con la Oferta Global y con nuestras Acciones

Actualmente no existe un mercado para las Acciones y la baja liquidez y la volatilidad alta del mercado mexicano podrían causar fluctuaciones en los precios de nuestras Acciones y en los volúmenes de comercio, lo cual podría limitar la capacidad de nuestros inversionistas de vender sus Acciones a los precios deseados en los tiempos deseados.

El invertir en valores mexicanos tales como nuestras Acciones implica un nivel de riesgo mayor al de las inversiones en valores en países con ambientes políticos y económicos más estables y dichas inversiones se consideran de naturaleza especulativa. Estas inversiones están sujetas a ciertos riesgos económicos y políticos tales como: (i) cambios en el ambiente regulatorio, fiscal, económico y político que pudieran afectar la capacidad de los inversionistas de recibir pagos, totales o parciales, respecto de sus inversiones, y (ii) restricciones a la inversión extranjera y a la repatriación de capital. Asimismo, los volúmenes de operación de valores emitidos por compañías constituidas en o que operan en economías emergentes, tienden a ser menores a los volúmenes de operación de valores emitidos por compañías constituidas en o que operan en economías desarrolladas.

A pesar de que nuestras Acciones se encuentran listadas en la BMV, es posible que no se desarrolle un mercado activo o, que en caso de desarrollarse, no se mantenga. A pesar de que la BMV es una de las bolsas de valores más grandes de Latinoamérica, el mercado de valores mexicano sigue siendo relativamente pequeño, menos líquido, más concentrado, con menos inversionistas institucionales y con mayor volatilidad que los mercados de valores internacionales principales, tales como los mercados de valores de Estados Unidos y Europa. A pesar de que el público inversionista participa en la BMV, una parte importante de las operaciones en la BMV se realiza por grandes inversionistas institucionales.

Asimismo, de conformidad con las disposiciones emitidas por la CNBV y el reglamento de la BMV, la BMV cuenta con un sistema que puede suspender ciertos valores si existe volatilidad en sus precios o volumen o si la demanda y oferta de los valores no es consistente con el desempeño histórico y no puede ser explicada mediante información públicamente disponible a través de los sistemas de la BMV.

Estas características de mercado pueden limitar sustancialmente la capacidad de nuestros accionistas para vender las Acciones al precio que deseen o al momento que lo deseen, lo que pudiera afectar de manera negativa el precio de mercado y la liquidez de las Acciones.

Experimentarán una dilución inmediata y sustancial en el valor contable de las Acciones adquiridas en la Oferta Global.

La oferta de acciones a precios mayores a los contables tiene como consecuencia una dilución inmediata en el valor contable por acción para nuevos accionistas que adquieran acciones al precio de una oferta pública. En virtud de esta dilución, los inversionistas que adquieran acciones mediante oferta pública no contarán con un valor contable por acción igual a su aportación inicial. En cualquier caso, existirá un efecto de dilución en las ganancias netas por acción.

Debido a que el Precio de Colocación de las Acciones en la Oferta Global es sustancialmente mayor al valor contable por acción, los accionistas sufrirán una dilución sustancial e inmediata respecto del valor contable de las Acciones. El valor contable neto por acción representa las cantidades de nuestros activos tangibles totales menos nuestros pasivos, dividido entre el número total de acciones en circulación. Ver “Dilución” para la dilución inmediata por Acción que esperamos ocurra en caso de que adquieras nuestras Acciones en la Oferta Global.

El precio de mercado de nuestras Acciones podría variar significativamente y los inversionistas podrían perder parte o toda su inversión.

El Precio de Colocación por Acción en la Oferta Global será determinado con base en negociaciones entre nosotros con los Intermediarios Colocadores, considerando diversos factores. El precio de oferta inicial podría no ser indicativo de los precios de mercado una vez completada la Oferta Global. Asimismo, la volatilidad en el precio de mercado de nuestras Acciones podría evitar que los inversionistas vendan sus Acciones a un precio igual o mayor al que pagaron por dichas Acciones. El precio de mercado y liquidez de mercado de las Acciones podrían ser afectados por diversos factores, algunos de los cuales no están bajo nuestro control, y que podrían no estar directamente relacionados con nuestro desempeño operativo. Dichos factores podrían ser, entre otros:

- volatilidad significativa en el precio de mercado y volumen de intercambio de valores de empresas de nuestro sector, en el entendido que dichos factores no estarían necesariamente relacionados con el desempeño operativo de dichas empresas;
- percepción de los inversionistas de nuestras perspectivas y de las perspectivas de nuestro sector;
- diferencias potenciales entre nuestros resultados financieros y operativos y aquellos esperados por los inversionistas;
- cambios en las ganancias o variaciones en nuestros resultados operativos;
- desempeño operativo de empresas comparables con la nuestra;
- acciones de nuestros accionistas controladores indirectos en relación con las transferencias de las acciones de su propiedad o las perspectivas de que dichas acciones pudieran ocurrir;
- contrataciones o salidas de personal administrativo clave;
- anuncios por parte de nosotros o de nuestros competidores respecto de adquisiciones, ventas, alianzas estratégicas, asociaciones o compromisos de capital;
- nuevas leyes o reglamentos o nuevas interpretaciones de leyes y reglamentos, incluyendo de carácter fiscal, aplicables a nuestra industria o a la tenencia o transmisión de nuestras Acciones;
- patrones económicos generales en las economías o mercados financieros de México y los Estados Unidos, incluyendo aquellos que sean resultado de guerras, actos terroristas o respuestas a dichos sucesos; y
- condiciones políticas o sucesos en México y Estados Unidos.

Asimismo, la BMV podría suspender la cotización de nuestras Acciones si su precio (calculado como porcentaje del precio inicial de oferta) varía sobre ciertos niveles o si ciertos requisitos mínimos señalados en la LMV o en la Circular Única no se cumplen, incluyendo niveles mínimos de accionistas y obligaciones de entrega de información, entre otros. En virtud de lo anterior, la capacidad de nuestros accionistas de vender sus Acciones al precio deseado (o incluso su capacidad de venta) podría verse afectada.

La tenencia y cesión de nuestras acciones están sujetas a ciertas restricciones conforme a la legislación mexicana y nuestros estatutos.

La tenencia y cesión de nuestras acciones se encuentran sujetas a ciertas restricciones conforme a la LMV y la Circular Única, así como otras leyes, ordenamientos y normas aplicables al mercado de valores en México (incluyendo normas aplicables al tráfico de información privilegiada y requisitos de revelación de información).

En términos de nuestros estatutos sociales, cualesquier adquisiciones de acciones representativas de nuestro capital social, de cualquier naturaleza, que se pretenda realizar a través de cualquier medio, ya sea en una sola operación o en una serie de operaciones sin importar el tiempo que transcurra entre cada una de dichas operaciones, incluyendo, para dichos efectos, fusiones, consolidaciones o transacciones similares, directas o indirectas, por una o más personas, partes relacionadas, grupo de personas, grupo corporativo o consorcio, requerirá previa autorización por escrito de nuestro Consejo de Administración para su validez, cuando el número de acciones que se pretenda adquirir, conjuntamente con cualquier tenencia anterior, ya sea de manera directa o indirecta, represente el 10.0% o más de nuestro capital social.

Si cualquiera de dichas adquisiciones de acciones representativas de nuestro capital social se consuma en violación a nuestros estatutos sociales sin contar con previa autorización por escrito de nuestro Consejo de Administración, las acciones que en su caso se hayan adquirido (i) conferirán al comprador de dichas acciones derechos económicos iguales a los que confieren el resto de nuestras acciones representativas de nuestro capital social, y (ii) conferirá al comprador derechos corporativos (incluyendo, sin limitar, el derecho a votar las acciones adquiridas, el derecho a solicitar se convoque a una asamblea de accionistas y cualquier otro derecho que se derive de la tenencia de acciones que no tenga connotación o naturaleza económica). Asimismo, en caso de violación a lo dispuesto por nuestros estatutos sociales, el Consejo de Administración podrá determinar, entre otras cosas, la toma de las siguientes medidas: (i) la revocación de la compra, con plena restitución de las prestaciones que hayan intercambiado las partes, en la medida que ello sea posible y no resulte en una violación a las disposiciones de la LMV, o (ii) ordenar la enajenación de la totalidad o una parte de las acciones adquiridas en violación de lo dispuesto en nuestros estatutos sociales, a una tercera parte autorizada por nuestro Consejo de Administración a un precio de referencia mínimo según el mismo sea determinado por el Consejo de Administración.

Ver la sección “Estatutos sociales y otros convenios” de este Prospecto. Dichos términos previstos en nuestros estatutos sociales podrían provocar que ciertas entidades se sientan menos atraídas a invertir en nuestras acciones. Adicionalmente, dichas disposiciones podrían provocar que sea poco probable que se realice el pago a nuestros accionistas de una prima por encima del precio de mercado.

Podemos incurrir en costos administrativos adicionales en virtud de la adopción de la modalidad de “sociedad anónima bursátil”.

Nuestros accionistas autorizaron la adopción de la modalidad de “sociedad anónima bursátil” con motivo de la Oferta Global. En virtud de lo anterior, estaremos regulados por la LGSM, la LMV y demás disposiciones en materia bursátil. La adopción de la modalidad de “sociedad anónima bursátil” implica, entre otros, mayores deberes de divulgación y reporte, así como la implementación de medidas de gobierno corporativo. A pesar de que consideramos que la adopción de la modalidad de “sociedad anónima bursátil” no debiera tener como resultado problemas significativos, pudiera involucrar costos administrativos adicionales.

Nuestros principales accionistas actuales continuarán teniendo influencia significativa sobre nosotros después de la Oferta Global y sus intereses podrían entrar en conflicto con los suyos.

Después de consumada la Oferta Global, suponiendo que se ejerza en su totalidad la Opción de Sobreasignación, nuestros accionistas principales tendrán aproximadamente 85.38% de nuestras acciones ordinarias. Nuestros accionistas principales tienen y continuarán teniendo la capacidad para determinar el resultado de asuntos importantes sometidos a la votación de nuestros accionistas y así ejercer el control sobre nuestras políticas de negocios, incluyendo:

- la integración de nuestro Consejo de Administración y, consecuentemente, cualquier determinación de nuestro consejo de administración en relación con la dirección del negocio y sus políticas;
- fusiones, otras combinaciones de negocios y otras operaciones, incluyendo aquellas que podrían resultar en un cambio de control;
- el pago de dividendos u otras distribuciones y el monto de los mismos;
- la venta o disposición de nuestros activos; y
- el monto de la deuda en que incurramos.

Nuestros accionistas principales podrían adoptar resoluciones por las que llevemos a cabo acciones que pudieran ser contrarias a los intereses de los demás accionistas. Asimismo, bajo ciertos supuestos, podrían evitar que otros accionistas bloqueen dichas resoluciones o que lleven a cabo acciones contrarias a las que adopten los accionistas principales. Además, nuestros estatutos sociales podrían impedir operaciones que pudieran resultar en un cambio de control y evitar operaciones que permitan a los accionistas transmitir sus acciones u obtener ganancias sobre su inversión en las acciones. Nuestros accionistas principales podrían no actuar de una manera consistente con los intereses de los demás accionistas. Asimismo, las decisiones de nuestros accionistas principales en relación con la venta de sus acciones, o la percepción de que dichas ventas pudieran ocurrir, podrían afectar negativamente el precio de mercado de nuestras acciones.

El pago y monto de dividendos están sujetos a la determinación de nuestros accionistas.

El pago de dividendos y el monto de los mismos están sujetos a la recomendación de nuestro consejo de administración y a la aprobación de la asamblea de accionistas. Como resultado, y en virtud de que la Emisora no cuenta con una política de dividendos, podría haber años en que no se distribuyan dividendos y otros años en que se distribuya una porción sustancial de nuestras utilidades. En éste último caso, nuestro potencial de crecimiento se vería limitado. Las distribuciones de dividendos dependerán de distintos factores, incluyendo nuestros resultados de operación, situación financiera, necesidades de flujo de efectivo, visión de negocios, la capacidad de nuestras subsidiarias para generar ingresos, implicaciones fiscales y obligaciones contractuales que podrían limitar nuestra capacidad de pagar dividendos y otros factores que nuestro consejo de administración y nuestros accionistas podrían tomar en consideración. De conformidad con la legislación mexicana, sólo podemos distribuir dividendos respecto de utilidades arrojadas conforme a estados financieros que hayan sido aprobados por los accionistas, siempre que las pérdidas de ejercicios fiscales anteriores hayan sido absorbidas, el pago aplicable haya sido aprobado por nuestros accionistas y la reserva legal haya sido constituida. Los accionistas podrían no aprobar el monto de dividendos recomendados por nuestro Consejo de Administración.

Los dividendos y otras distribuciones a nuestros accionistas serán realizados en Pesos.

Repartiremos dividendos a nuestros accionistas en Pesos. Asimismo, nuestras acciones están listadas en la BMV, la cual usa el Peso como moneda oficial. Las operaciones con valores listados en la BMV incluyendo compraventas de acciones, deben liquidarse en Pesos, después de que haya ocurrido el cruce. Cualquier variación significativa en el tipo de cambio entre Pesos y Dólares o cualquier otra divisa, pudiera afectar de manera negativa los montos equivalentes en Dólares o en otras divisas recibidas en virtud de la conversión como contraprestación por la venta de las acciones o dividendos distribuidos en Pesos. Asimismo, las cantidades que paguemos en Pesos o que deriven de las ventas de nuestras acciones en Pesos, pudieran no ser convertibles a Dólares o a otras divisas. A pesar de que el gobierno mexicano actualmente no restringe la capacidad de los mexicanos o extranjeros (personas físicas o morales) para convertir Pesos a Dólares o a otras divisas, es posible que implemente medidas restrictivas para controlar los tipos de cambio. No podemos predecir el efecto que pudieran tener las variaciones en los tipos de cambio o las restricciones cambiarias impuestas por el gobierno mexicano.

Si emitimos valores adicionales en el futuro, su participación accionaria podría ser diluida, y los precios de mercado de nuestros valores podría disminuir.

Podremos emitir acciones adicionales para financiar adquisiciones o nuevos proyectos o para otros propósitos corporativos en general. Asimismo, nuestros accionistas existentes podrían disponer de algunas de sus acciones, sujeto a las restricciones de venta a las que se encuentren sujetos. Cualquiera de dichas emisiones o ventas podría resultar en la dilución de su participación accionaria o la percepción de cualquiera de dichas emisiones o ventas podría tener un impacto negativo en el precio de mercado de nuestras Acciones.

De conformidad con la legislación mexicana, si emitimos nuevas acciones a cambio de efectivo como parte de un aumento de capital, de una manera que no sea mediante oferta pública, estamos obligados a otorgar a nuestros accionistas el derecho de preferencia para adquirir un número suficiente de acciones para mantener su porcentaje de participación accionaria.

La protección que se ofrece a los accionistas minoritarios en México es distinta a la que se ofrece en otros países.

De conformidad con las leyes mexicanas, la protección que se otorga a los accionistas minoritarios y las responsabilidades de los funcionarios y consejeros, son diferentes de aquellas que se otorgan en otras jurisdicciones. A pesar de que las leyes mexicanas han sido modificadas para reducir el porcentaje necesario para que los accionistas puedan iniciar reclamaciones, así como para imponer deberes de diligencia y lealtad a los consejeros, el régimen jurídico mexicano, en lo que concierne a las responsabilidades de los consejeros, es diferente al de otros países y, por otro lado, no han sido objeto de una extensa interpretación judicial. Asimismo, los criterios que se aplican en otros países para verificar la independencia de los consejeros independientes son diferentes de los criterios aplicables conforme a la LMV. Por otro lado, en México los procedimientos para la presentación de demandas colectivas no tienen el mismo nivel de desarrollo que en otros países. Asimismo, los requisitos procesales para iniciar acciones de cualquier naturaleza pueden ser diferentes. Como consecuencia, es posible que sea más difícil para nuestros accionistas minoritarios exigir sus derechos en nuestra contra o en contra de nuestros consejeros o funcionarios, de lo que sería para los accionistas de sociedades públicas en otros países.

La ejecución de sentencias de responsabilidad civil en contra de los consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores de la Compañía puede resultar difícil.

Somos una sociedad anónima bursátil de capital variable constituida conforme a las leyes de México, con domicilio en México y la mayoría de nuestros consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores residen en México. Además, la mayor parte de nuestros activos y todos o la mayor parte de los activos de nuestros consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores están ubicados en México.

En consecuencia, a los inversionistas extranjeros les podría resultar difícil emplazar a juicio a dichas personas u obtener la ejecución de sentencias en contra de las mismas en cualquier otra jurisdicción fuera de México, incluyendo cualesquiera de las sentencias dictadas en juicio para exigir la responsabilidad civil de dichas personas al amparo de las leyes en materia de valores de esos países. Existe duda en cuanto a si dichas personas pueden ser declaradas responsables en México con fundamento en las leyes federales de valores de los Estados Unidos, ya sea mediante juicios promovidos en México o procedimientos de ejecución de sentencias dictadas por tribunales de los Estados Unidos.

De conformidad con la legislación aplicable, nuestros estatutos sociales restringen la capacidad de accionistas que no sean mexicanos de invocar la protección de sus gobiernos en relación con sus derechos como accionistas.

De conformidad con las disposiciones aplicables, nuestros estatutos sociales establecen que aquellos accionistas que no sean mexicanos deberán ser considerados como mexicanos respecto de las acciones de GMXT que adquieran o de que sean titulares, así como de los bienes, derechos, autorizaciones, participaciones o intereses de que sea titular la Compañía, así como los derechos y obligaciones que deriven de los contratos en que sea parte la Compañía con autoridades mexicanas. De conformidad con lo anterior, se entiende que cualquier accionista que no sea mexicano ha renunciado a su derecho de invocar la protección de su gobierno para interponer demandas por la vía diplomática en contra del gobierno de México respecto de sus derechos como accionista. Sin embargo, no se considerará que dicho accionista ha renunciado a cualquier otro derecho, incluyendo cualquier derecho al amparo de las leyes de valores de Estado Unidos. En caso de invocar la protección del gobierno extranjero, el accionista podría perder sus acciones a favor del gobierno de México.

Cualquier incumplimiento de nuestra parte respecto de obligaciones de listado señaladas por la BMV podría resultar en la suspensión de dicho listado y, en ciertos casos, la cancelación de la cotización de nuestras acciones.

Debido a que somos una compañía con acciones listadas en la BMV, debemos cumplir con ciertos requisitos con la finalidad de mantener dicho listado. Algunos de estos requisitos son que, al menos, el 12% de nuestras acciones sean propiedad del mercado, y que nuestras acciones sean propiedad de, al menos, 100 accionistas.

No podemos asegurar que cumpliremos con todos los requisitos de listado de la BMV en el futuro y no podemos asegurar que nuestras acciones permanecerán listadas en la BMV. Cualquier incumplimiento de nuestra parte respecto de dichas obligaciones de listado podrá tener como resultado la suspensión o la terminación del registro de nuestras acciones y su cotización en la BMV.

Asimismo, de conformidad con la LMV, el registro de nuestras acciones en el RNV podría ser cancelado por la CNBV en caso de infracciones graves o reiteradas de la LMV. En dichos casos o en caso de cancelación del listado de nuestras acciones en la BMV, estaríamos obligados a realizar una oferta pública de adquisición de nuestras acciones dentro de un plazo máximo de 180 días (a petición de la CNBV).

Podríamos vernos afectados negativamente por las decisiones de los accionistas activistas, y tal activismo podría afectar el valor de las acciones

Mientras que continuamente nos involucramos con los accionistas y consideramos sus puntos de vista sobre negocios y estrategia, responder a los accionistas activistas pudiere ser costoso y tomar tiempo, interrumpir las operaciones y desviar la atención de la administración y empleados. Las incertidumbres relacionadas con estas actividades podrían interferir con nuestra capacidad de ejecutar de manera efectiva nuestro plan estratégico, afectar tanto la retención de clientes como el crecimiento a largo plazo, así como limitar nuestra capacidad de contratar y retener personal. Además, cualquier controversia con respecto a cualquier resolución adoptada por nuestros accionistas o nuestro Consejo de Administración pudiere requerir que incurramos en honorarios legales significativos y gastos de representación, así como tiempo y atención por parte de la administración y del Consejo de Administración. Las incertidumbres relacionadas o los resultados de dicho activismo podrían afectar el precio de mercado y la volatilidad de nuestras acciones.

Si los analistas financieros no emiten informes o emiten informes negativos sobre nuestro negocio, el precio de las acciones y su volumen de negociación podrían disminuir.

El mercado de nuestras acciones depende, en parte, de las investigaciones y los informes emitidos por los analistas financieros sobre nosotros y nuestro negocio. Si uno o más de los analistas financieros que cubren nuestras acciones revisan las mismas desfavorablemente o publican información inexacta o perjudicial sobre nuestro negocio, el precio de nuestras acciones podría disminuir. Si uno o más de estos analistas dejan de cubrirnos o publicar informes sobre nosotros con regularidad, la demanda de nuestras acciones podría disminuir, lo que puede causar una disminución en el precio y su volumen de negociación.

Ventas sustanciales de nuestras Acciones después de esta Oferta Global podría provocar que el precio de nuestras Acciones disminuya.

Nosotros y nuestros accionistas actuales hemos acordado, sujeto a ciertas excepciones, durante un periodo de 180 días contados a partir de la Fecha de la Oferta Global, no emitir, vender o transmitir acción alguna del capital social de la Emisora o cualesquiera valores convertibles en, o intercambiables por, o que representen el derecho a recibir, acciones representativas de nuestro capital social. Una vez vencidos dichos acuerdos, dichas acciones podrán ser objeto de venta en el mercado. El precio de mercado de nuestras acciones podría disminuir significativa si un número sustancial de nuestras acciones son vendidas o si el mercado tiene la expectativa de que dichas ventas ocurran.

DESTINO DE LOS FONDOS

Por lo que respecta a la porción primaria de la Oferta Global, los recursos netos que obtendremos de la suscripción y pago de las 262,249,828 Acciones materia de la Oferta Global serán \$8,053,722,784.19 (aproximadamente EUA \$422.28 millones⁽¹⁾), suponiendo que no se ejerza la Opción de Sobreasignación otorgada a los Intermediarios Colocadores, y \$9,265,691,476.15 (aproximadamente EUA\$485.83 millones⁽¹⁾), suponiendo que los Intermediarios Colocadores ejerzan en su totalidad la Opción de Sobreasignación y sean ofrecidas en suscripción y pago 262,249,828 Acciones materia de la Oferta Global, en cada caso, después de deducir comisiones y gastos estimados de dicha Oferta.

Pretendemos utilizar la totalidad de los recursos obtenidos de la Oferta Global para pagar los gastos de la Oferta Global, y pagar en parte el saldo insoluto existente e intereses devengados y no pagados al amparo del Crédito Puente de fecha 22 de junio de 2017, cuyo saldo insoluto a la fecha del presente Prospecto es de EUAS\$1,005 millones y devenga intereses a una tasa igual a la Tasa LIBOR más 1.75%.

BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), ya sea directamente o a través de sus afiliadas, son acreditantes al amparo del Crédito Puente y los recursos obtenidos en la porción primaria de la Oferta Global se utilizarán para el pago en parte del saldo insoluto del Crédito Puente.

No recibiremos monto alguno por concepto de recursos obtenidos a partir de la venta de los Accionistas Vendedores de las Acciones objeto de la Oferta Secundaria en México y/o de la Oferta Secundaria Internacional.

(1) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUAS\$1.00, al tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección “Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas”.

INFORMACIÓN DEL MERCADO DE VALORES

Nuestras acciones nunca han estado listadas en bolsa u otros mercados y no hemos contratado los servicios de ningún formador de mercado.

ESTRUCTURA DE CAPITAL DESPUÉS DE LA OFERTA

La siguiente tabla muestra nuestra estructura de capital al 30 de septiembre de 2017 y ajustada para reflejar (i) los efectos de la Oferta Global a un precio de colocación por Acción de \$35.25 (el precio medio del rango señalado en la portada de este Prospecto), después de descontar los gastos y comisiones de los Intermediarios Colocadores y los gastos de la Oferta Global, (ii) el uso que demos a los recursos obtenidos de la Oferta Global, según se describe en la sección “Destino de los fondos”, y (iii) la emisión de los Certificados Bursátiles.

Esta tabla debe ser leída en conjunto con, y ser calificada en su totalidad por referencia a, “Destino de los fondos”, “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación”, “Información financiera seleccionada” y nuestros estados financieros auditados consolidados, los estados financieros auditados combinados de FEC, la información financiera consolidada condensada no auditada pro forma, incluyendo las notas adjunta a los mismos, incluidos en otras secciones de este Prospecto.

	Al 30 de septiembre de 2017			
	Actual	Ajustado	Actual	Ajustado
	(en millones de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en millones de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en millones de Ps) ⁽²⁾	(en millones de Ps) ⁽²⁾
Deuda de largo plazo:				
Deuda bursátil denominada en Dólares:				
Deuda bursátil denominada en Pesos	824	824	15,000	15,000
Deuda bursátil total	824	824	15,000	15,000
Deuda bancaria:				
Denominada en Dólares	38	38	692	692
Denominada en Pesos ⁽³⁾	250	250	4,543	4,543
Deuda bancaria total	288	288	5,235	5,235
Total de deuda a largo plazo	1,112	1,112	20,235	20,235
Deuda a corto plazo:				
Deuda bursátil denominada en Dólares	---	---	---	---
Deuda bursátil denominada en Pesos	---	---	---	---
Deuda bursátil total.....	---	---	---	---
Deuda bancaria denominada en Dólares.....	1,226	511	22,305	9,295
Deuda bancaria denominada en Pesos.....	4	4	67	67
Deuda bancaria total.....	1,230	515	22,372	9,362
Total de deuda	2,342	1,627	42,607	29,597
Menos porción actual de deuda a largo plazo.....	1,217	1,217	22,157	9,234
Menos costos de emisión de deuda.....	17	17	302	215
Total deuda de largo plazo	1,108	392	20,148	20,148
Capital	2,396	2,908	43,613	52,921
Capitalización	4,738	4,534	86,220	82,518
Deuda total como porcentaje de la capitalización	49.4%	35.9%	49.4%	35.9%

(1) Las cantidades en Dólares de la deuda denominada en Dólares no es una conversión de cantidades en Pesos. Sin embargo, la columna de deuda total a largo plazo incluye conversiones de los montos respectivos en Pesos utilizando el tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUA\$1.00 utilizando el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Esta información será ajustada con bes en la precio de colocación y otra características de la oferta global que se determinen en la fecha del cierre de libro.

(2) Excepto porcentajes.

DILUCIÓN

Los inversionistas que adquieran Acciones sufrirán una dilución de su inversión. A continuación se detalla el efecto dilutivo en monto y porcentaje de la Oferta Global, calculado de conformidad con la Circular Única, mismo que resulta de la diferencia entre el Precio de Colocación y el valor en libros por acción, tomando como referencia los Estados Financieros Intermedios. De igual modo, se proporciona el efecto en monto y porcentaje para nuestros accionistas actuales que no van a suscribir Acciones en la Oferta Global, así como el efecto dilutivo en la utilidad y valor en libros por acción con motivo de las nuevas Acciones que se pondrán en circulación con motivo de la Oferta Global.

Inmediatamente antes de la Oferta Global, después de dar efecto proforma a nuestra división de acciones, teníamos 3,825,000,000 acciones en circulación. La información incluida en esta sección se ha calculado después de dar efecto a dicha división de acciones.

Al 30 de septiembre de 2017, el valor en libros o contable por acción después de dar efecto proforma a nuestra división de acciones fue de \$11.4 Pesos. El valor contable por acción representa el capital contable, dividido por el número de acciones suscritas y en circulación a la fecha del cálculo. El valor en libros pro forma por acción a dicha fecha se incrementaría a \$12.64 pesos por acción (o \$12.81 si los Intermediarios Colocadores ejercen en su totalidad la Opción de Sobreasignación). Lo anterior:

- después de haber dado efecto a la venta de 262,249,828 Acciones (ó 301,587,302.00 Acciones, considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación) a un precio de colocación de \$31.50 por Acción; y
- después de deducir las comisiones por intermediación y otros gastos que debemos pagar en relación con la Oferta Global.

Este importe representa para los accionistas existentes un incremento teórico inmediato de \$1.24 en el valor en libros por acción (o \$1.41 por acción considerando el ejercicio total de la Opción de Sobreasignación) y una dilución teórica inmediata de \$18.86 por acción (o de \$18.69 por acción si los Intermediarios Colocadores ejercen en su totalidad la Opción de Sobreasignación) para los nuevos inversionistas que adquieran a un precio de colocación de \$31.50 por Acción. La tabla siguiente muestra la dilución por acción de GMéxico Transportes después de la Oferta Global considerando los datos por acción de GMéxico Transportes al 30 de septiembre de 2017, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, como parte de la Oferta Global:

	Sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación	Considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación
	Por acción en Pesos	
Precio de colocación por Acción (el precio medio del rango señalado en la portada de este Prospecto).....	31.50	31.50
Valor tangible neto en libros antes de la Oferta Global	11.40	11.40
Aumento en el valor tangible neto en libros atribuible a la venta de las Acciones.....	1.24	1.41
Valor tangible neto en libros después de la Oferta Global	12.64	12.81
Efecto dilutivo sobre el capital social de GMXT después de la Oferta Global.....	18.86	18.69
Efecto dilutivo sobre el capital social de GMXT después de la Oferta Global (porcentaje).....	40.13%	40.68%

Para el periodo de nueve meses concluido el 30 de septiembre de 2017, después de dar efecto proforma a nuestra división de acciones, la utilidad neta por acción de GMéxico Transportes fue de \$1.16. Dando efecto a una oferta de 262,249,828 acciones, nuestra utilidad neta por acción hubiera sido de \$0.993600 para el periodo de nueve meses concluido el 30 de septiembre de 2017, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación. Esto representa una reducción de aproximadamente 14.1% en nuestra utilidad neta por acción.

Inmediatamente después de la Oferta Global, habrán 4,087,249,828 acciones representativas del capital social de GMéxico Transportes en circulación, asumiendo un precio de colocación inicial de \$31.50 sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación.

La información que se incluye en la tabla anterior es únicamente ilustrativa. Asimismo, una vez que se consume la Oferta Global, podríamos elegir vender acciones representativas de nuestro capital social o suscribir deuda convertible en acciones con base en las condiciones de mercado u otras consideraciones estratégicas a pesar de considerar que contamos con suficientes fondos para cubrir nuestros planes operativos presentes o futuros. Los inversionistas podrían sufrir efectos dilutivos en caso de que en el futuro emitamos nuevas acciones o capital o que contratemos deuda convertible en acciones.

Ver la sección “Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con la Oferta Global y con nuestras Acciones” para mayor información.

DIVIDENDOS Y POLÍTICA DE DIVIDENDOS

El decreto y pago de dividendos se determina mediante el voto afirmativo de la mayoría de nuestros accionistas reunidos en Asamblea Ordinaria de Accionistas con base en la recomendación de nuestro Consejo de Administración. La recomendación de nuestro Consejo de Administración depende de diversos factores, como por ejemplo, nuestros resultados de operación, situación financiera, requisitos de efectivo, estimaciones futuras, la capacidad de nuestras Subsidiarias de generar ganancias y liquidez para pagar dividendos, impuestos y los términos y condiciones de nuestros instrumentos de deuda (o de nuestras Subsidiarias) factores que pueden limitar nuestra capacidad o la capacidad de nuestras subsidiarias de pagar dividendos, según lo determine nuestro Consejo de Administración o nuestros accionistas.

De conformidad con la LGSM, los dividendos únicamente pueden ser repartidos de utilidades reflejadas en los estados financieros aprobados por los accionistas, siempre y cuando las pérdidas de años anteriores hayan sido absorbidas. La ley requiere que cuando menos un 5% de las utilidades netas de cada año sean separadas y traspasadas a un fondo de reserva hasta que dicho fondo sea equivalente al 20% del capital social pagado. Los fondos de reserva deben ser fondeados individualmente por cada empresa y no de manera consolidada. El nivel de las utilidades disponibles para repartir dividendos se calcula conforme a las NIIF. Es necesario que nuestras Subsidiarias apliquen las ganancias correspondientes a sus fondos de reserva legal antes de repartir dividendos.

En la Asamblea Ordinaria Anual de Accionistas se someten a la aprobación de nuestros accionistas nuestros estados financieros anuales por el ejercicio anterior junto con los reportes preparados por el Consejo de Administración, nuestro Director General y el Presidente de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. Una vez que nuestros accionistas han aprobado los estados financieros, y siempre y cuando existan utilidades y, en su caso, se hubieren absorbido pérdidas respecto de ejercicios anteriores, determinan la distribución de dividendos, con base en la recomendación de nuestro Consejo de Administración.

Todas las acciones de nuestro capital social en circulación al momento en que se decreta un dividendo u otra distribución tienen el mismo derecho de percibir el dividendo o distribución que sea decretado. Nuestros principales accionistas tienen, y después de la Oferta Global continuarán teniendo, influencia significativa respecto de las políticas de repartición de dividendos y otros temas relacionados con la distribución de dividendos.

No contamos con políticas en relación con el reparto de dividendos. Sin embargo, hemos distribuido dividendos a nuestros accionistas en el pasado como parte de nuestra estrategia de generación de valor. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 3 de abril de 2017, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,477,583 (equivalente a EUA\$75,000), el cual se pagó en una sola exhibición el día 27 de febrero de 2017. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de agosto de 2016, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,826,740 (equivalente a EUA\$100,000) el cual se pagó en una sola exhibición el día 23 de agosto de 2016.

No podemos asegurar que pagaremos dividendos en un futuro o, en su caso, el monto de dichos dividendos. Ver las secciones “Factores de riesgo – Riesgos relacionados con la Oferta Global y con nuestras Acciones – El pago y monto de dividendos están sujetos a la determinación de nuestros accionistas” y “Factores de riesgo - Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria - Somos una sociedad controladora y dependemos de los dividendos y demás recursos provenientes de nuestras Subsidiarias para financiar nuestras operaciones”.

INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA Y OTRA INFORMACIÓN

Las tablas que se presentan a continuación contienen un resumen de nuestra información financiera consolidada y otra información, a las fechas y para cada uno de los periodos indicados. Esta información debe leerse en conjunto con, y está calificada en su totalidad por referencia a, nuestros estados financieros auditados consolidados y nuestros estados financieros intermedios consolidados no auditados, incluyendo las notas adjunta a los mismos, contenidos en otras partes de este Prospecto y las secciones “Presentación de cierta información financiera y otra información” y “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera” de este Prospecto.

La información financiera consolidada de la Emisora al y por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 deriva de los Estados Financieros Consolidados y la información al 30 de septiembre de 2017 y por los periodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017 y 2016 deriva de los Estados Financieros Intermedios contenidos en otras secciones de este Prospecto.

Los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios han sido preparados de conformidad con las NIIF. Algunas NIIF han sido modificadas recientemente y otras podrían modificarse o entrar en vigor en el futuro. La aplicación inicial de nuevas NIIF podría tener como un impacto negativo en nuestros procesos internos, así como en nuestras operaciones, situación financiera y cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales. A la fecha, no hemos cuantificado las posibles afectaciones derivadas de la aplicación de las nuevas NIIF, por la modificación de NIIF existentes o la entrada en vigor de nuevas NIIF. Asimismo, es posible que la información financiera que sea elaborada conforme a las nuevas NIIF o conforme a sus modificaciones, no sea comparable con la información financiera reportada durante ejercicios y periodos anteriores. Ver nota 2(b) de los Estados Financieros Consolidados adjuntos a este Prospecto para una descripción más detallada de la aplicación de las nuevas NIIF.

Nuevas políticas y estándares contables

NIIF 9 Instrumentos Financieros

Esta regla contable fue modificada en julio de 2014 y surtirá efectos desde el 1 de enero de 2018, con la opción de adopción anticipada. La nueva regla incluye una guía revisada de la clasificación y medición de los activos financieros, incluyendo deterioro, así como nuevos principios contables de coberturas. Asimismo, incorpora un nuevo modelo basado en pérdidas esperadas y modificaciones menores a la clasificación y medición de activos financieros. Actualmente estamos analizando los factores que pudieran tener impacto en la clasificación de nuestros activos financieros. Consideramos que dentro de la evaluación inicial tendremos que considerar las nuevas metodologías y controles que deberemos aplicar para asegurar que el juicio ejercido será el adecuado y será consistente en todas nuestras subsidiarias, así como el impacto que pudiera tener en los indicadores clave de desempeño. Aplicaremos el nuevo modelo de clasificación en todas nuestras cuentas por cobrar. El crédito comercial generalmente cumplirá los criterios que se mantendrán al costo amortizado. Por otro lado, las provisiones por deudas incobrables se basarán en la pérdida esperada.

NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes

Publicada en conjunto con el IASB y FASB en mayo de 2014, surtirá efecto desde el 1 de enero de 2018. Esta modificación, introduce un nuevo modelo de reconocimiento de contratos con clientes y requerimientos de revelación extensivos de forma cualitativa y cuantitativa que permite a los usuarios entender la naturaleza, monto, tiempo e incertidumbre de los ingresos y los flujos de efectivo de los contratos con clientes. Tendremos que aplicar un modelo de cinco pasos para determinar cuándo reconocer el ingreso, así como el monto del mismo, en nuestra contabilidad. El modelo especifica que los ingresos son reconocidos cuando y en la medida en que transferimos el control de bienes o servicios al cliente por el monto al cual tenemos derecho. Actualmente estamos analizando el impacto que pudiera resultar de la aplicación de esta nueva regla. Consideramos que los posibles impactos serían en los siguientes aspectos (i) en el reconocimiento de ingresos, el cual puede ser acelerado o diferido por operaciones con diversos componentes, tomando en cuenta consideraciones variables, así como el impacto en indicadores financieros, y (ii) en la necesidad de contar con sistemas tecnológicos para capturar información adicional en cuanto a estimaciones por operaciones de ingresos y soportar la divulgación requerida; con el fin de alcanzar una solución efectiva en costo, estamos en el proceso de evaluar la mejor forma de incrementar su fuente de información evaluando el nivel de esfuerzo requerido

para obtener nueva información sobre los sistemas existentes y determinar que sistemas adicionales pudiéramos requerir, (iii) la aplicación de la nueva norma de forma retroactiva podría tener un impacto en la introducción de nuevos sistemas y procesos y potencialmente necesitar mantener registros en paralelo durante el periodo de transición, los procesos contables y los controles internos que necesitaran ser revisados, y (iv) el diseño e implementación de los nuevos controles internos o modificación de los controles para direccionar los riesgos clave que resulten de los nuevos procesos, juicios y estimaciones.

NIIF 16 Arrendamientos

Fue emitida en enero de 2016 y entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2019. Esta nueva norma cambiará la forma de contabilizar los arrendamientos para los usuarios de los activos, utilizando el modelo único para contabilizar dichas transacciones. Para aplicar la NIIF 16, un arrendatario requiere reconocer los activos de arrendamiento (derecho de uso) y pasivos por arrendamiento (inicialmente medidos a valor presente de los pagos futuros de arrendamiento) en el balance general para todos los arrendamientos. Para el arrendador, la nueva norma no tiene cambios sustanciales; es decir, NIIF 16 elimina la clasificación de arrendamiento operativo o financiero para el arrendatario pero no para el arrendador. Estamos analizando el impacto que esta nueva norma pudiera tener para nuestras operaciones, pero consideramos que pudieran tener posibles impactos en el negocio como se menciona a continuación: (i) será necesaria la identificación completa del universo de arrendamientos y los elementos de los mismos, (ii) se esperan incrementos en el total de activos e índice de apalancamiento pero una disminución en el índice de activos a capital, (iii) se espera un incremento de los pasivos y activos relacionados, (iv) se eliminan los gastos de arrendamiento y se sustituyen por gastos por intereses y amortización de derechos de uso, y (v) será necesario considerar el impacto en la planeación y procesos presupuestales, optimizando la estrategia global de arrendamiento y los procesos de contratación.

ESTADO DE RESULTADOS Y RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de,			Al 31 de diciembre de			
	2017		2016	2015		2014	
	(en miles de EUAS) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾		(en miles de EUAS) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾		
Utilidad por servicios	1,522,749	27,714,036	26,644,302	1,807,991	32,905,433	29,962,988	25,995,363
Costos y gastos de operación:							
Directos	857,412	15,604,899	13,668,279	1,019,529	18,555,429	17,259,051	15,483,611
Participación de los trabajadores en las utilidades	36,880	671,217	591,163	45,265	823,829	709,901	581,249
Depreciación	145,350	2,645,361	2,049,746	152,580	2,776,949	2,591,223	2,342,835
Amortización de títulos de concesión	3,938	71,663	65,227	4,817	87,662	87,010	87,182
Administración	55,227	1,005,130	783,660	58,184	1,058,941	1,115,762	1,081,665
Otros ingresos – Neto	(6,115)	(111,294)	(94,656)	(11,898)	(216,543)	(113,969)	(133,070)
Utilidad de operación.....	430,058	7,827,060	7,580,883	539,515	9,819,166	8,314,010	6,551,891
Costo financiero:							
Intereses pagados.....	39,030	710,344	298,466	22,182	403,717	411,567	360,481
Intereses ganados.....	(7,954)	(144,764)	(141,593)	(10,664)	(194,080)	(98,326)	(151,794)
Utilidad en fluctuación cambiaria – Neta.	(36,316)	660,950	(116,470)	(10,369)	(188,711)	(78,856)	(187,073)
	67,392	1,226,530	40,403	1,150	20,926	234,385	21,614
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	3,044	55,398	45,466	3,994	72,682	88,859	102,146
Utilidad antes de impuestos a la utilidad.....	365,710	6,665,928	7,585,946	542,358	9,870,922	8,168,484	6,632,423
Impuestos a la utilidad	50,877	925,962	1,407,986	80,399	1,463,267	2,243,785	1,925,608
Utilidad neta consolidada	314,833	5,729,966	6,177,960	461,959	8,407,655	5,924,699	4,706,815
Otros resultados integrales (pérdidas):							
Dividendo y valuación de acciones.....	(501)	(9,117)	78,743	8,593	156,398	(44,380)	(3,766)
Pérdida (ganancia) actuarial asociado a la valuación de acciones	(192)	(3,493)	(22,848)	(2,347)	(42,723)	26,082	4,330
Efecto de la conversión de operaciones en el extranjero	18,832	342,750	---	---	---	---	---
Otro ingreso integral de FEC.....	1,720	31,310	---	---	---	---	---
Utilidad (pérdida) integral	19,860	361,450	55,895	6,246	113,675	(18,298)	564
Resultado integral consolidado	334,693	6,091,416	6,233,855	468,205	8,521,330	5,906,401	4,707,380
Resultado neto consolidado atribuible a:							
Participación controladora	243,136	4,425,074	4,892,242	366,893	6,677,447	4,750,352	3,822,931
Participación no controladora	71,697	1,304,892	1,285,718	95,066	1,730,208	1,174,347	883,885
Resultado neto consolidado	314,833	5,729,966	6,177,960	461,959	8,407,655	5,924,699	4,706,816
Resultado integral consolidado atribuible a:							
Participación controladora	263,176	4,789,802	4,933,605	371,515	6,761,568	4,736,809	3,823,348
Participación no controladora	71,517	1,301,614	1,300,250	96,690	1,759,762	1,169,592	884,032
Resultado integral consolidado.....	334,693	6,091,416	6,233,855	468,205	8,521,330	5,906,401	4,707,380
Acciones ⁽³⁾	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000	3,825,000
Utilidad básica y diluida por acción ⁽³⁾	0.06	1.16	1.28	0.10	1.75	1.24	1.00

- (1) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUAS\$1.00, de conformidad con el tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección “Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas”.
- (2) Excepto por utilidad básica y diluida por acción ordinaria y número promedio ponderado de acciones en circulación.
- (3) Dando efecto a la división de acciones aprobada por nuestros accionistas el 23 de octubre de 2017.

ESTADOS DE POSICIÓN FINANCIERA	Al 30 de septiembre de 2017	Al 30 de septiembre de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
	(en miles de EUA\$) (1)	(en miles de Ps.)	(en miles de EUA\$) (1)	(en miles de Ps.)	(en miles de Ps.)	(en miles de Ps.)
Activos						
Activo circulante:						
Efectivo y equivalentes de efectivo	522,276	9,505,424	433,328	7,886,563	5,764,571	4,201,182
Clientes - Neto	267,306	4,864,974	144,887	2,636,943	2,929,561	2,948,479
Impuestos recuperados	32,521	591,876	51,192	931,689	132,413	67,821
Partes relacionadas	24,589	447,525	22,857	415,996	351,062	543,826
Otros	2,128	38,736	14,577	265,306	31,091	28,481
Total de Cuentas por Cobrar	326,544	5,943,111	233,513	4,249,934	3,444,127	3,588,607
Inventarios-neto	49,861	907,478	41,185	749,559	679,050	690,537
Pagos Adelantados	24,540	446,636	9,751	177,465	261,758	194,301
Total de activo circulante	923,222	16,802,649	717,776	13,063,521	10,149,506	8,674,627
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril (2)	---	---	---	---	262,647	274,970
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto	3,668,607	66,768,642	1,940,832	35,323,134	30,756,611	27,334,522
Títulos de concesión, neto	92,183	1,677,731	96,437	1,755,161	1,822,293	1,917,029
Inversiones en acciones de asociada y negocio conjunto y crédito mercantil ...	34,217	622,744	31,100	566,013	493,331	454,472
Crédito fiscal	749,935	13,648,821	28,314	515,310	515,310	515,310
Pagos anticipados a largo plazo	9,865	179,536	11,312	205,882	187,711	176,781
Otros activos- neto	35,612	648,143	29,671	540,006	383,517	428,053
Total de activos	5,513,641	100,348,266	2,855,441	51,969,027	44,570,926	39,775,764
Pasivo y capital contable						
Pasivo circulante:						
Porción circulante de la deuda a largo plazo	1,217,427	22,157,178	9,868	179,603	254,620	411,147
Proveedores	128,721	2,342,722	54,030	983,342	1,247,130	1,110,443
Arrendamiento financiero de corto plazo	25,779	469,175	4,473	81,411	-	-
Cuentas por pagar a otro ferrocarril	14,655	266,727	17,095	311,130	176,487	128,497
Gastos devengados	59,125	1,076,066	49,449	899,966	567,965	888,508
Impuestos por pagar	37,781	687,607	25,302	460,501	370,137	383,396
Partes relacionadas	7,627	138,816	15,896	289,303	254,618	195,444
Impuestos por ingresos	5,436	98,938	1,259	22,919	399,907	682,305
Compartición a empleados	37,282	678,540	45,975	836,746	739,835	582,960
Total de pasivo circulante	1,533,833	27,915,769	223,347	4,064,921	4,010,699	4,382,700
Pasivo a largo plazo:						
Deuda a largo plazo	1,107,034	20,148,011	293,892	5,348,831	5,455,964	5,631,420
Arrendamiento financiero de largo plazo	128,414	2,337,128	41,675	758,477	-	-
Obligaciones de pensiones a empleados	11,753	213,909	6,277	114,245	118,013	109,389
Partes relacionadas	1,345	24,477	1,345	24,477	24,477	24,477
Gastos devengados a largo plazo	35,724	650,176	---	---	---	---
Impuestos a ingresos diferidos	299,208	5,445,577	64,034	1,165,421	716,853	900,185
Total de pasivo a largo plazo	1,583,477	28,819,278	407,223	7,411,451	6,315,307	6,665,471
Total de pasivo	3,117,310	56,735,047	630,570	11,476,372	10,326,006	11,048,171
Capital contable:						
Capital social	3	50	3	50	50	50
Utilidades acumuladas	1,908,188	34,729,029	1,746,238	31,781,538	26,930,487	22,180,135
Otras cuentas de capital	67,901	1,235,806	47,861	871,078	786,957	800,500
Total de capital contable atribuido a la controladora	1,976,093	35,964,885	1,794,103	32,652,666	27,717,494	22,980,685
Participación no controladora	420,238	7,648,334	430,769	7,839,989	6,527,426	5,746,908
Total de capital contable	2,396,331	43,613,219	2,224,871	40,492,655	34,244,920	28,727,593
Total de pasivo y capital contable	5,513,641	100,348,266	2,855,441	51,969,027	44,570,926	39,775,764

(1) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUA\$1.00, al tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección "Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas".

(2) Dicho concepto se refiere a las cantidades pagaderas o recibidas de KCSM como resultado de litigios en relación con derechos de conexión, derechos de acarreo y servicios de interlinea.

INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA CONDENSADA PRO FORMA NO AUDITADA

Las siguientes tablas presentan nuestra información financiera consolidada condensada pro forma no auditada para cada uno de los periodos que se indican. Esta información debe ser leída conjuntamente con nuestros estados financieros consolidados auditados, nuestros estados financieros intermedios consolidados no auditados y nuestros estados financieros consolidados condensados no auditados pro forma, incluyendo las notas a los mismos, contenidos en este prospecto en la sección “Análisis y Discusión de la Administración de la Situación Financiera y Resultado de Operaciones”.

Tal y como se describe en las notas de dichos estados financieros, la información consolidada condensada proforma no auditada ha sido preparada para reflejar la Adquisición, actividades de financiamiento relacionadas con la Adquisición, incluyendo la oferta de los Certificados Bursátiles y el destino de los fondos obtenidos a partir de su emisión, según se describe en la sección de “Acontecimientos Recientes—Emisiones de Certificados Bursátiles y Pago Parcial Anticipado del Crédito Puente,” y la presente Oferta Global (incluyendo el destino de los fondos obtenidos a partir de la misma), asumiendo la emisión de 269,503,547 Acciones (considerando la Opción de Sobreasignación) a un precio de \$35.25 por Acción, como punto medio del rango de precio establecido en la portada del Prospecto Preliminar.

El estado de resultados integrales consolidados condensados proforma no auditados para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y para el periodo de tres y nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 fueron preparados dando efecto a la Adquisición como si hubiera ocurrido el 1 de enero de 2016. El estado de posición financiera consolidado condensado proforma no auditado al 30 de septiembre de 2017 fue preparado para dar efecto a la oferta de Certificados Bursátiles, la Oferta Global y el destino de los fondos obtenidos a partir de las mismas, como si dichas operaciones hubieran ocurrido el 30 de septiembre de 2017. La información financiera proforma consolidada condensada proforma no auditada presenta la Adquisición utilizando el método de adquisición según la NIIF3, Combinaciones de Negocios.

La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada incluida en este prospecto no se requiere preparar y no ha sido preparada de acuerdo con los requerimientos de la Regulación S-X de la SEC. La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada se deriva de la información de nuestros estados financieros históricos y de los estados financieros históricos de FEC y se basa en la información disponible y en ciertos supuestos que consideramos razonables. La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada se presenta con fines ilustrativos únicamente y no pretende representar cuáles serían los resultados reales de las operaciones si la adquisición de FEC hubiera ocurrido en las fechas asumidas ni pretende proyectar nuestros resultados de operaciones para cualquier período futuro o condición financiera en cualquiera fecha próxima. La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada debe leerse conjuntamente con los estados financieros históricos, las notas a los mismos y demás información incluida en este Prospecto.

La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada ha sido preparada con base en la información derivada de lo siguiente:

- Nuestros estados financieros consolidados auditados correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2016, los cuáles están expresados en Pesos y han sido preparados de acuerdo con las NIIF;
- Nuestros estados financieros intermedios consolidados no auditados correspondientes al periodo de tres y nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017, los cuales están expresados en Pesos y han sido preparados de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad 34 Información Financiera Intermedia (*International Accounting Standard 34 Interim Financial Reporting*);
- Los estados financieros combinados auditados de FEC, los cuales están expresados en Dólares y han sido preparados de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos; y
- Los estados financieros intermedios combinados condensados no auditados de FEC, los cuales están expresados en Dólares y han sido preparados de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos. La información financiera histórica de FEC que se usó para preparar la información financiera consolidada condensada no auditada pro forma se convirtió de Dólares a Pesos utilizando el tipo de cambio establecido en los estados financieros consolidados condensados pro forma no auditados. No existen diferencias cuantitativas significativas entre los estados financieros históricos de FEC bajo los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos y bajo las NIIF. Como resultado, los estados financieros consolidados condensados pro forma no auditados no incluyen

ajustes cuantitativos para convertir los estados financieros históricos de FEC a NIIF; se incluyeron reclasificaciones respecto de ciertas partidas para que la información financiera de FEC sea consistente con la información financiera de GMXT bajo NIIF. Véase la nota número 2 de los estados financieros consolidados condensados pro forma no auditados.

La siguiente información financiera condensada consolidada pro forma no auditada ha sido preparada con fines ilustrativos únicamente y no es necesariamente indicativa de la situación financiera consolidada, ni de los resultados de las operaciones en períodos futuros, ni de los resultados que realmente se hubieran realizado si FEC hubiere sido nuestra Subsidiaria durante los períodos señalados.

Nuestra información financiera histórica ha sido ajustada para dar efecto a eventos pro forma que son directamente atribuibles a la adquisición de FEC, factualmente soportable y que se espera tengan un impacto continuo en nuestros resultados consolidados. La información financiera consolidada condensada pro forma no auditada no refleja la realización anticipada de ahorro de costos de cualesquiera eficiencias operacionales, sinergias, reestructuraciones o mejoras en los ingresos, que puedan resultar de la integración de los negocios adquiridos de FEC y no contempla los pasivos que pueden incurrir en relación con la adquisición de FEC o ciertos gastos no recurrentes, como posibles cargos de reestructuración, que se espera sean incurridos dentro del período de doce meses inmediatamente posterior a la adquisición de FEC y las operaciones relacionadas.

Creemos que los supuestos utilizados para obtener la información financiera consolidada condensada pro forma no auditada son razonables dada la información disponible a la fecha de este prospecto; sin embargo, tales supuestos están sujetos a cambios y el efecto de cualquier cambio de este tipo podría ser importante.

Nueve meses concluidos el 30 de septiembre de 2017

ESTADO DE RESULTADOS Y RESULTADOS INTEGRALES	Históricos	Históricos	Reclasificación	Ajustes Pro forma	Pro forma Combinados	
	GMMT	(por los seis meses terminados el 30 de junio de 2017) ⁽¹⁾	para presentación NIFF		(en millones de EUA\$) ⁽²⁾	
	(en millones de Ps.)					
Utilidad por servicios.....	27,714,036	4,119,540	(65,649)	---	31,767,927	1,745,490
Costos y gastos de operación:						
Costos directos por servicios.....	15,604,899	2,697,333	(567,739)	(67,166)	17,667,327	970,732
Participación en la utilidad de empleados	671,217	---	---	---	671,217	36,880
Depreciación.....	2,645,361	533,250	19	266,676	3,445,306	189,303
Amortización de las concesiones ..	71,663	---	---	---	71,663	3,938
Gastos administrativos	1,005,130	---	488,660	(55,429)	1,438,361	79,031
Otros ingresos netos.....	(111,294)	---	13,430	---	(97,864)	(5,377)
Costos totales	19,886,976	3,230,583	(65,630)	144,081	23,196,010	1,274,506
Utilidad de Operación.....	7,827,060	888,957	(19)	(144,081)	8,571,917	470,984
Costo financiero:						
Gastos de intereses.....	(710,344)	(712,856)	(292)	(205,817)	(1,629,309)	(89,522)
Ingresos de intereses.....	144,764	97	---	---	144,861	7,959
Pérdida cambiaria (ingresos)-netos	(660,950)	---	---	---	(660,950)	(36,316)
Pérdida por pago de deuda	---	(1,119,589)	---	1,119,589	---	---
	(1,226,530)	(1,832,348)	(292)	913,772	(2,145,398)	(117,879)
Participación de empleados en asociadas y negocios conjunto.....	55,398	(311)	311	---	55,398	3,044
Ingresos antes de impuestos.....	6,655,928	(943,702)	---	769,691	6,481,917	356,149
Impuestos por utilidad	925,962	(165,457)	---	355,429	1,115,934	61,315
Utilidad neta consolidada para el periodo	5,729,966	(778,245)	---	414,262	5,365,983	294,834
Otros ingresos (pérdidas):						
Dividendos y valuación de acciones	(9,117)	---	---	---	(9,117)	(501)
Impuestos por utilidades diferidos por valuación de acciones	(3,493)	---	---	---	(3,493)	(192)
Ganancias (pérdidas) actuariales asociadas con los planes de retiro	---	915	---	---	915	50
Efecto de conversión de operaciones en el extranjero	342,750	---	---	---	342,750	18,832
Otras partidas de utilidad integral FEC	31,310	---	---	---	31,310	1,720
Utilidad (pérdida) integral consolidado por el periodo	6,091,416	(777,330)	---	414,262	5,728,348	314,744
Utilidad neta consolidada atribuible a:						
Participación controladora	4,425,074	(778,245)	---	414,262	4,061,091	223,137
Participación no controladora	1,304,892	---	---	---	1,304,892	71,697
Utilidad neta consolidada	5,729,966	(778,245)	---	414,262	5,365,983	294,834
Resultado integral consolidado atribuible a:						
Participación controladora	4,789,802	(777,330)	---	414,262	4,426,734	243,227
Participación no controladora	1,301,614	---	---	---	1,301,614	71,517
Resultado integral consolidado	6,091,416	(777,330)	---	414,262	5,728,348	314,744
Acciones (000's) ⁽³⁾	3,825,000	---	---	---	3,825,000	
Utilidad básica y diluida por acción ⁽³⁾	1.1569	---	---	---	1.0617	

- (1) Excepto por la Pérdida por pago de deuda, los montos en Dólares de los estados financieros intermedios combinados no auditados de FEC fueron convertidos a pesos usando un tipo de cambio de \$19.46 por EUA\$1.00, el promedio de las tasas de tipo de cambio publicadas por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación durante cada día por el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2017. La pérdida por pago de deuda se convirtió a pesos usando un tipo de cambio de \$18.55 por EUA\$1.00, el promedio de las tasas de tipo de cambio publicadas por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación durante cada día por el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2017.
- (2) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUA\$1.00, de conformidad con el tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección "Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas".
- (3) Dando efecto a la división de acciones aprobada por nuestros accionistas el 23 de octubre de 2017.

Año concluido al 31 de diciembre de 2016

ESTADO DE RESULTADOS Y RESULTADOS INTEGRALES	Reclasificación para presentación					Pro forma Combinados (en millones de EUAS) ⁽²⁾
	Históricos GMXT	Históricos FEC ⁽¹⁾	NIF	Ajustes Pro forma		
(en millones de Ps.)						
Utilidad por servicios.....	32,905,433	7,556,779	(116,229)	---	40,345,983	2,216,812
Costos:						
Costos y gastos directos por servicios .	18,555,429	4,964,307	(902,048)	(40,722)	22,576,966	1,240,493
Participación en la utilidad de empleados acumulada	823,829	---	---	---	823,829	45,265
Depreciación	2,776,949	936,795	---	511,654	4,225,398	232,165
Amortización de las concesiones.....	87,662	---	---	---	87,662	4,817
Gastos administrativos	1,058,941	---	711,601	---	1,770,542	97,283
Otros ingresos netos	(216,543)	---	74,536	---	(142,007)	(7,803)
Costos Totales	23,086,267	5,901,102	(115,911)	470,932	29,342,390	1,612,219
Utilidad de Operación.....	9,819,166	1,655,677	(318)	(470,932)	11,003,593	604,593
Costo financiero:						
Gastos de intereses	(403,717)	(1,358,953)	(373)	(191,157)	(1,954,200)	(107,374)
Ingresos de intereses	194,080	1,326	---	---	195,406	10,737
Pérdida cambiaria (ingresos)-netos	188,711	---	---	---	188,711	10,369
	(20,926)	(1,357,627)	(373)	(191,157)	(1,570,083)	(86,268)
Participación en la utilidad de los empleados en asociadas y negocios conjuntos	72,682	(691)	691	---	72,682	3,994
Ingresos antes de impuestos.....	9,870,922	297,359	---	(662,090)	9,506,191	522,318
Impuestos por utilidad	1,463,267	38,463	---	(134,087)	1,367,643	75,145
Utilidad neta consolidada	8,407,655	258,896	---	(528,003)	8,138,548	447,173
Otros ingresos (pérdidas):						
Dividendos y valuación de acciones....	156,398	---	---	---	156,398	8,593
Impuestos por utilidades diferidos por valuación de acciones.....	(42,723)	---	---	---	(42,723)	(2,347)
Otra pérdida actuarial asociada a plan de pensiones.....	---	(206)	---	---	(206)	(11)
Utilidad integral consolidada	8,521,330	258,690	---	(528,003)	8,252,017	453,408
Utilidad neta consolidado atribuible a:						
Participación controladora.....	6,677,447	258,896	---	(528,003)	6,408,340	352,107
Participación no controladora.....	1,730,208	---	---	---	1,730,208	95,066
Utilidad neta consolidado.....	8,407,655	258,896	---	(528,003)	8,138,548	447,173
Utilidad neta integral consolidados atribuibles a:						
Participación controladora.....	6,761,568	258,690	---	(528,003)	6,492,255	356,717
Participación no controladora.....	1,759,762	---	---	-	1,759,762	96,690
Utilidad integral consolidado.....	8,521,330	258,690	---	(528,003)	8,252,017	453,408
Acciones (000's) ⁽³⁾	3,825,000	---	---	---	3,825,000	---
Utilidad básica y diluida por acción ⁽³⁾	1.7457	---	---	---	1.6754	---

(1) Montos en Dólares de los estados financieros intermedios consolidados no auditados de FEC fueron convertidos a pesos usando un tipo de cambio de \$18.67 por EUAS\$1.00, el promedio de las tasas de tipo de cambio publicadas por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación durante cada día por el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2017.

(2) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUAS\$1.00, de conformidad con el tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección "Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas".

(3) Dando efecto a la división de acciones aprobada por nuestros accionistas el 23 de octubre de 2017.

Al 30 de septiembre de 2017

	Históricos GMXT	Ajustes Pro Forma (en millones de Ps.)	GMexico Transportes Cifras Pro forma (en millones de U.S.\$) ⁽¹⁾	
Activos				
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes en efectivo	9,505,424	(3,584,139)	5,921,285	325,345
Cuentas por cobrar:				
Clientes - Neto	4,864,974	---	4,864,974	267,306
Impuestos por recuperar	591,876	---	591,876	32,521
Partes relacionadas	447,525	---	447,525	24,589
Otras	38,736	---	38,736	2,128
	<u>5,943,111</u>	<u>---</u>	<u>5,943,111</u>	<u>326,545</u>
Inventarios-neto	907,478	---	907,478	49,861
Pagos anticipados	446,636	---	446,636	24,540
	<u>16,802,649</u>	<u>(3,584,139)</u>	<u>13,218,510</u>	<u>726,292</u>
Cuenta por cobrar neta de otra empresa ferroviaria				
Inmuebles, maquinaria y equipo -neto	66,768,642	---	66,768,642	3,668,607
Títulos de concesión-neto	1,677,731	---	1,677,731	92,183
Inversiones en acciones de asociada y negocio conjunto	622,744	---	622,744	34,217
Crédito mercantil	13,648,821	---	13,648,821	749,935
Pagos anticipados a largo plazo	179,536	---	179,536	9,865
Otros activos-neto	648,143	---	648,143	35,612
Total	<u>100,348,266</u>	<u>(3,584,139)</u>	<u>96,764,127</u>	<u>5,316,710</u>
Pasivo y capital contable				
Pasivo circulante:				
Porción circulante de la deuda a largo plazo	22,157,178	(12,923,111)	9,234,067	507,366
Proveedores	2,342,722	---	2,342,722	128,721
Arrendamiento financiera a corto plazo	469,175	---	469,175	25,779
Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles	266,727	---	266,727	14,655
Pasivos circulantes	1,076,066	---	1,076,066	59,125
Impuestos por pagar	687,607	---	687,607	37,781
Partes relacionadas	138,816	---	138,816	7,627
Impuesto sobre la renta	98,938	---	98,938	5,436
Participación de los trabajadores en la utilidades	678,540	---	678,540	37,282
	<u>27,915,769</u>	<u>(12,923,111)</u>	<u>14,992,658</u>	<u>823,772</u>
Pasivo a largo plazo:				
Deuda a largo plazo	20,148,011	---	20,148,011	1,107,034
Arrendamiento financiero a largo plazo	2,337,128	---	2,337,128	128,414
Pasivos acumulados a largo plazo	650,176	---	650,176	35,724
Beneficios a los empleados	213,909	---	213,909	11,753
Partes relacionadas	24,477	---	24,477	1,345
Impuestos a la utilidad diferidos ...	5,445,577	---	5,445,577	299,208
	<u>28,819,278</u>	<u>---</u>	<u>28,819,278</u>	<u>1,583,477</u>
Total de pasivo	<u>56,735,047</u>	<u>(12,923,111)</u>	<u>43,811,936</u>	<u>2,407,249</u>
Capital contable:				
Capital social	50	9,338,972	9,339,022	513,133
Utilidades acumuladas	34,729,029	---	34,729,029	1,908,188
Otras cuentas de capital	1,235,806	---	1,235,806	67,901
	<u>35,964,885</u>	<u>9,338,972</u>	<u>45,303,857</u>	<u>2,489,223</u>
Total de capital contable atribuido a la controladora	7,648,334	---	7,648,334	420,238
Participación no controladora				
Total de capital contable	<u>43,613,219</u>	<u>9,338,972</u>	<u>52,952,191</u>	<u>2,909,461</u>
Total	<u>100,348,266</u>	<u>(3,584,139)</u>	<u>96,764,127</u>	<u>5,316,710</u>

(1) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUA\$1.00, de conformidad con el tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección "Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas".

COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN FINANCIERA

La siguiente discusión y análisis debe ser leída junto con los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios que se incluyen en este Prospecto. Los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios incluidos en el presente Prospecto han sido preparados de conformidad con las NIIF, las cuales son distintas a las normas de información financiera aplicables en Estados Unidos, ver la sección “Presentación de cierta información financiera y otra información – Estados financieros”.

Nuestra información financiera consolidada auditada y la información financiera intermedia consolidada no auditada se incluyen en Pesos. Cierta información financiera de nosotros al y por el año concluido el 31 de diciembre de 2016 y por el periodo de nueve meses concluido el 30 de septiembre de 2017, incluida en este Prospecto se presenta en Dólares solo para conveniencia del lector.

Panorama General

De conformidad con la SCT, somos el operador ferroviario líder en México y somos propietarios y operamos el ferrocarril de la costa este del estado de Florida (*Florida East Railway*), el ferrocarril regional más grande de Norteamérica en términos de ingresos de conformidad con la AAR. Nuestra red ferroviaria en México tiene la mayor extensión y conectividad. Somos el único operador ferroviario a lo largo de la costa este. Ofrecemos soluciones de transporte y logística de forma segura, eficiente y confiable y de forma ecológicamente responsable, que contribuyen a fortalecer la conectividad y competencia en los mercados en los que participamos.

Nuestra red ferroviaria es la más grande de México, con 9,954 km de líneas principales que se expanden en 24 Estados de México, la cual se extiende 629 kilómetros en el Estado de Texas. En el Estado de Florida, nuestra red ferroviaria tiene 565 km de línea principal que se extiende a lo largo de la costa este de Jacksonville a Miami. Nuestra red ferroviaria está soportada por una flota de 844 locomotoras y 28,737 vagones ferroviarios al 30 de septiembre de 2017.

El siguiente mapa muestra nuestra red ferroviaria a la fecha del presente Prospecto:



Fuente: información interna de la Compañía.

Desde que comenzamos a operar nuestro ferrocarril en México en 1998, hemos más que duplicado nuestra capacidad, transformando fundamentalmente el sistema ferroviario mexicano en una red moderna y altamente eficiente. Como resultado de nuestros esfuerzos, en el año 2013 fuimos nombrados el ferrocarril más competitivo y productivo en América Latina por el Foro de Transporte Internacional de la OCDE. En Florida, de conformidad con la Asociación

de Ferrocarriles Americanos o AAR, hemos sobrepasado consistentemente la industria ferroviaria en los Estados Unidos tanto en rendimientos financieros como en eficiencia operativa. Al invertir en forma intensiva en nuestra red ferroviaria, continuamos incrementando la eficiencia operativa, mejorando la seguridad y ofreciendo servicios de transporte ferroviario, excediendo las expectativas de nuestros clientes.

Creemos que el desempeño del sector ferroviario es fundamental para el crecimiento económico. El sector ferroviario proporciona la columna vertebral para el desarrollo de cadenas de suministro eficientes para el sector industrial y transporta una gran parte de las mercancías y productos vitales para la región. Como componente crítico en la infraestructura del transporte de México y Florida, somos y esperamos permanecer un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos.

Principales Factores que Impactan nuestros resultados de Operación

Los principales factores que impactan nuestros resultados y operaciones son:

Volumen de carga y variedad de productos. Nuestros ingresos consolidados por servicios se ven afectados por las condiciones económicas generales y por las condiciones climatológicas (entre otros factores), las cuales tienen un impacto directo en la demanda y disponibilidad de los insumos y productos que transportamos. Nuestra red ferroviaria está ubicada en los principales centros y corredores del país y cuenta con rutas que van del norte al sur y del este al oeste. La densidad de tráfico y la variedad de productos que transportamos varían dependiendo de los corredores y mercados en los que operamos lo cual refleja la diversidad de volúmenes de mercancías y productos terminados que transportamos.

Precio de combustibles. Los precios del combustible que utilizamos representan una gran parte de nuestros costos operativos. El costo del diésel representó el 24.81% y el 30.7% de nuestros costos operativos durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2016, y para el periodo de nueve meses que terminó el 30 de septiembre de 2017, respectivamente. En virtud de lo anterior, nuestros resultados operativos consolidados se ven altamente afectados por las fluctuaciones en los precios del combustible que utilizamos. Actualmente realizamos operaciones cubriendo nuestras necesidades de combustible a través de la compra de diésel a Petróleos Mexicanos a precios de mercado, acuerdo que esperamos continúe en el futuro. A pesar de que actualmente podemos recuperar una porción significativa de gastos en combustible de nuestros clientes a través del cobro de sobrepagos de combustible, es posible que no logremos mitigar en el futuro el incremento de los precios del combustible a través de dichos cobros. Asimismo, derivado de la reforma energética aprobada en México en 2014, las empresas privadas podrán participar en el mercado de suministro de combustible en México. No podemos predecir el impacto que dichas reformas u otras condiciones políticas, económicas y sociales pudieran tener sobre el precio de combustible.

El 27 de marzo de 2017 y el 24 de abril de 2017, la Comisión Reguladora de Energía otorgó a Ferromex y Ferrosur un permiso para importar hasta 463'502,000 litros y 440'326,900 litros de diésel, respectivamente. Esperamos que estos permisos nos permitan diversificar nuestras fuentes de combustible y reducir costos en el corto y mediano plazo.

Costos laborales. Nuestro negocio requiere de mucha mano de obra. Nuestros costos laborales incluyen salarios y costos de seguridad social para nuestros asociados. La mayor parte de la compensación que les pagamos a nuestros asociados es fija y se determina anualmente mediante un contrato colectivo de trabajo. De igual forma, nuestros requisitos laborales así como los costos asociados a los mismos varían con base en el volumen transportado debido a que debemos realizar mayores erogaciones laborales conforme se incrementa nuestro volumen de operaciones. Contamos con varios planes para nuestros asociados en virtud de los cuales otorgamos beneficios de seguridad social tales como pensiones, servicios de salud para retirados, seguros médicos, paquetes compensatorios por terminación de relación laboral, entre otros beneficios. El costo anual de los beneficios de seguridad social que otorgamos puede variar de manera significativa año con año y se ve influenciado materialmente por varios factores tales como la tasa promedio ponderada de descuento utilizada para calcular obligaciones, el crecimiento inflacionario de gastos de seguridad social o las disposiciones contenidas en nuestros contratos colectivos de trabajo o en otros contratos. En virtud de lo anterior, podría resultar complicado determinar nuestros costos laborales y responsabilidades y es posible que nuestros planes de seguridad social no se encuentren debidamente fondeados en algunas ocasiones.

Inversiones en infraestructura. Nuestro negocio requiere que realicemos inversiones sustanciales de manera constante con la finalidad de, entre otros, mejorar e incrementar nuestra infraestructura, tecnología, locomotoras y equipo ferroviario y con el fin de lograr dar mantenimiento al sistema que operamos. Lo anterior, con el objetivo de reducir costos, mejorar nuestro desempeño y satisfacer los requisitos de volumen de nuestros clientes. Como resultado

de lo anterior, nuestros resultados consolidados operativos están altamente vinculados con las inversiones que realicemos.

Sucesos económicos y políticos en México y Norteamérica. Sustancialmente todas nuestras operaciones y clientes están ubicados en México y en Norteamérica. Asimismo, el sistema ferroviario mexicano es una pieza clave en la integración entre fronteras del sector manufacturero que se ha desarrollado en virtud de la celebración del TLC y derivado de los beneficios productivos de toda la región. De manera similar, nuestra red ferroviaria en Florida es un componente clave para el transporte de carga intermodal, productos básicos y productos terminados a y a lo largo del Estado de Florida. En virtud de lo anterior, nuestros resultados operativos reflejan, de manera general, las condiciones económicas de México y Norteamérica (en particular, los Estados de Florida y Texas, mismas que se encuentran sujetas a cambios regulatorios, inestabilidad política, variaciones de divisas, incrementos inflacionarios y otros factores económicos inciertos). En los últimos años, nuestros ingresos se han visto influenciados por los niveles de crecimiento del PIB de México, por la integración de distintos sectores industriales en México y Norteamérica tales como el automotriz y por un panorama positivo derivado de las reformas energéticas y estructurales. En caso de que disminuya el crecimiento del PIB en México o en caso de una desaceleración económica a nivel regional o mundial, nuestros ingresos podrían verse afectados de manera negativa.

Estimaciones contables críticas y fuentes clave de estimaciones

La preparación de los estados financieros de conformidad con las NIIF requiere que se hagan estimaciones y suposiciones sobre los valores en los libros de activos y pasivos que no son fácilmente evidentes en otras fuentes. Las estimaciones y supuestos relacionados se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados actuales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y los supuestos subyacentes se revisan de forma continua. Las revisiones sobre estimaciones contables son realizadas en el periodo en que la estimación es revisada si la revisión afecta sólo a ese periodo, o en el periodo de la revisión y periodos futuros si la revisión afecta a los periodos actuales y futuros.

Las políticas contables utilizadas en la preparación de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en el presente Prospecto son aquellas que resultan fundamentales tanto para la presentación de la situación financiera como para los resultados de operaciones, así como aquellas que requieren valoraciones significativas con respecto a las estimaciones utilizadas para determinar importes en nuestros estados financieros consolidados auditados.

En las notas que acompañan nuestros Estados Financieros Consolidados auditados incluidos en este Prospecto, exponemos nuestras políticas contables significativas.

Las siguientes políticas afectan de manera significativa las valoraciones y estimaciones utilizadas en la preparación de nuestros estados financieros.

Vida útil de inmuebles, maquinaria y equipo: Revisamos la estimación de su vida útil, método de depreciación el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada periodo, revisamos los valores en libros de nuestros activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.

Estimación de la reserva de cuentas incobrables: Elaboramos una estimación de cuentas de cobro dudoso basada en el análisis de las cuentas por cobrar vencidas.

Deterioro: Realizamos pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendremos y de la tasa de descuento más apropiada.

Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasa.

Contingencias. Como se detalla en la Nota 19 de los Estados Financieros Consolidados, estamos sujetos a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.

Tal y como se describe a mayor detalle en la Nota 4 de los estados financieros auditados de la Emisora, en la aplicación de las políticas contables, la administración de la Emisora hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de

activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado de posición financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar en un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- Vida útil de inmuebles, maquinaria y equipo: La Emisora revisa la estimación de su vida útil, método de depreciación el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Emisora revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Estimación de la reserva de cuentas incobrables: La Emisora elabora su estimación de cuentas de cobro dudoso, basada en el análisis de las cuentas por cobrar vencidas.
- Deterioro: La Emisora realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Emisora y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.
- Contingencias: La Emisora está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.

Creemos que hemos valuado nuestras cuentas por cobrar y nuestras cuentas por pagar de manera adecuada con el fin de no crear cálculos adicionales para cubrir posibles diferencias en nuestro favor o en nuestra contra, que pudieran surgir del negocio y litigios descritos en la sección “Descripción del Negocio—Litigios” de este Prospecto.

Resultados de Operaciones

La siguiente discusión compara los resultados de operación por el periodo de nueve meses que terminó el 30 de septiembre de 2017 y 2016 y los años que terminaron el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 con base en los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios que se incluyen en este Prospecto.

Periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 comparado con el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016

Ingresos por prestación de servicios y productos

Productos y Servicios ⁽¹⁾	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de,			
	2017	2016	Cambio	
	(en millones de Ps.)			(en %)
Agricultura	7,647	7,323	324	4.4
Automotriz	3,174	2,973	201	6.8
Cemento	1,233	992	241	24.3
Químicos	2,276	2,069	207	10.0
Energía	2,214	1,904	310	16.3
Industrial	2,157	2,517	(360)	(14.3)
Intermodal	2,895	1,895	1,000	52.8
Metal	1,583	1,617	(34)	(2.1)
Mineral	2,598	2,108	490	23.2
Transporte de Pasajeros	153	121	32	26.4
Otros.....	1,785	1,125	660	58.7
Total de ingresos.....	27,714	24,644	3,070	12.5

(1) Información de productos y servicios incluye el cargo de diésel.

Los ingresos por los servicios que prestamos durante el periodo terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementó \$3,070 millones o 12.5% a \$27,714 millones de \$26,644 millones durante el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016. Este incremento se debió principalmente al comportamiento positivo de casi todos nuestros productos y servicios, en particular, el mineral, agrícola y nuestros servicios intermodales y otros servicios:

- *Agrícola.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división agrícola para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$324 o 4.4.% millones a \$7,647 millones de \$7,323 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, principalmente como resultado de un incremento en la importación en ferrocarril por el incremento en el precio de granos producidos en México.
- *Automotriz.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división automotriz para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$201 millones o 6.8% a \$3,174 millones de \$2,973 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, esto se debió a al incremento en los volúmenes de operaciones en nuestras plantas automotrices de Kia Hyundai en Monterrey y Audi en Puebla, construidas recientemente.
- *Cemento.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de cemento para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$241 millones o 24.3% a \$1,233 millones de \$992 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016. El incremento se debe principalmente al aumento de volumen como resultado de la renovación de un contrato con uno de nuestros clientes más importantes en este segmento, al aumento en el volumen por parte de nuestros clientes que operan del Sureste de México a Guadalajara, combinado con un incremento en volúmenes derivados de nuevos proyectos de infraestructura en México, tales como el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México.
- *Químicos y fertilizantes.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de químicos y fertilizantes para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$207 millones o 10.0% a \$2,276 millones de \$2,069 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016. Lo anterior se debió al incremento en la producción de polietileno en las instalaciones de Coatzacoalcos durante 2017, combinado con un incremento en la producción de la Minera México en Cananea.
- *Energía.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de energía para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$310 millones o 16.3% a \$2,214 millones de \$1,904 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016. Lo anterior se debió a mayores volúmenes en el movimiento de refinados así como la importación de carbón y combustibles.
- *Industrial.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división industrial para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 disminuyeron \$360 millones o 14.3% a \$2,157 millones de \$2,517 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016. El volumen transportado de equipo ferroviario y maquinaria disminuyó debido a una baja en la demanda de carros nuevos de ferrocarril, la impartición de desperdicio de papel decrece por un aumento en el consumo nacional.
- *Intermodal.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división intermodal para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$1,000 millones o 52.8% a \$2,895 millones de \$1,895 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016; el crecimiento es debido a la Adquisición, así como a un mayor número de contenedores en los tráficos transfronterizos de autopartes y productos de consumo.
- *Metales.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de metales para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 disminuyeron \$34 millones o 2.1% a \$1,617 millones de \$1,583 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016. Lo anterior se debió a la disminución del volumen en tráfico de lámina de acero, así como a una disminución en la importación de chatarra como resultado de un incremento en los precios de importación de chatarra impuestos por los Estados Unidos en un arancel sobre importaciones de metal provenientes de México.
- *Minerales.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de minerales para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$490 millones o 23.2% a \$2,598 millones de

\$2,108 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016. Lo anterior se debió principalmente a incrementos en los volúmenes de producción de Minera México en Cananea.

- *Ingresos por pasajeros.* Los ingresos por la prestación de otros servicios por los ingresos por pasajeros para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$32 millones o 26.4% a \$153 millones de \$121 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016. Este incremento se debió principalmente al incremento en el número de pasajeros transportados como resultado de un nuevo convenio para el transporte de pasajeros nuevos en la ruta de Guadalajara-Amatitlán.
- *Otros.* Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$660 millones o 58.7% a \$1,785 millones de \$1,125 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, principalmente como resultado de la integración de la flota de camiones y negocio de FEC.

Costos y gastos operativos

Costos y gastos operativos por el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$2,824 millones o 16.6% a \$19,887 millones de \$17,063 millones por el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, principalmente como resultado de las tendencias que afectan directamente los costos de operación y gastos generales que se describen a continuación.

Costos y gastos directos de operación

Los costos directos operativos consisten en mano de obra, insumos (principalmente diésel y combustible), y otros gastos indirectos (principalmente car hire, arrendamiento de equipos de transporte y contenedores, y por mantenimiento de locomotoras por terceros). Ver la Nota 13 de los Estados Financieros Consolidados para más información acerca de la integración de nuestros costos directos operativos.

Los costos directos operativos para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementaron \$1,937 millones o 14.2% a \$15,605 millones de \$13,668 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, principalmente por el incremento en los costos del diésel debido a un incremento del 19.6% de incremento en precios (neto de mejora en rendimientos), combinado con un incremento del 15.2% en costos de mano de obra, principalmente como resultado de la Adquisición, un incremento del 69.2% en los costos de seguridad para combatir el incremento de actividades delictivas en la región del Bajío, un incremento de \$193 millones en arrendamiento de equipo principalmente como resultado de un incremento en las tasas de tipo de cambio durante 2017 el cual tuvo un impacto en nuestros arrendamientos denominados en Dólares, un incremento de \$176 millones en mantenimiento de terceros a locomotoras y carros que también fue el resultado de un incremento en las tasas de tipo de cambio, y un incremento de \$186 millones en costos operativos. En conjunto, los costos y gastos operativos directos de operación que resultaron de la integración de FEC representaron un incremento de \$1,000 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, en comparación con los costos y gastos operativos directos de operación para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016.

Otros costos y gastos de operación

Los otros costos y gastos de operación consisten, principalmente, en la participación de los empleados en las utilidades de la empresa, depreciación y amortización de los títulos de concesión y gastos administrativos. Otros costos y gastos de operación incrementaron \$904 millones o 25.9% a \$4,393 millones de \$4,489 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, principalmente como resultado de un incremento de \$596 millones en depreciación debido a la integración de FEC, inversiones en activos fijos realizadas durante 2016 y 2017, y la capitalización de trabajos en proceso, combinado con un incremento de \$221 millones en gastos administrativos consistentes principalmente en comisiones de asesores y consultores contratados en relación con la Adquisición, combinado con un incremento en salarios. Adicionalmente, la participación de los empleados en las utilidades de la empresa incrementó para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 en \$80 millones respecto del mismo periodo en 2016. En conjunto, otros costos y gastos de operación que resultaron de la integración de FEC representaron un incremento de \$488 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, en comparación con otros costos y gastos de operación para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016.

Otros ingresos netos aumentaron \$17 millones a \$111 millones de \$94 millones, principalmente como resultado de un incremento de \$19 millones en seguros de carga y comisiones a clientes, de un beneficio por crédito fiscal de \$15 millones, ingresos por \$13 millones provenientes de la venta de refacciones, ingresos no operativos de \$10 millones y \$2 millones recibidos de la venta de chatarra, todo lo cual fue compensado por una provisión de pagos a KCSM de \$9 millones, cancelación de activos fijos por \$74 millones y \$22 millones de otros gastos.

Utilidad de operación

La utilidad de operación para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 incrementó \$246 o 3.2% a \$7,827 millones de \$7,581 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016.

Costo financiero

Los costos financieros netos para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 aumentaron \$1,186 millones o 2,953.7% a \$1,227 millones de \$40 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, como resultado, principalmente, de un incremento en gastos por tasa de interés de \$412, derivado de pagos de intereses al amparo del Crédito Puente y el crédito en favor de Santander, combinado con una pérdida cambiaria de \$660 millones debido a la depreciación del Peso contra el Dólar.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 aumentó \$10 millones o 9.8% a \$1,227 millones de \$40 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, como resultado de mejores resultados en la operación del Ferrocarril y Terminal del Valle de México (FTVM).

Impuestos a la utilidad

Los gastos relacionados con el impuesto a la utilidad para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 disminuyeron \$482 millones o 34.2% a \$926 millones de \$1,408 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, derivado de la aplicación de un estímulo fiscal por el IEPS pagado en la compra del diésel para locomotoras y por una disminución en otras partidas aplicables al cálculo del impuesto por.

Utilidad neta

Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 disminuyó \$448 millones o 7.3% a \$5,730 millones de \$6,178 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016. Para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, el margen neto disminuyó 440 puntos base a 20.7% de 25.1%.

Año terminado el 31 de diciembre de 2016 comparado con el año terminado al cierre del 2015 (en miles de Pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en Pesos)

Ingresos por prestación de productos y servicios

	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2016	2015	Cambio	
Productos y Servicios ⁽¹⁾	(en millones de Ps.)			(en %)
Agricultura	9,712	8,456	1,256	14.9
Automotriz	3,963	3,603	360	10.0
Cemento	1,342	1,311	31	2.4
Químicos y fertilizantes	2,762	2,527	235	9.3
Energía	2,556	2,341	215	9.2
Industrial	3,250	3,169	81	2.6
Intermodal	2,581	2,213	368	16.6
Metal	2,178	1,858	320	17.2
Míneral	2,835	2,910	(75)	(2.6)
Transporte de Pasajeros	169	141	28	19.9
Otros.....	1,557	1,434	123	8.6

Total de ingresos.....	32,905	29,963	2,942	9.8
(1) Información de productos y servicios incluye el cargo de diésel.				

Los ingresos por los servicios que prestamos durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$2,942,445 a \$32,905,433 de \$29,962,988 durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Este incremento se debió principalmente al desempeño positivo de nuestros productos y servicios (distintos al minero), en particular, al agrícola, automotriz, minerales y servicios intermodales. A continuación se detalla nuestro desempeño por productos y servicios:

- *Agrícola.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división agrícola para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$1,256,154 o 14.9% a \$9,712,364 de \$8,456,210 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente como resultado de un incremento en las importaciones a través de puertos debido a un cambio en la oferta mundial de granos (como maíz y frijol de soya), lo que fue parcialmente compensado por un decremento de la cosecha en México durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, debido a exportaciones por el puerto de Topolobampo y por rutas cortas de Sinaloa a Sudáfrica y Sudamérica.
- *Automotriz.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división automotriz para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$360,089 o 10.0% a \$3,963,009 de \$3,602,920 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. La Industria Automotriz siguió creciendo con la incursión de las plantas de Kia-Hyundai en Monterrey y Audi en Puebla, recientemente construidas, a quienes a partir de la segunda mitad del año se les empezó a dar servicio, lo que fue parcialmente compensado por una disminución en los índices de criminalidad en la ruta central México-Veracruz.
- *Cemento.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de cemento para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$30,855 o 2.4% a \$1,341,500 de \$1,310,645 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. El incremento se debe principalmente a la captación de nuevas rutas nacionales.
- *Químicos y fertilizantes.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de químicos y fertilizantes para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$234,498 o 9.3% a \$2,761,967 de \$2,527,469 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. El incremento se debe principalmente a mayores volúmenes de ácido sulfúrico, sulfato de sodio utilizado principalmente en la industria de la producción de detergentes, asimismo por el crecimiento en el movimiento de resinas plásticas que se producen en México desde el área de Coatzacoalcos hacia el centro del País.
- *Energía.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de energía para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$215,037 o 9.2% a \$2,555,833 de \$2,340,796 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. El incremento se debe principalmente a nuevos tráficó de importación de combustibles vía Nogales y Piedras Negras hacia Hermosillo y Torreón, igual que el tráfico de importación de carbón por Piedras Negras.
- *Industrial.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división industrial para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$81,469 o 2.6% a \$3,250,130 de \$3,168,661 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. El incremento se debe principalmente a mayores tráficó de cerveza, carros nuevos de Ferrocarril, papel, maquinaria, Equipo Ferroviario, y electrodomésticos.
- *Intermodal.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división intermodal para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$368,508 o 16.6% a \$2,581,386 de \$2,212,878 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Toda la división transportó 318,450 contenedores, el crecimiento se debió principalmente en la sub-división transfronterizo debido a la consolidación de los tráficó de exportación e importación por frontera, desde Monterrey y Silao.
- *Metales.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de metales para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$319,264 o 17.2% a \$2,177,827 de \$1,858,563 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. El incremento se debe principalmente a mayores tráficó de chatarra, planchón, rollos de acero. También se continuó con los movimientos de tubería para diversos gasoductos.

- *Minerales.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de minerales para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 disminuyeron \$74,415 o 2.6% a \$2,835,428 de \$2,909,843 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. La disminución se debe principalmente al paro de operación de una mina en el estado de Sonora que representó la pérdida de 2 millones de toneladas de mineral anuales.
- *Ingresos por pasajeros.* Los ingresos por la prestación de otros servicios por los ingresos por pasajeros para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$27,965 o 19.9% a \$168,679 de \$140,714 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 debido a un incremento en el número de pasajeros transportados.
- *Otros.* Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$123,021 o 8.6% a \$1,557,310 de \$1,434,289 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Costos y gastos operativos

Costos y gastos operativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2016, aumentó \$1,437 millones o 6.6% a \$23,086 millones de \$21,649 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente como resultado de las tendencias que afectan directamente nuestros costos y gastos operativos según se describe a continuación.

Costos y gastos directos de operación

Los costos directos operativos consisten, principalmente, de costos laborales, maquinaria y equipo, gastos indirectos y arrendamiento de carros. Los costos operativos para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$1,296,378 a \$18,555,429 de \$17,259,051 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente por los incrementos en: costos laborales por \$190,028 por mayor volumen, incremento en personal operativo y salariales; car hire por \$436,527 por la mayor utilización de carros de otros ferrocarriles, mantenimiento de terceros a locomotoras y carros por \$78,366; arrendamiento de equipo \$258,304; gastos por siniestros \$166,872, y parcialmente compensado por un decremento en el costo del consumo de diésel por (\$204,123) debido a un menor consumo de diésel y mejoras en el rendimiento y otros por \$282,398.

Otros costos y gastos de operación

La depreciación y amortización se incrementó por \$186,378, de \$2,678 millones a \$2,865 millones, principalmente por mayores inversiones de capital realizadas durante 2016. Los gastos de administración disminuyeron \$56,821 a \$1,058,941 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 de \$1,115,762 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente por: decremento en costo laboral de (\$24,769) por disminución del número de empleados y otros por \$32,052. Los otros ingresos netos incrementaron \$102,574 a \$216,543 de \$113,969, como resultado, principalmente, por incremento en la venta de activos fijos y refacciones.]

Utilidad de operación

Como resultado de los factores mencionados, la utilidad de operación se incrementó en \$1,505,156 miles pasando de \$8,314,010 para el año terminado en 2015 a \$9,819,166 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016.

Costo financiero

Los costos financieros netos disminuyeron \$213,459 pasando de \$ 234,385 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a de \$20,926 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 como resultado, principalmente del incremento en la ganancia por tipo de cambio de \$110 millones, combinado con un incremento en el ingreso por intereses de \$96 millones y una leve reducción en el costo por intereses, por la terminación de algunos créditos.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto presenta una disminución de (\$16,177) pasando de \$88,859 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$72,682 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 como resultado, principalmente de un menor volumen de operaciones de ferrocarril y Terminal del Valle de México.

Impuestos a la utilidad

Los gastos relacionados con el impuesto a la utilidad disminuyeron \$780,518 pasando de \$2,243,785 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$1,463,267 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, principalmente por la aplicación de un estímulo fiscal por el IEPS pagado en la compra del diésel para locomotoras.

Utilidad neta

Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó \$2,482,956 a \$8,407,655 de \$5,924,699 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Año terminado el 31 de diciembre de 2015 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2014 (en miles de Pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en Pesos)

Ingresos por prestación de productos y servicios

Productos y Servicios ⁽¹⁾	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2015	2014	Cambio	
	(en millones de Ps.)		(en %)	
Agricultura	8,456	6,881	1,575	22.9
Automotriz	3,603	3,227	376	11.6
Cemento	1,311	1,199	112	9.3
Químicos y fertilizantes	2,527	2,226	301	13.5
Energía	2,341	2,452	(111)	(4.5)
Industrial	3,169	2,676	493	18.4
Intermodal	2,213	1,880	333	17.7
Metal	1,858	1,556	302	19.4
Mineral	2,910	2,715	195	7.2
Transporte de Pasajeros	141	127	14	11.0
Otros.....	1,434	1,056	378	35.8
Total de ingresos.....	29,963	25,995	3,968	15.3

(1) Información de productos y servicios incluye el cargo de diésel.

Los ingresos por los servicios que prestamos durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$3,967,625 a \$29,962,988 de \$25,995,363 durante el año terminado el 31 de diciembre de 2014. Este incremento se debió principalmente al desempeño positivo de todos nuestros productos y servicios (distintos al de energía), en particular, al agrícola, automotriz, industrial, minerales y servicios intermodales. A continuación se detalla nuestro desempeño por producto y servicio:

- *Agrícola.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división agrícola para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$1,575,189 o 22.9% a \$8,456,210 de \$6,881,021 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. Durante el 2015, el incremento se debe principalmente a un aumento en la importación de granos hacia la zona centro del país y mayores importaciones por puertos.
- *Automotriz.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división automotriz para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$375,643 o 11.6% a \$3,602,920 de \$3,227,277 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. El incremento se debe principalmente a la celebración de un nuevo contrato con Ford para transportar carros de una fábrica ubicada en Hermosillo, combinado con el incremento en el tráfico de importación de vehículos Nissan vía Mazatlán.
- *Cemento.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de cemento para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$112,073 o 9.3% a \$1,310,645 de \$1,198,572 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. Se proporcionaron nuevos servicios a las principales plantas cementeras del país.
- *Químicos y fertilizantes.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de químicos y fertilizantes para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$301,528 o 13.5% a \$2,527,469 de \$2,225,941 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. El incremento se debe principalmente al

movimiento de mayores volúmenes de ácido sulfúrico y de sulfato utilizado principalmente en la industria de la limpieza.

- *Energía.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de energía para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 disminuyeron \$111,691 o 4.5% a \$2,340,796 de \$2,452,487 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. La disminución se debe principalmente a la baja en el desalajo de combustóleo de las refinerías hacia los puertos.
- *Industrial.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división industrial para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$493,006 o 18.4% a \$3,168,661 de \$2,675,655 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. El incremento se debe principalmente a mayores tráficos alcanzando un movimiento de 116,929 carros transportando diferentes productos, algunos de los más importantes son cerveza, carros nuevos de ferrocarril, papel y electrodomésticos.
- *Intermodal.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división intermodal para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$333,172 o 17.7% a \$2,212,878 de \$1,879,706 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. El incremento se debe principalmente a que en 2015, creció el corredor transfronterizo Monterrey-Chicago y se consolidaron dos servicios adicionales a Silao.
- *Metales.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de metales para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$302,747 o 19.4% a \$1,858,563 de \$1,555,816 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. El incremento se debe principalmente a tráficos de chatarra y arrabio, además de productos terminados como láminas, y se continuó con los movimientos de tubería para diversos gasoductos.
- *Minerales.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de minerales para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$194,329 o 7.2% a \$2,909,843 de \$2,715,514 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. El incremento se debe principalmente a que se generó un crecimiento en la importación de chatarra y planchón, así como un fuerte incremento en el movimiento de concentrados de cobre, tanto nacionales, como provenientes de Estados Unidos.
- *Ingresos por pasajeros.* Los ingresos por la prestación de otros servicios por los ingresos por pasajeros para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$13,441 o 11.0% a \$140,714 de \$127,273 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014.
- *Otros.* Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$378,188 o 35.8% a \$1,434,289 de \$1,056,101 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014 debido al incremento de pasajeros transportados.

Costos y gastos operativos

Costos y gastos operativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2015, aumentó \$2,206 millones o 11.3% a \$21,649 millones de \$19,443 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente como resultado de las tendencias que afectan directamente nuestros costos y gastos operativos según se describe a continuación.

Costos y gastos directos de operación

Los costos directos operativos consisten, principalmente, de costos laborales, maquinaria y equipo, gastos indirectos y arrendamiento de carros. Los costos directos operativos para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$1,775,440 a \$17,259,051 de \$15,483,611 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente por los incrementos en: costos laborales por \$181,495 por mayor volumen, incremento en personal operativo y salariales; car hire por \$429,903 por la mayor utilización de carros de otros ferrocarriles, mantenimiento de terceros a locomotoras y carros por \$179,956; arrendamiento de equipo \$239,989; gastos por siniestros \$166,872; consumo de diésel por \$569,557 debido a un mayor consumo de diésel e incremento en precio del 7.3% y mejoras en el rendimiento; y otros por \$7,668.

Otros costos y gastos de operación

La participación de los trabajadores en las utilidades de la empresa incrementó \$128 millones de \$581 millones a \$710 millones como resultado de un incremento en ingresos de operación. La depreciación y amortización se incrementó por \$248,216, de \$2,430 millones a \$2,678 millones por mayores inversiones de capital realizadas durante 2015. La provisión de PTU del ejercicio 2015 se incrementó por \$128,652. Los gastos de administración se incrementaron \$34,097 a \$1,115,762 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$1,081,665 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente por: decremento en costo laboral de (\$24,769) por disminución del número de empleados y otros por (\$32,052). Los otros ingresos netos disminuyeron \$19,101 a \$113,969 de \$133,070, como resultado, principalmente, por una menor utilidad en venta de activos fijos y refacciones.

Utilidad de operación

Como resultado de los factores mencionados, la utilidad de operación se incrementó en \$1,762,119 pasando de \$6,551,891 para el año terminado en 2014 a \$8,314,010 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Costo financiero

Los costos financieros netos aumentaron \$212,771 pasando de \$ 21,614 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$234,385 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 como resultado, principalmente por una disminución en la ganancia por tipo de cambio de \$108 millones, combinado con una reducción en el ingreso por intereses de \$53 millones, originado por una menor posición de tesorería debido al pago de un dividendo en noviembre de 2014 y un leve incremento en el costo por intereses, por la contratación de certificados bursátiles en octubre de 2014.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 disminuyó \$13,287 a \$88,859 de \$102,146 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, como resultado, principalmente por menor volumen de operaciones del ferrocarril y Terminal del Valle de México.

Impuestos a la utilidad

Los gastos relacionados con el impuesto a la utilidad para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$318,177 a \$2,243,785 de \$1,925,608 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, esto se debió a un incremento de 23.2% en la utilidad base de impuestos originados por todos los cambios ya mencionados anteriormente.

Utilidad neta

Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó \$1,217,884 a \$5,924,699 de \$4,706,815 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014.

UAFIDA Ajustada

Para una reconciliación de la UAFIDA Ajustada en relación con nuestra utilidad de operación, ver la sección "Información financiera seleccionada y otra información".

Periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 comparado con el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016

La UAFIDA Ajustada para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 se incrementó \$1,304 millones o 12.3% a \$11,941 millones de \$10,637 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, principalmente, como resultado de la Adquisición. El margen de UAFIDA Ajustada para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 disminuyó 10 puntos base a 43.1% de 43.2% para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016.

Año terminado el 31 de diciembre de 2016 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2015

La UAFIDA Ajustada para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó \$3,385 millones o 31.4% a \$14,376 millones de \$10,992,243 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Este incremento de UAFIDA Ajustada refleja un crédito fiscal resultante del pago de IEPS en relación con la compra de diésel. El margen de UAFIDA Ajustada para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó 720 puntos base a 43.9% de 36.7% para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Año terminado el 31 de diciembre de 2015 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2014

La UAFIDA Ajustada para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó \$2,010 millones a \$10,992,243 de \$8,982 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente, como resultado de un incremento en nuestra utilidad operativa. El margen de UAFIDA Ajustada para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó 220 puntos base a 36.7% de 34.6% para el año terminado el 31 de diciembre de 2014.

Liquidez y recursos de capital

Liquidez

La liquidez representa nuestra capacidad de generar flujo de efectivo suficiente proveniente de nuestras operaciones para cumplir con nuestras obligaciones, así como nuestra capacidad para obtener financiamiento en términos adecuados. Por ello, la liquidez no puede considerarse en forma separada de nuestras fuentes de capital que consisten principalmente de recursos disponibles o recursos potenciales que pudieran ser utilizados para lograr nuestros objetivos. Actualmente, nuestras necesidades de liquidez surgen principalmente de las exigencias de inversiones de capital, capital de trabajo, pagos de deuda y dividendos. Para satisfacer nuestras necesidades de liquidez y de inversiones de capital, nos apoyamos principalmente en nuestras fuentes de recursos financieros, incluyendo el flujo de efectivo generado por nuestras operaciones y en nuestras líneas de crédito calificadas y comprometidas.

Consideramos que nuestro flujo operativo, nuestras líneas de crédito calificadas y comprometidas y nuestro financiamiento a largo plazo nos proveerán de liquidez suficiente para cumplir con nuestras necesidades de inversiones de capital planeadas, capital de trabajo, obligaciones contractuales futuras y pago de dividendos.

Flujos netos de efectivo por actividades de operación

Periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 comparado con el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016

Para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, los flujos netos de efectivo de actividades de operación aumentó \$33 millones a \$8,066 mil millones, en comparación con \$8,033 mil millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, principalmente como resultado de un incremento en ingreso neto (neto de partidas de conciliación distintas de efectivo) y un menor pago de impuestos que compensado parcialmente por un incremento en cuentas por cobrar.

Años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 los flujos netos de efectivo generados por actividades de operación incrementaron \$2'873,569 para alcanzar \$11'441,298, en comparación con \$8'567,729 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente como resultado de un menor pago de impuestos por beneficio de un crédito fiscal por la compra de combustibles.

Años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, los flujos netos de efectivo generados por actividades de operación incrementaron \$636,396 para alcanzar \$8'567,729 en comparación con \$7'931,333 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente como resultado de unas utilidades antes de impuesto mayores con respecto al año anterior, disminución de cuentas por cobrar, compensado con un mayor pago de impuestos.

Flujos netos de efectivo por actividades de inversión

Periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 comparado con el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016

Para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, el efectivo neto utilizado en actividades de inversión aumentó \$35,276 mil millones llegando a \$39,374 mil millones, en comparación con efectivo utilizado de \$4,098 mil millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, principalmente como resultado del pago de la Adquisición.

Años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, el efectivo neto utilizado en actividades de inversión aumentó \$565,196 llegando a \$6,401,839, en comparación con efectivo utilizado de \$5,836,643 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente como resultado de una mayor inversión en el Gasto de Capital (*Capex*).

Años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, el efectivo neto utilizado en actividades de inversión incrementó \$2,572,829 millones llegando a \$5,836,643, en comparación con efectivo utilizado de \$3,263,814 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente como resultado de un mayor inversión en el Gasto de Capital (*Capex*) por la compra de locomotoras de última generación.

Flujos netos de efectivo por actividades de financiamiento

Periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017 comparado con el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016

Para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, el efectivo neto de actividades de financiamiento aumentó \$30,246 mil millones para alcanzar un efectivo generado de \$32,927 mil millones, en comparación con efectivo neto usado de \$2,681 millones para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2016, principalmente como resultado de la obtención del Crédito Puente y el crédito con Santander.

Años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, el efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento incrementó \$1,749,770 llegando a \$2,917,467, en comparación con efectivo utilizado de \$1,167,697 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, debido principalmente al pago de dividendos a Grupo México y a Union Pacific por Ps\$2,274,265 (equivalentes a USD\$100 millones de Dólares).

Años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

Para el año que terminó el 31 de diciembre de 2015, el efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento disminuyó en \$2,990,246 a \$1,167,697 en comparación con \$4,157,943 en 2014. Este cambio se debió principalmente a que en 2015 únicamente se pagó dividendos a Union Pacific por \$389,074; además en 2014 se refinanció un Certificado Bursátil de Ferromex que venció en octubre de ese mismo año.

Créditos de bancos y otras instituciones financieras

La deuda a largo plazo se integra de la siguiente forma:

	30 de septiembre de 2017	31 de diciembre de 2016		
		2016	2015	2014
		(en miles de Pesos)		

Crédito contratado con Credit Agricole Cib Eximbank, antes Calyon-Exembank, por EUAS\$4,166 en 2015 con fechas de vencimiento cada tres meses hasta el 15 de junio de 2016, que devenga intereses a una tasa LIBOR de tres meses. ⁽¹⁾	---	---	71,675	183,928
Crédito contratado con Credit Agricole Cib Eximbank, antes Calyon-Exembank, por EUAS\$1,666 en 2015 con fechas de vencimiento cada tres meses hasta el 15 de junio de 2016, que devenga intereses a una tasa LIBOR de tres meses MÁS 0.40% y 0.50%, respectivamente. ⁽¹⁾	---	---	20,062	51,482
Crédito con Banco Nacional de México, S.A. de C.V., y Eximbank con fechas de vencimiento cada tres meses hasta el 15 de septiembre de 2015, que devengan interés a 8.18%. ⁽²⁾	---	---	---	104,625
Crédito contratado por Ferrosur con IXE banco el 31 de mayo de 2011 por \$450,000, devenga intereses a una tasa de THIE de 91 días más 1.35% con vencimiento trimestral a partir de 31 de agosto de 2013 y hasta el 31 de mayo de 2018. ⁽³⁾	67,500	135,000	225,000	315,000
Préstamo contratado por Ferrosur con Eximbank-PEFCO el 16 de marzo de 2012 con vencimiento el 15 de mayo de 2021, devenga intereses a una tasa Libor a tres meses más 0.65%	22,201,438	---	---	---
Crédito Puente, el cual devenga intereses a una tasa Libor a tres meses más 1.50% durante el primer trimestre, 1.75% durante el segundo trimestre, 2.00% durante el tercer trimestre y 2.50% durante el cuarto trimestre	309,276	421,425	428,892	433,566
Préstamo contratado por GMXT con Santander el 26 de junio de 2017 con vencimiento el 22 de junio de 2022, devenga intereses a una tasa THIE de 28 días más 1.00%	4,543,275	---	---	---
Préstamo contratado por FEC PEVT, LLC con State of Florida Department of Transportation contratado el 10 de octubre de 2014, con vencimiento el 01 de octubre de 2034, devenga intereses a una tasa fija de 3.5%	485,944	---	---	---
Certificados bursátiles emitidos por Ferromex	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000
Certificados Bursátiles	<u>10,000</u>	<u>---</u>	<u>---</u>	<u>---</u>
	42,607,433	5,556,425	5,745,629	6,088,601
Costo de emisión de deuda	(302,244)	(27,991)	(35,045)	(46,034)
Porción circulante de la deuda a largo plazo	<u>(22,157,178)</u>	<u>(179,603)</u>	<u>(254,620)</u>	<u>(411,147)</u>
Deuda a largo plazo	<u>20,148,011</u>	<u>5,348,831</u>	<u>5,455,964</u>	<u>5,631,420</u>

(1) Créditos de Credit Agricole Cib-Eximbank, y Credit Agricole CB3, antes Calyon, respectivamente, para la compra de 40 locomotoras, que garantizan dichos créditos.

(2) Créditos con Banamex-Eximbank y directamente con Banamex, usados para prepagar un crédito puente de Banamex, que se usó para la compra de 60 locomotoras, que garantizan dichos créditos.

(3) Crédito con IXE Banco contratado el 31 de mayo de 2012 por Ferrosur para el refinanciamiento de pasivos.

Los vencimientos de la deuda por pagar a largo plazo son como sigue:

	(en miles de Pesos)
2018	\$ 103,204
2019	103,928
2020 (en adelante)	20,028,209
Comisiones financieras	<u>(87,330)</u>
	<u>\$ 20,148,011</u>

Al 30 de septiembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016, Ferromex tiene emisiones de certificados bursátiles con las siguientes características y cuyo saldo se integra como se muestra a continuación:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	30 de septiembre de 2017 (en miles de Pesos)	31 de diciembre de 2016
FERROMX-07-2	16-nov-2007	28-oct-2022	Tasa fija de 9.03%	\$ 1,500,000	\$ 1,500,000
FERROMX-11	15-abr-2011	02-abr-2021	Tasa fija de 8.88%	1,500,000	1,500,000

FERROMX-14	20-oct-2014	07-oct-2024	Tasa fija de 6.76%	2,000,000	2,000,000
GMXT 17	27-sep-2017	17-sep-2017	Tasa fija de 7.99%	9,000,000	---
GMXT 17-2	27-sep-2017	22-sep-2017	Tasa variable TIIE a 28 días + 0.20%	<u>1,000,000</u>	<u>---</u>
				15,000,000	5,000,000
Costo de emisión de deuda				<u>(42,040)</u>	<u>(11,083)</u>
Neto				<u>\$ 14,957,960</u>	<u>\$ 4,988,917</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a las fechas de este estado financiero intermedio consolidado se han cumplido.

Las tasas anuales promedio por los períodos terminados el 30 de septiembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016, fueron: Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días de 7.37% y 6.11%, TIIE a 91 días de 7.38% y 6.19% y Libor a tres meses de 1.33% y 0.98%, respectivamente.

La siguiente tabla incluye una descripción general de (i) las principales obligaciones derivadas de los financiamientos antes mencionados y (ii) las causales y tratamientos de supuestos de amortización anticipada, sin que la lista sea exhaustiva:

Financiamiento	Principales obligaciones y causas de vencimiento anticipado
Crédito Ixe	<p>El acreditado se obliga a no (i) modificar su objeto social o cambiar su giro comercial, (ii) escindirse, entrar en disolución o liquidación, (iii) fusionarse, (iv) hacer pago de dividendos, (v) otorgar crédito, (vi) adquirir pasivos a su cargo, (vii), otorgar fianzas, avales, garantías o asumir obligaciones contingentes garantizando el cumplimiento de obligaciones de terceros, o (viii) constituir gravámenes sobre sus activos (salvo ciertas excepciones).</p> <p>El acreditado no puede realizar amortizaciones anticipadas sin el consentimiento previo y por escrito del acreditante. Para solicitar dicho consentimiento, el acreditado deberá solicitar la amortización anticipada por escrito al acreditante con 3 días de anticipación a la fecha en la que desee realizar el pago. En caso de que se autorice la amortización anticipada, el acreditado deberá pagar los intereses devengados y no pagados a la fecha, el saldo insoluto del crédito, primas de seguros y demás cargos pactados, así como costos y gastos por el pago anticipado.</p>
Crédito PEFCO Eximbank	<p>El acreditado se obliga a no (i) constituir gravámenes sobre ciertos bienes, (ii) enajenar o arrendar ciertos bienes, (iii) utilizar ciertos bienes fuera de México o Estados Unidos, (iv) modificar la naturaleza de su negocio, (v) fusionarse o consolidarse con otras entidades, disolverse o vender una parte sustancial de sus propiedades o cualquier propiedad esencial para su negocio, o (vi) llevar a cabo actos que afecten el valor de sus bienes.</p> <p>El acreditado podrá amortizar anticipadamente este crédito en cualquier fecha de pago de intereses sujeto, entre otras condiciones a que (i) el monto mínimo de pago sea de EUA\$1,000,000, (ii) el acreditado haya notificado a los acreedores con 5 días de anticipación y (iii) se hayan pagado la totalidad de los intereses adeudados a la fecha del pago anticipado.</p>
Crédito Puente	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> GMXT se obliga a (i) entregar estados financieros y otros reportes, (ii) entregar certificaciones y otras notificaciones, (iii) continuar con la conducción del negocio y mantener su existencia legal y permitir que el agente inspeccione los libros contables de GMXT, (iv) cumplir con las leyes aplicables así como con todas sus obligaciones derivadas de cualquier contrato o convenio del que sean parte, (v) obtener y mantener en plena validez y efecto, así como cumplir con todas las obligaciones y condiciones de todas las autorizaciones gubernamentales, permisos, licencias, concesiones, contratos o cualquier otro documento análogo, (vi) operar sus bienes de manera cuidadosa y eficiente, y mantener todos los bienes esenciales para el manejo del negocio en buen estado, (vii) mantener los seguros necesarios y adecuados contra cualquier pérdida y/o daños a su</p>

Financiamiento	Principales obligaciones y causas de vencimiento anticipado
	<p>propiedad, (viii) realizar todos los actos necesarios para que sus obligaciones constituyan obligaciones generales quirografarias con una prelación de pago por lo menos equivalente (<i>pari passu</i>) respecto del pago de cualesquier otras obligaciones, (ix) realizar todos los actos necesarios para mantener los derechos de la acreditante bajo los documentos de crédito, (x) cumplir con todas las leyes ambientales y obtener y mantener cualesquier permisos ambientales necesarios para sus operaciones, (xi) obtener las calificaciones necesarias, (xii) realizar los pagos necesarios para que el acreditado pueda cumplir con sus obligaciones, y (xiii) que cualquier garante bajo el crédito de garantía de las obligaciones del deudor bajo el crédito con Santander.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer:</i> GMXT se obliga a no (i) asumir deuda adicional salvo por la deuda permitida descrita en el contrato de crédito, (ii) constituir, asumir ni permitir que exista gravamen alguno sobre cualquier de sus bienes salvo por los gravámenes permitidos, (iii) realizar o adquirir cualquier inversión, excepto por las inversiones permitidas, (iii) consolidarse o fusionarse con cualquier otra Persona, ni directa o indirectamente, transferir, ceder, entregar, vender, arrendar o de cualquier forma disponer de todos sus bienes sin previo consentimiento de Santander, (iv) realizar cualquier venta o celebrar cualquier acuerdo para realizar cualquier venta de activos excepto por las permitidas en el contrato de crédito, (v) celebrar, crear o asumir cualquier obligación que prohíba el reparto dividendos, y abstenerse de pagar declarar el pago de dividendos, (vi) cambiar en forma sustancial el giro y naturaleza de sus actividades principales, (vii) celebrar cualquier operación con cualesquier Afiliadas, (viii) modificar o de otra manera cambiar cualquiera de sus estatutos sociales, (ix) modificar, cambiar, adicionar u otorgar cualquier renuncia respecto de los documentos de la adquisición, (x) utilizar los recursos del crédito con otros fines que los fines permitidos, (xi) celebrar, crear o asumir cualquier obligación que prohíba el reparto dividendos, y abstenerse de pagar declarar el pago de dividendos, (xii) permitir un índice de apalancamiento mayor a 2.75:1.00 o un índice de cobertura menor a 5.00:1.00, (xiv) volverse una persona sancionada, (xiii) usar fondos derivados de actividades de lavado de dinero u otras actividades ilícitas para realizar cualesquier pagos a la acreditante, (xiv) realizar cualquier acción que tenga como consecuencia que GMXT se tenga que registrar como sociedad de inversión, (xv) permitir que se pague o se autorice un pago que se considere corrupto.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado (i) el incumplimiento en el pago de intereses, comisiones, principal y gastos, (ii) si cualquier declaración o información por GMXT resulta ser falsa o incorrecta, (iii) el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de hacer o no hacer cargo de GMXT, (iv) el incumplimiento de otros contratos según los términos del contrato de crédito, (v) que cualquier acreditante no pague cualquier monto adeudado mayor a \$100'000,000.00 de Dólares, (vi) GMXT admite por escrito su incapacidad para pagar sus deudas, (vii) designar a un liquidador, o realizar una cesión general en favor de sus acreedores, o iniciar un procedimiento para ser insolvente, (viii) GMXT inicia cualquier procedimiento para declararse en concurso mercantil, quiebra o insolvencia, o se inicia cualquier procedimiento de embargo, ejecución, confiscación o proceso similar en contra de GMXT, (ix) si se dicta una sentencia ejecutoriada en contra de GMXT por un monto superior a \$100'000,000.00 de Dólares, (x) si se dicta una sentencia que tenga un efecto material adverso, (xi) si cualquier permiso, licencia, decreto, concesión, contrato o cualquier instrumento emitido por cualquier autoridad gubernamental es revocado, (xii) cualquier imposición de una autoridad gubernamental en relación con el tipo de cambio que tenga un efecto adverso al pago bajo el contrato de crédito, se extiende la fecha de vencimiento del crédito puente, (xiii) si GMXT impugna la validez del contrato, o se inicia cualquier procedimiento para impugnar la validez, o si cualquier obligación deja de ser válida y exigible, (xiv) que ocurra cualquier cambio a la ley aplicable que afecte a los documentos del crédito, (xv) que ocurra un cambio de control, (xvi) cualquier ejecución o embargo que afecte los bienes, o activos o propiedad de GMXT, (xvii) cualquier determinación de cualquier autoridad gubernamental que retrase el pago de cualquier monto bajo el contrato de crédito, y (xviii) ocurre un evento ERISA (según se define en el contrato de crédito).</p>
Crédito Santander	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> GMXT se obliga a (i) entregar estados financieros y otros reportes, (ii) entregar certificaciones y otras notificaciones, (iii) continuar con la conducción del negocio y mantener su existencia legal, (iv) cumplir con las leyes aplicables así como con todas sus obligaciones derivadas de cualquier contrato o convenio del que sean parte, (v) pagar todos los impuestos que le sean determinados y presentar todas las devoluciones de impuestos, (vi) implementar y mantener políticas y procedimientos creados para cumplir con todas las leyes anti-lavado, (vii) obtener y mantener en plena validez y efecto, así como cumplir con todas las obligaciones y condiciones de todas las autorizaciones</p>

Financiamiento	Principales obligaciones y causas de vencimiento anticipado
	<p>gubernamentales, permisos, licencias, concesiones, contratos o cualquier otro documento análogo, (viii) operar sus bienes de manera cuidadosa y eficiente, y mantener todos los bienes esenciales para el manejo del negocio en buen estado, (ix) mantener los seguros necesarios y adecuados contra cualquier pérdida y/o daños a su propiedad, (x) realizar todos los actos necesarios para que sus obligaciones constituyan obligaciones generales quirografarias con una prelación de pago por lo menos equivalente (<i>pari passu</i>) respecto del pago de cualesquier otras obligaciones, (xi) utilizar los recursos del crédito para los fines que se establecen en el crédito, (xii) causar que FEC celebre un convenio de adhesión al crédito y entregue una opinión legal, (xiii) cumplir con todas las leyes ambientales y obtener y mantener cualesquier permisos ambientales necesarios para sus operaciones, (xiv) llevar libros adecuados y registros contables, (xv) permitir que Santander inspeccione los libros contables de GMXT, (xvi) realizar todas las operaciones con cualquiera de sus Afiliadas en términos de mercado, (xvii) notificar a Santander si cualquier de sus accionistas se llegare a encontrar en las listas de personas restringidas, (xviii) causar que cualquier obligado solidario adicional celebre un convenio de adhesión al contrato de crédito, y (xix) notificar a Santander que se llevó a cabo la Adquisición.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer:</i> GMXT se obliga a no (i) asumir deuda adicional salvo por la deuda permitida descrita en el contrato de crédito, (ii) constituir, asumir ni permitir que exista gravamen alguno sobre cualquier de sus bienes salvo por los gravámenes permitidos, (iii) cambiar en forma sustancial el giro y naturaleza de sus actividades principales, (iv) consolidarse o fusionarse con cualquier otra Persona, ni directa o indirectamente, transferir, ceder, entregar, vender, arrendar o de cualquier forma disponer de todos sus bienes sin previo consentimiento de Santander, (v) realizar cualquier venta o celebrar cualquier acuerdo para realizar cualquier venta de activos excepto por las permitidas en el contrato de crédito, (vi) celebrar, crear o asumir cualquier obligación que prohíba el reparto dividendos, y abstenerse de pagar declarar el pago de dividendos, (vii) celebrar cualquier operación con cualesquier Afiliadas, (viii) modificar o de otra manera cambiar cualquiera de sus estatutos sociales, (ix) realiza cambios a su contabilidad contrarios a las disposiciones legales, (x) iniciar un procedimiento o aprobar una resolución para ser disuelta o liquidada, (xi) permitir un índice de apalancamiento mayor a 2.75:1.00 o un índice de cobertura menor a 5.00:1.00, y (xii) usar fondos derivados de actividades de lavado de dinero u otras actividades ilícitas para realizar cualesquier pagos a Santander.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado (i) el incumplimiento en el pago de intereses, comisiones, principal y gastos, (ii) si cualquier declaración o información por GMXT resulta ser falsa o incorrecta, (iii) el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de hacer o no hacer cargo de GMXT, (iv) el incumplimiento de otros contratos según los términos del contrato de crédito, (v) GMXT inicia cualquier procedimiento para declararse en concurso mercantil, quiebra o insolvencia, o se inicia cualquier procedimiento de embargo, ejecución, confiscación o proceso similar en contra de GMXT, o si GMXT admite por escrito su incapacidad para pagar sus deudas, (vi) si se dicta una sentencia ejecutoriada en contra de GMXT por un monto superior a \$50'000,000.00 de Dólares, (vii) se extiende la fecha de vencimiento del crédito puente, (viii) si cualquier permiso, licencia, decreto, concesión, contrato o cualquier instrumento emitido por cualquier autoridad gubernamental es revocado, (ix) si GMXT impugna la validez del contrato, o se inicia cualquier procedimiento para impugnar la validez, o si cualquier obligación deja de ser válida y exigible, (x) que ocurra cualquier cambio a la ley aplicable que afecte a los documentos del crédito, (xi) cualquier ejecución o embargo que afecte los bienes, o activos o propiedad de GMXT, y (xii) si cualquier autoridad gubernamental expropia todos o en parte sustancial de los bienes de GMXT.</p>
Crédito State of Florida Department of Transportation	<p><i>Obligaciones de hacer.</i> La acreditada se obliga a (i) previo a cualquier desembolso, obtener cualesquier permisos, derechos sobre inmuebles, y aprobaciones necesarias para la fase de construcción del proyecto, (ii) asumir responsabilidad del proyecto, (iii) sacar en paz a la acreditante, sus agencias, el Estado de Florida y cada uno de sus funcionarios en relación con cualquier demanda derivada de cualquier acto u omisión de la acreditada en relación con la planeación del proyecto, (iv) adherirse a los principios aceptados de contabilidad, (v) entregar a la acreditada la información, reportes, registros, contratos y otros documentos relaciones con el proyecto, (vi) celebrar un contrato de confidencialidad en los términos del formato que se adjunta al contrato de crédito, (vii) entregar una carta de crédito a la acreditante.</p>

Financiamiento	Principales obligaciones y causas de vencimiento anticipado
	<p><i>Obligaciones de no hacer.</i> La acreditada se obliga a no usar los recursos del crédito con el propósito de influir en la legislatura de Florida, en el poder judicial o alguna agencia del Estado de Florida.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado del contrato de crédito (i) el incumplimiento en el pago de cualquier monto y que dicho incumplimiento continúe por 5 años, (ii) si cualquier declaración o estipulación realizada por la acreditada o por FEC resultara ser falsa o engañosa (iii) se emita una orden con el consentimiento de la acreditada para designar a un depositario de una parte del proyecto, (iv) se inicie cualquier procedimiento, con el consentimiento de la acreditada o de FEC, para realizar un acuerdo entre los acreedores y la acreditada y FEC en relación con cualquier demanda derivada de cualquier ley emitida o que se emita, (v) se inicie cualquier procedimiento por o en contra de la acreditada para declarar su insolvencia, o cualquier proceso similar, y que dicho procedimiento no se deseché en los 60 días posteriores a su inicio, (vi) se incumpla con la entrega o renovación de la carta de crédito o de la garantía, excepto si la acreditada hubiere pagado el crédito en un monto de tres millones de Dólares, (vii) cualquier incumplimiento con las obligaciones del contrato de crédito.</p>
FERROMX-07-2	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) presentar información trimestral o anual a la CNBV, BMV y al representante común correspondiente, (ii) cumplir con los requerimientos de presentación o divulgación de información, (iii) utilizar los recursos derivados de la colocación para los fines establecidos y mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el RNV, (iv) conservar la existencia legal y de las subsidiarias, así como mantener su contabilidad y mantener vigentes todas las autorizaciones, permisos y licencias, (v) mantener los bienes necesarios para la realización de sus actividades, contar y hacer que las subsidiarias contraten con compañías de seguros de reconocido prestigio, y (vi) tomar todas las acciones y medidas necesarias a efecto de que las obligaciones de pago amparados por los certificados bursátiles tengan la misma preferencia en el pago que cualquier otra deuda no garantizada de le Emisora.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) no cambiar el giro preponderante de su negocio y el de sus subsidiarias, (ii) abstenerse de crear cualquier gravamen salvo que garantice las obligaciones de los certificados bursátiles, (iii) no fusionarse en calidad de fusionada o escindirse, salvo que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma expresamente las obligaciones de Ferromex, no hubiere causa de vencimiento anticipado y no afecte de manera adversa las operaciones o la situación financiera de Ferromex, y (iv) no pagar dividendos o realizar cualquier distribución a sus accionistas si Ferromex se encuentra en incumplimiento de sus obligaciones o si con el pago de dividendos incurre en incumplimiento conforme al título de la emisión de los certificados bursátiles.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado de los certificados bursátiles:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Voluntarias: el principal de los certificados bursátiles se amortizará en un solo pago a la fecha de vencimiento, contra la entrega del título o certificado emitido por Indeval. b. Obligatorias: (i) si el emisor dejare de realizar el pago oportuno, a su vencimiento, de cualquier cantidad de intereses y dicho pago no se realizara dentro de los siguientes 5 días hábiles, (ii) si el emisor proporciona al representante común o a los tenedores información incorrecta o falsa importante para la emisión y dicha información no se haya ratificado en 30 días naturales, (iii) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias incumplen con cualquier obligación contenida en el título, (iv) si se declara el vencimiento anticipado de cualquier convenio, acta de emisión, contrato de crédito o instrumento similar, que evidencie deudas por un monto de EUA\$100,000,000.00, (v) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias fuera declarado en quiebra, concurso mercantil o procedimiento similar o admita por escrito su incapacidad, (vi) si se emite cualquier resolución judicial definitiva por una cantidad equivalente a EUA\$100,000,000.00 y dicha resolución afecte las operaciones y situación financiera del emisor, (vii) si cualquier autoridad expropia, interviene o asume legalmente la posesión administración o el control de los activos del emisor o de cualquiera de sus subsidiarias afectando las operaciones y situación financiera del emisor o de sus subsidiarias y limitara las facultades de la administración del emisor, y (viii) si incurre en cambio de control.

Financiamiento	Principales obligaciones y causas de vencimiento anticipado
FERROMX-11	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) simultáneamente a la presentación de la información trimestral o anual a la CNBV, BMV y al público inversionista, enviar al representante común un ejemplar de dicha información por correo, (ii) cumplir con todos los requerimientos de presentación o divulgación de información a que esté obligada Ferromex, así como entregar un certificado indicando el cumplimiento por parte de Ferromex de las obligaciones contenidas en el suplemento, (iii) utilizar los recursos derivados de la colocación para los fines ahí estipulados, (iv) conservar su existencia legal, (v) mantener los bienes necesarios para la realización de sus actividades y contratar compañías de seguros de reconocido prestigio, (vi) tomar todas las acciones necesarias a efecto de que las obligaciones tengan la misma preferencia en el pago que cualquier otra deuda de Ferromex y (vii) mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el RNV y en el listado de la BMV.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) no cambiar el giro preponderante de su negocio y el de sus subsidiarias en conjunto, (ii) abstenerse de crear cualquier gravamen, salvo los permitidos por los documentos de la emisión de las Notas 8.88%, (iii) podrá fusionarse en cualquier calidad, con Ferrosur, sin embargo no podrá fusionarse en calidad de fusionada o escindirse salvo que la sociedad que subsista asuma las obligaciones de Ferromex, no hubiere caso de vencimiento anticipado y dicha transacción no afecte las operaciones o situación financiera de Ferromex, y (iv) pagar dividendos o realizar cualquier otra distribución a sus accionistas, si Ferromex se encuentra en incumplimiento de sus obligaciones, o si el pago de dicho dividendo incurre en un incumplimiento.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado de los certificados bursátiles:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Voluntarias: el principal de los certificados bursátiles se amortizará en un solo pago en la fecha de vencimiento contra la entrega del título o de la certificación emitida por Indeval. En caso de que el día de pago no sea un día hábil, el pago se realizará el día hábil inmediato siguiente. b. Obligatorias: (i) si el emisor dejara de realizar el pago oportuno a su vencimiento de cualquier cantidad de intereses y dicho pago no se realizara dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha en que debió realizarse, (ii) si el emisor proporciona al representante común o a los tenedores información incorrecta con motivo de la emisión de los certificados bursátiles, (iii) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias incumple con cualquiera de sus obligaciones contenidas en el título, (iv) si se declara el vencimiento anticipado de cualquier convenio, acta de sesión, contrato de crédito o algún instrumento similar que evidencia deudas en donde el acreedor sea una institución financiera, nacional o extranjera, o se trate de un financiamiento bursátil del emisor que individualmente o en su conjunto importen una cantidad equivalente a EUA\$100,000,000.00, (v) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias importantes fuere declarada en quiebra, insolvencia, concurso mercantil o procedimiento similar o se declarara su incapacidad para pagar sus deudas a su vencimiento, (vi) si se emitiera cualquier resolución judicial definitiva en contra del emisor por un monto de EUA\$100,000,000.00 y afectara de manera adversa las operaciones o la situación financiera del emisor, (vii) si cualquier autoridad expropia, interviene o asume legalmente la posesión o control de los activos del emisor, o limitara la facultad de administración del emisor, (viii) si el emisor rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles, o (ix) si ocurre un cambio de control.
FERROMX-14	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) presentar información trimestral y anual a la CNBV, BMV y al representante común de los certificados bursátiles, (ii) cumplir con los requerimientos de presentación o divulgación de información, (iii) utilizar los recursos derivados de la colocación para los fines establecidos y mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el RNV, (iv) conservar la existencia legal y la de sus subsidiarias, así como mantener su contabilidad y mantener vigentes todas las autorizaciones, permisos y licencias, (v) mantener los bienes necesarios para la realización de sus actividades, contratar y hacer que sus subsidiarias contraten con compañías de seguros de reconocido prestigio, y (vi) tomar todas las acciones y medidas necesarias a efecto de que las obligaciones de pago amparados por los certificados bursátiles tengan la misma preferencia en el pago que cualquier otra deuda no garantizada de Ferromex.</p>

Financiamiento	Principales obligaciones y causas de vencimiento anticipado
	<p><i>Obligaciones de no hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) no cambiar el giro preponderante de su negocio y el de sus subsidiarias, (ii) abstenerse de crear cualquier gravamen salvo que garantice las obligaciones de los certificados bursátiles, (iii) no fusionarse en calidad de fusionada o escindirse salvo que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma expresamente las obligaciones de Ferromex, no hubiere causa de vencimiento anticipado y no afecte de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor, y (iv) no pagar dividendos o realizar cualquier distribución a sus accionistas si Ferromex se encuentra en incumplimiento de sus obligaciones o si con el pago de dividendos incurre en incumplimiento conforme al título de la emisión.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado de los certificados bursátiles:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Voluntarias: el principal de los certificados bursátiles se amortizará en un solo pago en la fecha de vencimiento, contra la entrega del título o certificación emitida por Indeval. En caso de que la fecha de vencimiento no se día hábil, el principal deberá ser liquidado el día hábil inmediato siguiente. El emisor tendrá en cualquier momento derecho a pagar anticipadamente la totalidad pero no menos de la totalidad, del valor nominal de los certificados bursátiles, en cualquier fecha de pago de intereses, en cuyo caso pagará un precio igual al precio de amortización anticipada más los intereses devengados y no pagados sobre el principal de los certificados bursátiles a la fecha de amortización anticipada respectiva. El emisor solicitará al representante común que notifique su decisión con 30 días naturales de anticipación. En dicho caso el emisor pagará a los tenedores una cantidad igual al monto que resulte mayor del importe de principal pendiente de pago y la suma del valor presente del pago de principal y de cada uno de los pagos pendientes de intereses. b. Obligatorias: (i) si el emisor dejare de realizar el pago oportuno, a su vencimiento, de cualquier cantidad de intereses y dicho pago no se realizara dentro de los siguientes 5 días hábiles, (ii) si el emisor proporciona al representante común o a los tenedores información incorrecta o falsa importante para la emisión y dicha información no se haya ratificado en 30 días naturales, (iii) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias incumplen con cualquier obligación contenida en el título, (iv) si se declara el vencimiento anticipado de cualquier convenio, acta de emisión, contrato de crédito o instrumento similar, que evidencia deudas por un monto de EUA\$100,000,000.00, (v) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias fuera declarado en quiebra, concurso mercantil o procedimiento similar o admita por escrito su incapacidad, (vi) si se emite cualquier resolución judicial definitiva por una cantidad equivalente a EUA\$100,000,000.00 y dicha resolución afecte las operaciones y situación financiera del emisor, (vii) si cualquier autoridad expropia, interviene o asume legalmente la posesión administración o el control de los activos del emisor o de cualquiera de sus subsidiarias afectando las operaciones y situación financiera del emisor o de sus subsidiarias y limitara las facultades de la administración del emisor, (viii) si el emisor rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles, y (ix) si incurre en cambio de control.
GMXT 17	<p><i>Obligaciones de Hacer.</i> GMXT se obliga a (1) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros al fin de cada trimestre, (2) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros auditados, (3) entregar al representante común, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha en que se entreguen los estados financieros mencionados anteriormente un certificado firmado por un funcionario responsable indicando el cumplimiento de las obligaciones de hacer y no hacer de GMXT bajo el título, (4) informar por escrito al representante común dentro de los 15 días hábiles siguientes a que se tenga conocimiento del mismo, sobre cualquier evento que constituya un caso de vencimiento anticipado, (5) entregar al representante común la información y documentación necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones en términos de la fracción II del artículo 68 de la CUE, (6) conservar su existencia legal y mantenerse como negocio en marcha, (7) mantener su contabilidad de conformidad con las disposiciones legales aplicables, (8) mantener vigentes y hacer que sus subsidiarias mantengan vigentes todos los permisos, licencias, concesiones o autorizaciones que sean necesarios para la realización de sus actividades, (9) usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el título, lo cual acreditará mediante el envío de una certificación al representante común, (10) mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el registro nacional de valores y en el listado de la BMV, y (11) hacer lo necesario para que sus</p>

Financiamiento	Principales obligaciones y causas de vencimiento anticipado
	<p>obligaciones al amparo de los certificados bursátiles constituyan obligaciones directas y quirografarias de GMXT y que tengan la misma prelación de pago, en caso de concurso mercantil, que sus demás obligaciones directas y quirografarias.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer.</i> GMXT se obliga a (1) no modificar el giro correspondiente de sus negocios, (2) no fusionarse, escindirse ni transmitir o disponer de todos o sustancialmente todos sus bienes y activos consolidados, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en el título, (3) no llevar a cabo e impedir que sus subsidiarias lleven a cabo una operación de venta y arrendamiento con respecto a cualquier activo operativo, y (4) no constituir, ni permitir que sus subsidiarias constituyan, gravamen alguno sobre sus activos operativos para garantizar cualquier deuda o garantía.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado (1) si GMXT dejara de pagar intereses ordinarios dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de pago de intereses, (2) el incumplimiento de las obligaciones de GMXT o sus avalistas conforme a los certificados bursátiles, (3) el incumplimiento de otras obligaciones de GMXT o sus avalistas cuyo monto sea superior, individualmente o en conjunto a EUA\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), (4) si GMXT o cualquier de sus avalistas fuere declarado en concurso mercantil o quiebra por una autoridad judicial competente, o si cualquiera de las avalistas admitiere por escrito sus incapacidad de pagar sus deudas a su vencimiento, (5) si GMXT o cualquiera de sus avalistas deja de pagar cantidades conforme a una o varias sentencias judiciales definitivas, ni susceptibles de apelación o recurso alguno, dictadas en su contra por un monto total de EUA\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), y dichas sentencias no son pagadas o garantizadas dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que deban ser pagadas, (6) si GMXT o cualquiera de sus avalistas rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles.</p>
GMXT 17-2	<p><i>Obligaciones de Hacer.</i> GMXT se obliga a (1) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros al fin de cada trimestre, (2) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros auditados, (3) entregar al representante común, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha en que se entreguen los estados financieros mencionados anteriormente un certificado firmado por un funcionario responsable indicando el cumplimiento de las obligaciones de hacer y no hacer de GMXT bajo el título, (4) informar por escrito al representante común dentro de los 15 días hábiles siguientes a que se tenga conocimiento del mismo, sobre cualquier evento que constituya un caso de vencimiento anticipado, (5) entregar al representante común la información y documentación necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones en términos de la fracción II del artículo 68 de la CUE, (6) conservar su existencia legal y mantenerse como negocio en marcha, (7) mantener su contabilidad de conformidad con las disposiciones legales aplicables, (8) mantener vigentes y hacer que sus subsidiarias mantengan vigentes todos los permisos, licencias, concesiones o autorizaciones que sean necesarios para la realización de sus actividades, (9) usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el título, lo cual acreditará mediante el envío de una certificación al representante común, (10) mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el registro nacional de valores y en el listado de la BMV, y (11) hacer lo necesario para que sus obligaciones al amparo de los certificados bursátiles constituyan obligaciones directas y quirografarias de GMXT y que tengan la misma prelación de pago, en caso de concurso mercantil, que sus demás obligaciones directas y quirografarias.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer.</i> GMXT se obliga a (1) no modificar el giro correspondiente de sus negocios, (2) no fusionarse, escindirse ni transmitir o disponer de todos o sustancialmente todos sus bienes y activos consolidados, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en el título, (3) no llevar a cabo e impedir que sus subsidiarias lleven a cabo una operación de venta y arrendamiento con respecto a cualquier activo operativo, y (4) no constituir, ni permitir que sus subsidiarias constituyan, gravamen alguno sobre sus activos operativos para garantizar cualquier deuda o garantía.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado (1) si GMXT dejara de pagar intereses ordinarios dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de pago de intereses, (2) el incumplimiento de las obligaciones de GMXT o sus avalistas conforme a los certificados bursátiles, (3) el incumplimiento de otras obligaciones de GMXT o sus avalistas cuyo monto sea superior, individualmente o en conjunto a EUA\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), (4) si GMXT o cualquier de sus</p>

Financiamiento	Principales obligaciones y causas de vencimiento anticipado
	<p>avalistas fuere declarado en concurso mercantil o quiebra por una autoridad judicial competente, o si cualquiera de las avalistas admitiere por escrito sus incapacidad de pagar sus deudas a su vencimiento, (5) si GMXT o cualquiera de sus avalistas deja de pagar cantidades conforme a una o varias sentencias judiciales definitivas, ni susceptibles de apelación o recurso alguno, dictadas en su contra por un monto total de EUA\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), y dichas sentencias no son pagadas o garantizadas dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que deban ser pagadas, (6) si GMXT o cualquiera de sus avalistas rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles.</p>

Inversiones de capital

Nuestra red ferroviaria requiere una inversión anual de capital para lograr reemplazos, mejoras y crecimiento. Estas inversiones buscan mejorar la seguridad, apoyar los requisitos de transporte de nuestros clientes, mejorar nuestra eficiencia operativa y reducir costos a largo plazo. Asimismo, hemos adicionado locomotoras y carros con un consumo de combustible más eficiente y que emiten menos contaminación, a nuestra flota para reemplazar equipo más viejo y menos eficiente, así como para apoyar nuestro crecimiento, la demanda de nuestros clientes y reducir el impacto en el medio ambiente.

Nuestras concesiones otorgadas por el Gobierno Federal requieren que realicemos inversiones considerables de capital. En consecuencia, esperamos mantener el fondeo de nuestro programa de inversiones mediante una combinación de liquidez de nuestras operaciones y deuda adicional, incluyendo parte de los recursos obtenidos mediante la presente oferta pública.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, realizamos inversiones de capital por \$6,701,931, \$6,024,895 y \$3,871,283, respectivamente y durante el periodo terminado al 30 de septiembre de 2017, realizamos inversiones de capital por \$39.3 mil millones. Históricamente hemos fondeado y esperamos poder seguir fondeando nuestras inversiones de capital a través de nuestra liquidez operativa, deuda y arrendamiento de equipos.

Actualmente, hemos invertido y nos encontramos trabajando en los siguientes proyectos estratégicos:

Proyecto	Inversión	Descripción	Beneficios Potenciales
Proyecto de expansión de la señalización	EUAS\$228 millones	Expansión de la CTC (Control de Tráfico Centralizado) de 610 km a 2,730 km con el objetivo de incrementar la capacidad de la vía.	<ul style="list-style-type: none"> -Reducción de gastos de tripulación y consumo de diésel -Disminución de la proporción de accidentes humanos e incremento en la detección de rieles rotos -Incremento en la velocidad a través de intercambios de trenes y eficiencia en el despacho
Pacios y terminales	EUAS\$140 millones	<p>Adquisiciones de terrenos para:</p> <ul style="list-style-type: none"> - construir nuevos patios y terminales en Celaya, Jesús de Nazareno y el Centro de Florida, - expansión de patios de I Tepalcates y Río Escondido, y - expansión de patios en Monterrey, Sur de Florida y Huehuetoca 	<ul style="list-style-type: none"> -Incremento de la capacidad de patios y terminales estratégicas -Mejora de la velocidad de los trenes -Reducción de los costos operativos
Circunvalación de Celaya	EUAS\$142 millones	Expansión del troncal de 6 km a 25 km, construcción de dos patios y la liberación de 65 ha. De derechos de paso.	<ul style="list-style-type: none"> -Extensión de la exclusividad de la concesión Pacífico-Norte por 5.5 años -Mejora operativa
Circunvalación de Monterrey	EUAS\$139 millones	Construcción de una circunvalación de 21 km, recuperación del derecho de vía y rehabilitación de 18 km de vía del corredor I de San Juan-Lobos.	<ul style="list-style-type: none"> -Reducción en el número de trenes - Entrada a zona industrial de Monterrey.

			-Disminución de la contaminación y accidentes
			-Reducción de tiempo en el cruce a través de Monterrey
Puente de Ojinaga-Presidio	EUA\$33 millones (de los cuales EUA\$15 millones serán aportados por el Estado de Texas)	Reconstrucción del Puente internacional y mejoramiento de la vía.	- Conexión con el creciente mercado de Texas -Cargas de carros potenciales de 16,000+ por año (32.0% de incremento)
Inversiones en la capacidad de vía en la región del Bajío	EUA\$22 millones	Construcción de 15.3 km de vía doble en el corredor Irapuato-Celaya, incrementando la cobertura de doble vía en alrededor de 80% en esta línea.	-Incremento en la velocidad de trenes y reducción de robos

En relación con el impacto que pretendemos tener en virtud de las mejoras potenciales en las métricas clave de desempeño, estimamos que la velocidad de los trenes, en kilómetros por hora, en México pase de 34.2 (que es la velocidad actual) se incremente a 39.8 o 16.4%.

En los siguientes cinco años, pretendemos realizar inversiones de capital por más de EUA\$2.1 mil millones. Planeamos financiar nuestras inversiones de capital a través de flujos generados internamente.

No podemos asegurar que vayamos a generar suficiente liquidez operativa o que tengamos acceso a fuentes de financiamiento de terceros para poder fondear nuestras inversiones de capital. Ver “Factores de Riesgo – Riesgos relacionados con nuestro negocio y la industria - Nuestro negocio requiere de inversiones de capital considerables y es posible que no logremos tener suficiente liquidez para nuestras operaciones u obtener el fondeo necesario para realizar inversiones de capital y/o implementar nuestra estrategia de inversión”.

Obligaciones Contractuales

Nuestras obligaciones contractuales incluyen principalmente cuotas pagaderas al Gobierno Federal bajo nuestras concesiones, arrendamientos operacionales y contratos de suministro de combustible celebrados con Pemex Refinación.

De conformidad con nuestra concesión, el Gobierno Federal tiene derecho a recibir una contraprestación de Ferromex y Ferrosur equivalente al 0.5% del ingreso bruto durante los primeros 15 años y 1.25% durante el resto del plazo de dicha concesión. Para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, los pagos totales efectuados al Gobierno Federal con respecto a nuestras concesiones fueron de \$401 millones de Pesos en el 2016, \$367 millones de Pesos en el 2015 y \$319 millones de Pesos en el 2014.

De conformidad con la concesión de nuestra terminal portuaria en Coatzacoalcos, la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos (APICOA) tiene derecho a recibir una cuota mensual determinada mediante la multiplicación de una tasa fija por el número total de metros cuadrados ocupados por nuestra terminal. Para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, los pagos totales efectuados a APICOA fueron para cada uno de dichos años \$5 millones.

En relación con el suministro de combustible, Ferromex y Ferrosur han celebrado ciertos contratos de suministro de diésel con Pemex Refinación. Bajo estos contratos, Ferromex y Ferrosur están obligados a comprar una cantidad mensual mínima de diésel a Pemex Refinación. Ver Sección “Descripción del Negocio – Proveedores” para una descripción detallada de nuestros contratos con Pemex Refinación.

En relación con nuestros contratos de arrendamiento operacionales, Ferromex arrienda el edificio donde se encuentra, la cual es nuestra sede, en virtud de un contrato de arrendamiento con plazo inicial de diez años a partir del 1 de abril de 2013. Además, arrendamos ciertos equipos, como tolvas, vagones de carga, vagones de plataforma y vagones cisterna. Los compromisos por pagos mínimos bajo los contratos de arrendamiento operacionales vigentes al 31 de diciembre de 2016 son los siguientes:

Año	Denominación en Dólares (en miles de Dólares)	Equivalente en Pesos	Denominación en Pesos (en miles de Pesos)	Total
2017	99,543	2,056,957	51,128	2,108,085
2018	86,728	1,792,148	51,209	1,843,357
2019	72,299	1,493,987	48,865	1,542,852
2020	58,194	1,202,521	49,905	1,252,426
2021 y posteriores	121,197	2,504,415	63,678	2,568,093
Total de pagos mínimos de renta	437,961	9,050,028	264,785	9,314,813

Dividendos

No contamos con políticas en relación con el reparto de dividendos. Sin embargo, hemos distribuido dividendos a nuestros accionistas en el pasado como parte de nuestra estrategia de generación de valor. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 3 de abril de 2017, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,477,583.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de agosto de 2016, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,826,740 (equivalente a US\$100,000) a en una sola exhibición el día 23 de agosto de 2016.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 11 de diciembre de 2014, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$4,050,000 (equivalente a US\$298,962), en una sola exhibición el día 15 de diciembre de 2014.

Valor razonable de los instrumentos financieros

Los de efectivo y equivalentes de efectivo de GMXT, así como nuestras cuentas por cobrar y por pagar de terceros y partes relacionadas, se aproximan a su valor razonable debido a su naturaleza o estructura de corto plazo. La deuda a largo plazo de GMXT se registra a su costo amortizado y, consiste en deuda que devenga intereses a tasas fijas y variables que están relacionadas a indicadores de mercado. Para obtener y revelar el valor razonable de la deuda a largo plazo se utilizan los precios de cotización del mercado o las cotizaciones de los operadores para instrumentos similares.

Los importes en libros de los instrumentos financieros por categoría y sus valores razonables estimados al 30 de septiembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 son como sigue:

	30 de septiembre de 2017		31 de diciembre de 2016	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	42,305,189	43,778,061	5,528,434	6,854,202

Revelación cualitativa y cuantitativa sobre el riesgo de mercado

Estamos expuestos a riesgos de mercado que podrían surgir por variaciones en los precios de los insumos que utilizamos para nuestras operaciones, los tipos de cambio y las tasas de interés. Compramos combustible para operar nuestras locomotoras y adquirimos y arrendamos equipo ferroviario (incluyendo locomotoras, equipo de arrastre y maquinaria de vía) de proveedores nacionales y extranjeros. El precio y otros términos y condiciones de dichas compras podrían estar expresados en monedas extranjeras y están sujetos a cambios derivados de diversos factores, como la oferta y la demanda global. Usamos una variedad de estrategias e instrumentos para administrar nuestro riesgo de tasa de interés variable y de tipo de cambio, incluyendo instrumentos financieros derivados. Mediante el uso de instrumentos financieros derivados buscamos asegurar certeza en nuestro flujo de efectivo requerido para repagar intereses devengados al amparo de nuestra deuda y denominada en Dólares. De tiempo en tiempo evaluamos nuestra exposición a tasas de interés y tipo de cambio para determinar si debemos ajustar o dar cobertura a nuestras posturas.

Usamos instrumentos derivados únicamente con fines de administración de riesgo y se encuentran cercanamente ligados al instrumento respecto del cual se obtiene cobertura. Contratamos todos nuestros instrumentos derivados con las principales instituciones financieras y buscamos conseguir las mejores condiciones de mercado.

Los activos y pasivos de la Emisora están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen: (i) Riesgo de crédito, (ii) Riesgo de liquidez, (iii) Riesgos financieros de mercado (tasa de interés y divisas).

La Emisora busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias las cuales se describen a continuación:

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 Emisora. En la Emisora, el principal riesgo de crédito surge del efectivo y equivalentes y de las cuentas por cobrar a clientes. Respecto al efectivo y equivalentes, la Emisora tiene como política únicamente llevar a cabo transacciones con instituciones de reconocida reputación y alta calidad crediticia. En relación a las cuentas por cobrar, se evalúan los estados financieros dictaminados de las empresas solicitantes, así como sus referencias comerciales.

Administración del riesgo de liquidez - La Emisora administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que la Emisora los requiera. La Emisora tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales.

Riesgo de mercado - Las actividades de la Emisora la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en tasas de interés y de tipo de cambio.

Administración de riesgos de mercado

Administración de riesgos de tasas de interés

Estamos expuestos a riesgos de tasas de interés como resultado de los financiamientos contratados a tasas de interés variables. Con la finalidad de administrar dichos riesgos celebramos operaciones de cobertura de tiempo en tiempo. Ver “ – Revelación cualitativa y cuantitativa sobre el riesgo de mercado”. El análisis de sensibilidad que determina GMXT se prepara con base en la exposición a las tasas de interés de los créditos contratados no cubierta, sostenida en los créditos bancarios a tasas variables. Para ello, se prepara un análisis asumiendo que el importe del pasivo pendiente al final del período sobre el que se informa, ha sido el pasivo pendiente para todo el año. Para medir el riesgo en las tasas de interés, se utiliza un incremento o decremento de 0.0027 puntos para 2016 y 2015 y de 0.008 puntos para 2014, lo cual representa la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de interés.

Si las tasas de interés hubieran estado 0.0027 puntos para 2016 y 2015 y 0.008 puntos para 2014, por encima / por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes.

El resultado del año que terminó el 31 de diciembre de 2016, disminuiría/aumentaría \$1,719 (2015: disminución/aumento por \$225, 2014: disminución/aumento por \$934). Esto es principalmente atribuible a la exposición de la Entidad a las tasas de interés sobre sus préstamos a tasa variable.

Administración de riesgos de tipo de cambio

GMXT realiza transacciones denominadas en moneda extranjera; consecuentemente está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

El siguiente análisis detalla la sensibilidad de GMXT a un incremento / decremento de 5.6% para 2016, 5.4% para 2015 y 3.7% para 2014 que representan las tasas de sensibilidad utilizadas cuando se reporta el riesgo cambiario y representan la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de cambio. El análisis de sensibilidad incluye únicamente las partidas monetarias pendientes denominadas en moneda extranjera y ajusta su conversión al final de los ejercicios.

Si se presentara un debilitamiento en los porcentajes señalados en el peso con respecto al Dólar, entonces habría un impacto comparable sobre los resultados de:

	Efecto de Dólares			
	2016	2015	2014	
Resultados	(14,625)	(18,031)	(5,441)	(*)
(*)	Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en Dólares a la Emisora al final del período sobre el que se informa.			

Adeudos o créditos fiscales

A la fecha del presente Prospecto hemos presentado todas las declaraciones fiscales aplicables de conformidad con la ley federal, estatal o local, en tal medida en la que la falta de presentación no cause un efecto material adverso. Asimismo, hemos pagado todos los impuestos que nos resultan aplicables en términos de dichas declaraciones fiscales.

Los saldos de las cuentas fiscales de capital contable al 30 de septiembre de 2017 y 31 de diciembre de 2016 son:

	30 de septiembre de 2017	31 de diciembre de 2016
	(en miles de Pesos)	
Cuenta de capital de aportación	<u>\$ 8,254</u>	<u>\$ 7,391</u>
Cuenta de utilidad fiscal neta	<u>\$ 7,686</u>	<u>\$ 3,554</u>

Obligaciones fuera de balance

Salvo por aquellas obligaciones que se indican en la Nota 19 de los Estados Financieros Consolidados y la Nota 12 de los Estados Financieros Intermedios, no tenemos celebradas operaciones que no estén registradas en nuestro estado de situación financiera.

LA INDUSTRIA

Panorama General

La industria ferroviaria se enfoca en el transporte de carga. Los operadores ferroviarios permiten el flujo eficiente de bienes de productores a consumidores, y por ende son una parte vital de la economía. Con raíces que datan del año de 1800 en Norteamérica, el transporte de carga vía ferroviaria es un negocio que continúa siendo cíclico y de mucho capital.

Como un componente fundamental de la infraestructura de transporte de cualquier país, hay un vínculo inseparable entre el desempeño del sector ferroviario y la economía. Los ferrocarriles forman parte de una industria más amplia que el mero transporte de carga, la cual incluye a camioneros, operadores de embarcaciones y transportistas aéreos. Los ferrocarriles transportan un estimado de 25.2% de toneladas en México y 30.0% en los Estados Unidos, una fracción de 74.8% y 70.0%, respectivamente, que se transportó por camiones durante 2016 de acuerdo con la SCT y la Asociación Americana de Camiones (*American Trucking Association*), respectivamente.

La competencia varía ampliamente, dependiendo del tipo de ruta y carga de que se trate. Redes de transportes no flexibles limitan la competencia directa entre ferrocarriles, mientras que la flexibilidad y velocidad en ocasiones dan a los camioneros una ventaja en rutas cortas. Los ferrocarriles tienen una ventaja en rutas largas y pueden transportar carga de mayor tamaño. Una eficiencia en el uso del combustible y un perfil relativamente más bajo de emisiones de carbono pueden dar a los ferrocarriles una ventaja competitiva adicional respecto a los camioneros. Adicionalmente, de acuerdo con la encuesta de Value Line Investment, en rutas competidas, los ferrocarriles están bien posicionados para tomar el negocio de los camioneros.

Objetivos y competitividad de la política

Los ferrocarriles mexicanos son operados mediante concesiones que se conceden a través de contratos, mientras que en los Estados Unidos y Canadá los ferrocarriles son privados y operan de manera vertical. Esto puede ser una diferencia fundamental por dos razones. La estructura competitiva y la estructura inicial de tarifas del sistema mexicano fueron definidas en las concesiones, incluyendo los derechos para la operación exclusiva sobre la red ferroviaria, excepto en donde los derechos sobre las vías se definieron en los contratos originales. Un cambio significativo en los derechos de acceso puede llegar a ser materia de negociación y compensación y no solamente de la regulación. Comprender las limitaciones que los derechos contractuales que se negociaron con el gobierno imponen sobre la capacidad para regular a los ferrocarriles es una consideración fundamental en la implementación de un régimen regulatorio en México.

Adicionalmente, la estructura de los activos de una concesión es diferente de la de un ferrocarril integrado de manera vertical porque el concesionario no carga con el valor de la infraestructura en sus libros (aunque cargará con el valor del precio de compra de la concesión). Esto podría cambiar la manera en que los costos son calculados.

Los reguladores de Estados Unidos y Canadá no tienen contratos que definan específicamente los derechos ferroviarios y pueden implementar recursos regulatorios independientes de cualquier de las consideraciones. La regulación mexicana tendrá que encontrar un balance entre hacer cumplir los derechos y obligaciones contractuales y la capacidad de regular el comportamiento en otras materias.

La estructura de la industria del transporte ferroviario en México, adoptada en 1995, se ajusta a políticas sólidas en relación con su orientación administrativa tanto comercial y privada, libertad en tarifas, competencia de mercado entre los modalidades, competencia obligatoria entre las concesiones ferroviarias, y una integración vertical de la infraestructura y la operación de trenes.

Como resultado, el éxito para ganar una participación en el mercado de transporte de carga en México depende en el enfoque comercial sostenido y la destreza de los ferrocarriles mexicanos de afrontar y prevalecer ante una competencia altamente descentralizada y una industria empresarial privada de transporte que afronta barreras mínimas de entrada y tiene la libertad de movimiento de puerta a puerta en todo el país.

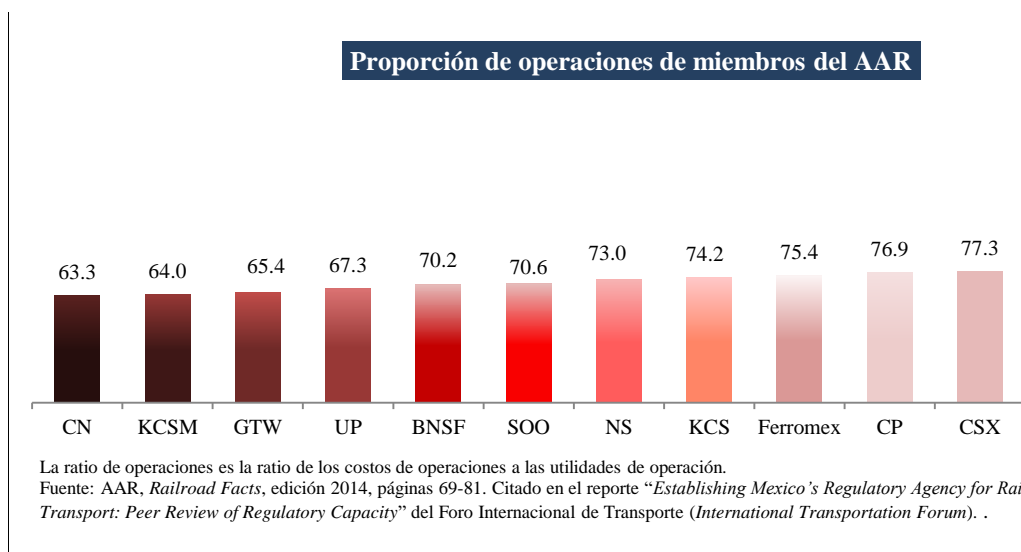
Tendencias y comparativos

Las comparaciones realizadas entre las densidades del tráfico, la participación modal y los niveles de costos de los

sistemas ferroviarios siempre deben distinguir entre aquellos que atienden flujos mineros altamente concentrados (como los de carbón y mineral de hierro) y aquellos que no tienen un tráfico con una base de carga tan favorable y dependen de cargas industriales y de agricultura. Los sistemas de transporte ferroviario de carga general dependen de diversos productos que tienen múltiples orígenes y destinos en lugar de productos de carga pesada del sector minero para los cuales el sistema ferroviario tiene las mayores ventajas comparativas y los menores costos de operación. El sistema ferroviario mexicano es principalmente un sistema de carga general y esta característica debe ser considerada al momento de revisar los distintos aspectos de su desempeño.

Una diferencia principal entre México y los Estados Unidos y Canadá es que el balance modal en México está más cargado en favor de los camioneros que en Estados Unidos y Canadá. Esto significa que, de manera general, las concesiones mexicanas enfrentan mayor competencia por parte de los camioneros que los ferrocarriles de Estados Unidos y Canadá. Los diferentes productos y servicios en México son más susceptibles de enfrentar competencia por parte de los camioneros que en Estados Unidos y Canadá, de acuerdo con el Foro Internacional de Transporte (*International Transportation Forum*).

De acuerdo con el Foro Internacional de Transporte (*International Transportation Forum*), desde la transferencia de ferrocarriles a operadores privados en México, las toneladas-kilómetros de los ferrocarriles ha incrementado por encima de 50.0%, con mayor rapidez que el PIB en México (45.0%) o los ferrocarriles de transporte Clase I de Estados Unidos (26.0%). La densidad del tráfico ha crecido en línea con el tráfico y la productividad laboral es cerca de seis veces mayor. En una estimación aproximada, los costos promedio de los ferrocarriles de transporte mexicanos han disminuido en 20.0% desde las concesiones. Los datos de la utilidad presentada por Ferromex y KCSM ante la AAR indican que el desempeño de las concesiones mexicanas cae dentro del rango de los ferrocarriles de transporte Clase I de Estados Unidos y Canadá.



La siguiente tabla muestra cierta información de los ferrocarriles en Norteamérica en el 2013:

Indicador	Canadá	Estados Unidos	México	Total
Ton-kms por locomotora (en millones).....	570,307	2,640,808	75,261	3,286,176
Ruta (en km).....	55,360	174,533	12,932	242,826
Empleados.....	38,716	152,450	11,145	202,311
Locomotoras.....	3,659	24,514	1,012	29,185
Vagones de ferrocarril.....	115,160	300,079	24,235	439,474

Fuente: Instituto Mexicano del Transporte

Tarifas

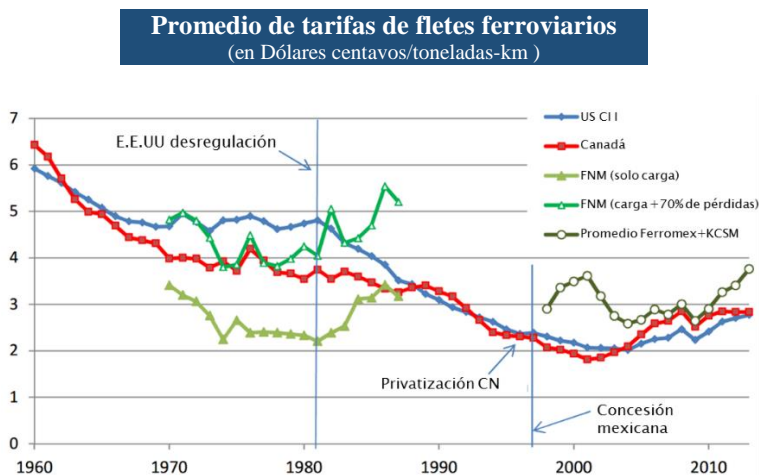
La desregulación de tarifas ha impactado de manera significativa a las empresas ferroviarias en México y Estados Unidos. La desregulación de tarifas de los ferrocarriles estadounidenses en la década de 1980 generó reducciones importantes en la tarifa promedio de los ferrocarriles de Clase I, de 5 centavos de Dólar por tonelada/kilómetro hasta alrededor de 2 centavos de Dólar en 2005. Un fenómeno similar ocurrió en Canadá donde las tarifas de ferrocarriles

bajaron de 3.5 centavos de Dólar (americano) a menos de 2 centavos de Dólar (americano) en 2005. Durante la mayoría de los años entre 1970 y 1990, la tarifa promedio propuesta a los embarcadores por Ferronales era inferior a 3 centavos de Dólar (americano) por tonelada/kilómetro. Sin embargo el costo total del arrastre de carga durante el mismo periodo se ubicaba alrededor de 5 centavos de Dólar por tonelada-kilómetro, e incluso cerca de los 6 centavos de Dólar para algunos años. En otras palabras, solamente la mitad de los costos incurridos por el transporte ligado al tráfico de Ferronales entre 1970 y 1990 era pagado por el embarcador, mientras que la otra mitad era pagada por el gobierno de México, lo que revela naturalmente que las tarifas nominales estaban subsidiadas.

Las tarifas de arrastre han aumentado en términos reales en los últimos tres años, al igual que en Estados Unidos y en Canadá, países con los cuales el sistema ferroviario mexicano está integrado. Las tarifas carreteras en México han aumentado de igual forma. Todos los sistemas ferroviarios en Norte América han aumentado su tarifa promedio desde 2005 debido, principalmente, a un tráfico creciente y a precios del combustible más altos. Aun así, tras estos aumentos, los ferrocarriles estadounidenses y canadienses siguen teniendo tarifas promedio inferiores a 3 centavos de Dólar por tonelada/kilómetro y México tiene tarifas promedio solamente ligeramente superiores de 3 centavos de Dólar. Si se toma en cuenta que se tienen distancias de recorrido del tráfico ferroviario más largas en Estados Unidos y en Canadá, además de la participación más alta de los mercados de carbón y de minerales, se puede esperar que las tarifas mexicanas sean ligeramente más altas.

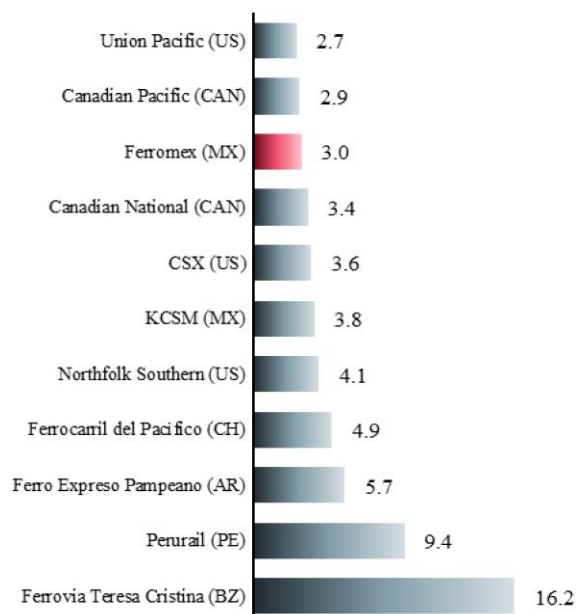
Junto con Estados Unidos y Canadá, el promedio de las tarifas del transporte ferroviario de carga mexicano están dentro de las más bajas en el mundo de acuerdo con el Foro Internacional de Transporte (*International Transportation Forum*). De manera significativa, si el promedio de las tarifas de Estados Unidos es ajustado por las tarifas extremadamente bajas para el carbón, las tarifas mexicanas y las tarifas en Estados Unidos serían esencialmente iguales.

Las tarifas en México siguen siendo mucho más bajas, en términos reales, que aquellas existentes con anterioridad a las reformas, especialmente tomando en cuenta los subsidios ferroviarios anteriores a la reforma. Además, desde la privatización del sistema ferroviario mexicano, las tarifas mexicanas han permitido que se desarrolle una industria ferroviaria financieramente viable que no ha requerido respaldo financiero adicional por el Gobierno Federal. La siguiente gráfica muestra el impacto de la desregulación en las tarifas del servicio ferroviario en Norteamérica.



Nota: Ferronales estaba compuesta de tres ferrocarriles: Nacionales de Mexico (NdeM), Chihuahua al Pacifico (Chepe) and Ferrocarril del Pacifico (FdelP). Los datos presentados en esta gráfica son solo para NdeM pero representativos de FNM dada la baja escala en operaciones de FdelP y Chepe. Fuente: ITF, *Freight Railway Development in Mexico, 2014*, corregida y actualizada.

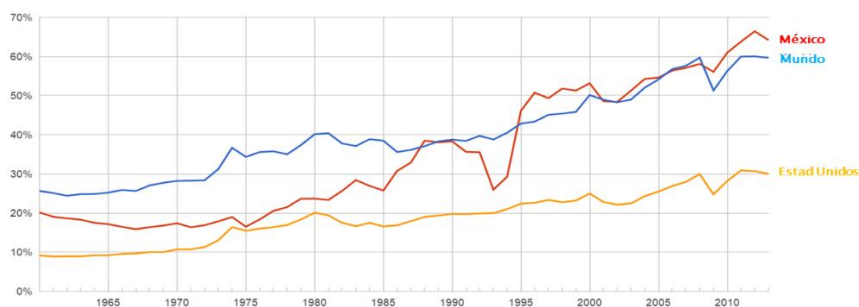
La siguiente gráfica muestra un comparativo de la tarifa promedio del transporte ferroviario de 18 empresas de ferrocarriles en el año 2013 de diferentes países de América Latina para los cuales existe información pública (estudio de la OCDE). Ferromex cobra, en promedio, 3 centavos de Dólar por toneladas/kilómetro, lo cual representa la tarifa más baja entre las tarifas aquí presentadas (KCSM tiene una tarifa de alrededor 3.8 centavos de Dólar por tonelada/kilómetro). Todos los ferrocarriles incluidos en la siguiente gráfica transportan carga general con excepción de MRS Logística en Brasil, el único gran sistema ferroviario de transporte minero (130 millones de toneladas en 2011) incluido en la muestra. Aun así, MRS Logística tiene tarifas promedio más altas que Ferromex.



Fuente: Foro Internacional de Transporte (*International Transport Forum*), OCDE y la Asociación Americana de Ferrocarriles (*Association of American Railroads*)

México

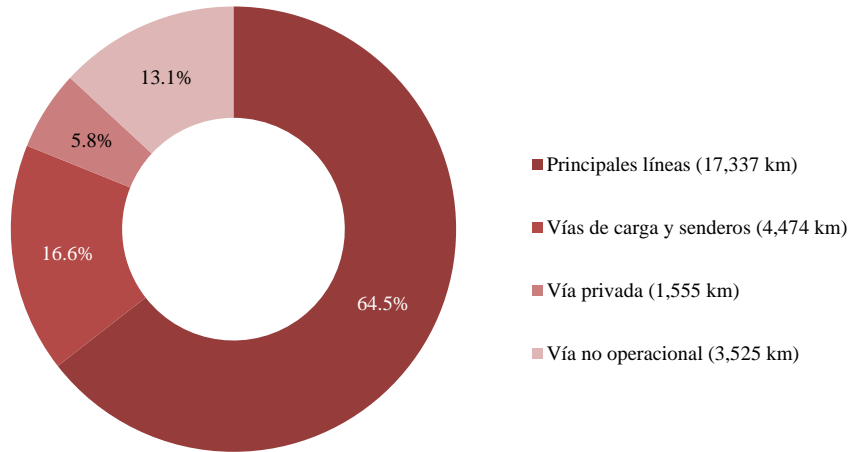
México tiene un sector de transporte y logística efectivo el cual ha proporcionado las bases del crecimiento económico y una rápida expansión en el comercio exterior, de acuerdo con el Foro Internacional de Transporte (*International Transportation Forum*). El sector de transporte representa aproximadamente un 9.0% del PIB en México. El transporte de carga doméstico está superado por el transporte de carretera. Estados Unidos es el socio comercial más grande de México y la mayor parte de las importaciones y exportaciones cruzan la frontera del norte, principalmente por carretera. En 2014, el 80.0% de las exportaciones y el 49.0% de las importaciones por valor fueron comercializadas con Estados Unidos. Al mismo tiempo hay ineficiencias en donde reformas o una mejor implementación de la regulación existente y una mejora en los procesos de suministro podrían mejorar el desempeño. La siguiente gráfica muestra el comercio exterior como porcentaje del PIB en México, en los Estados Unidos, y en el mundo.



Fuente: Datos públicos de Google Public basados en el Banco Mundial, actualizada al 2015

Composición del sistema ferroviario mexicano por tipo de vía

De acuerdo con el Anuario Estadístico Ferroviario de la SCT, en 2016, el sistema ferroviario mexicano estuvo compuesto por 26,891 kilómetros de los cuales 23,366 kilómetros eran operacionales. Del total de las vías ferroviarias operables, 17,337 kilómetros eran líneas principales y ramales, 4,474 kilómetros eran vías de servicio y patios ferroviarios, y 1,555 kilómetros fueron de propiedad privada. La siguiente gráfica muestra la composición del sistema ferroviario mexicano.

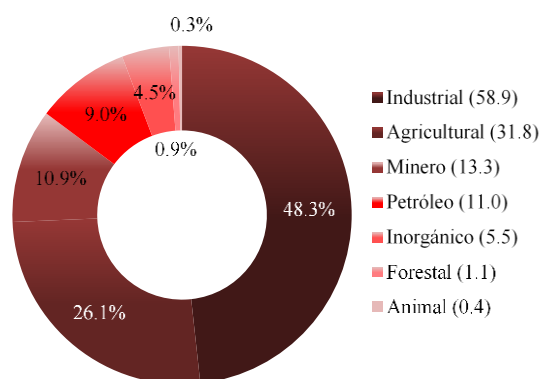


Fuente: SCT Anuario Estadístico Ferroviario (2016)

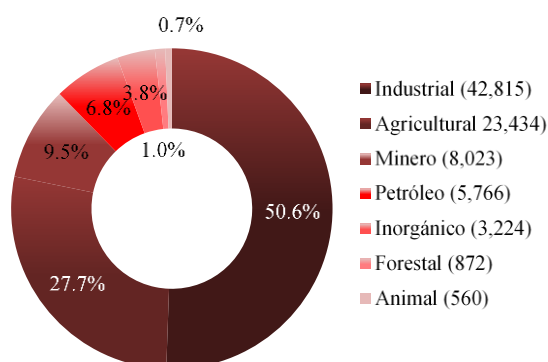
La demanda de servicios que atiende el sistema ferroviario mexicano ha crecido substancialmente. De acuerdo con la SCT, entre los años 2000 y 2016, las toneladas transportadas por el sistema incrementaron en 58.0% en términos nominales (de 77.2 a 122.0 millones) mientras las toneladas-kilómetro, que es una buena medida del nivel de transporte, creció 54.6% en términos nominales (de 54.8 a 84.7 mil millones). El sistema ferroviario también incrementó su participación en el transporte terrestre de carga en relación con el crecimiento del sector carretero en términos de toneladas-kilómetro, del 18.8% del total para el año 1999, a 25.2% en 2016.

Las siguientes gráficas muestran la composición del total de la carga transportada por el sistema ferroviario mexicano en 2016, por categoría de mercancía.

**Carga por tipo de mercancía
(en millones de toneladas)**



**Carga por tipo de mercancía
(en millones de toneladas-km)**



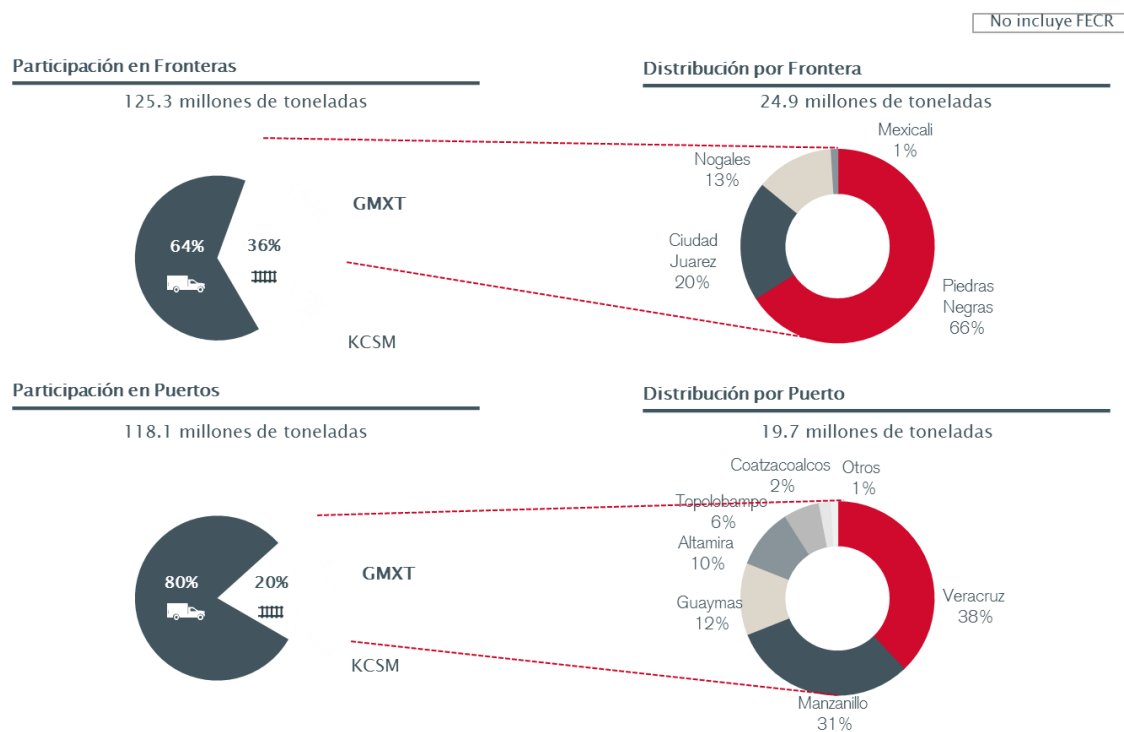
Fuente: SCT Anuario Estadístico Ferroviario (2016).

La siguiente tabla muestra el total de carga transportada por el sistema ferroviario mexicano en 2016, por concesionario.

Concesionario	Tonelada		Ton/km		Cargas
	(en millones)	(en %)	(en miles de millones)	(en %)	
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.....	55.1	45.2	42.1	53.8	937,208
Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.....	41.8	34.3	28.2	36.1	868,940
Ferrosur, S.A. de C.V.....	18.3	15.0	6.7	8.6	267,667
Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V...	3.3	2.7	0.8	1.0	38,898
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.....	2.4	2.0	0.3	0.4	12,677
Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.....	0.8	0.7	0.1	0.1	26,495
Administradora de la Vía Corta Tijuana -Tecate, S.A. de C.V.....	0.3	0.2	0.0	0.0	4,675
Total.....	122.0	100.0	77,717.3	100.0	2,156,560

Fuente: SCT Anuario Estadístico Ferroviario (2016).

Las siguientes gráficas muestran nuestra participación de mercado en zonas fronterizas y puertos:



Fuente: SCT Anuario Estadístico Ferroviario (2016).

Oportunidad de Mercado

La industria de transporte ferroviario en México ha mostrado una mejora continua desde 1999. La demanda de uso de vías férreas ha crecido de manera sustancial en México tanto en términos absolutos como en porcentaje del volumen total transportado en México. A lo largo de este periodo de expansión, hemos sido un punto focal e impulsor dentro de la industria, habiendo crecido nuestra participación en el mercado de 35.0% al comienzo de nuestras operaciones a 65.0% durante 2016, de acuerdo con el Anuario Estadístico Ferroviario de la SCT.

Asimismo, creemos que proyectos e inversiones recientes en diversas industrias de México, en particular en la industria automotriz, servirán de soporte al transporte ferroviario en un futuro cercano. La siguiente tabla muestra ejemplos de dichas inversiones clave al 31 de diciembre de 2016:

Compañía	Inversión (en EUA\$ millones)	Estado
Braskem-Idesa	5,200	Veracruz
Kia (incluye proveedores)	3,000	Monterrey
Ford	2,500	Irapuato / Chihuahua
Nissan	2,000	Aguascalientes
Audi	1,300	Puebla
Ternium	1,140	Monterrey
Nestlé	1,000	Jalisco / Guanajuato
Nissan / Daimler	1,000	Aguascalientes
Volkswagen	1,000	Puebla
BMW	1,000	San Luis Potosi

Fuente: comunicados de prensa, Bloomberg y Reuters respecto de inversiones de Audi y Volkswagen, respectivamente.

Estados Unidos

A lo largo del país, Estados Unidos está conectado con por el mejor sistema de transporte ferroviario en el mundo, de acuerdo con AAR. Los siete ferrocarriles largos Clase I, trabajando en conjunto con cientos de ferrocarriles de menor tamaño y decenas de miles de clientes ferroviarios, proporcionan crecimiento económico, apoyan la creación de empleo y proporcionan beneficios ambientales cruciales tales como menores embotellamientos carreteros y un aire más limpio. Los ferrocarriles de transporte de carga de los Estados Unidos son propiedad privada y operados totalmente por particulares; a diferencia de los camiones y embarcaciones, los ferrocarriles de transporte de carga operan de manera contundente con infraestructura de la cual ellos mismos son propietarios, construyen, mantienen y pagan.

La red ferroviaria de transporte de carga de los Estados Unidos es ampliamente conocida como el sistema ferroviario de transporte de carga más dinámico en el mundo, de acuerdo con la Agencia Federal de Ferrocarriles (*Federal Railroad Administration*). La industria de los Estados Unidos de US\$60 mil millones está compuesto por 225,308 kilómetros de vías operadas por siete ferrocarriles de Clase I, 21 ferrocarriles regionales, y 510 ferrocarriles locales. El sistema ferroviario de transporte de carga de los Estados Unidos transporta más carga que cualquier otro sistema ferroviario de transporte de carga en el mundo y también proporciona 221,000 empleos a lo largo de Estados Unidos y numerosos beneficios públicos incluyendo reducciones en el embotellamiento carretero, en fatalidades carreteras, en consumo de combustibles y emisión de gases invernadero, en costos por logística, y en costos de mantenimiento en infraestructura pública.

Los ferrocarriles que no son Clase I (también conocidos como ferrocarriles secundarios y ferrocarriles regionales) varían en tamaño, desde pequeñas operaciones de manejo de ciertas cargas al mes hasta operaciones en varios estados comparables al tamaño de la Clase I. La función principal de los ferrocarriles secundarios es proveer de tráfico a la Clase I y a los operadores regionales. Comparado a la Clase I, la cual opera en una red ferroviaria complicada a distancias largas, los ferrocarriles secundarios y regionales tiene operaciones más predecibles y sencillas. Al llevar a cabo un servicio de punto a punto sobre rutas directas, los ferrocarriles Clase II y Clase III son capaces de realizar beneficios operacionales significativos sobre el servicio de la Clase I. Con una infraestructura reducida y requerimientos para el mantenimiento reducidos, los ferrocarriles regionales tienden a tener menos gastos de capital como porcentaje de la utilidad conversiones más altas de flujo de efectivo comparados con la Clase I. Asimismo, mediante el Incentivo Fiscal de Mantenimiento de Ferrocarriles (Incentivo Fiscal 45G) (*Railroad Track Maintenance Tax Credit (45G Tax Credit)*), los ferrocarriles regionales y secundarios tienen un tratamiento fiscal más favorable en comparación con los ferrocarriles Clase I. Estos incentivos fiscales anuales pueden aplicarse a ferrocarriles regionales hasta por el 50.0% de los gastos para el mantenimiento de las vías y otros gastos en infraestructura ferroviaria con un límite de US\$3,500 por milla de vía.

Los ferrocarriles de transporte de carga de los Estados Unidos son organizaciones privadas las cuales con responsables por su propio mantenimiento y proyectos de mejora. Comparados con otras industrias grandes, estos invierten uno de los mayores porcentajes de sus utilidades en mantenimiento y en ampliación de la capacidad de su sistema. La mayoría de estas inversiones son para mantenimiento para asegurar el buen estado de reparación, mientras que del 15.0% al 20.0% de los gastos de capital, en promedio, se utilizan para aumentar la capacidad.

De acuerdo con la AAR, los ferrocarriles de transporte de carga, junto con sus contrapartes en Canadá, son los más económicos entre los más grandes países. Los datos del Banco Mundial muestran que las tarifas de los ferrocarriles de transporte de carga (medidas por utilidad por tonelada-kilómetro) son menos de la mitad que de los más grandes países europeos, y se encuentran por debajo de China y Japón.

De acuerdo con la Oficina de Estadística de Transporte (*Bureau of Transportation Statistics*), en los últimos 50 años, los ferrocarriles Clase I así como las instalaciones conectoras han desarrollado métodos más eficientes para transportar y transferir carga (e.g. vagones de doble contenedor y vagones acoplados), permitiendo transportar mayor carga con menos vagones de ferrocarril. Sin embargo, las toneladas-millas de los ferrocarriles de transporte de carga se triplicaron a 1.8 tres mil millones durante el mismo periodo (a pesar de una disminución en la última recesión).

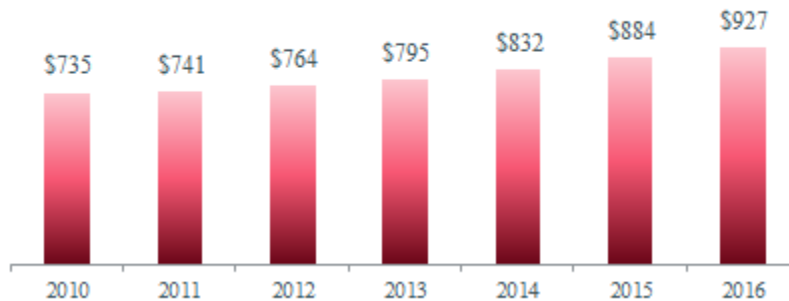
El Área de Transporte de la Oficina de Estadística de Transporte (*Department of Transportation's Bureau of Transportation Statistics*) y la Oficina Federal de Carreteras (*Federal Highway Administration*) prevén que las toneladas de carga transportadas en la red nacional ferroviaria crecerá en un 40.0% en las siguientes tres décadas y que el valor de la carga se duplicará. El volumen de carga estimado de la industria ferroviaria está proyectado para

crecer en un 24.0% a 2.1 mil millones de toneladas mientras que su valor está proyectado para crecer en un 82.0% a US\$1.2 tres mil millones.

Florida y Texas

Florida ofrece un ambiente atractivo y dinámico para los negocios como la cuarta economía más grande de los Estados Unidos y el tercer estado más poblado con más de 20 millones de habitantes. Florida ha sobrepasado la tasa de crecimiento de los Estados Unidos en los últimos 20 años y se espera que continúe creciendo a un ritmo acelerado y es el tercer estado más grande en términos de PIB. Florida creció a una TCAC de 4.6% de 1997 a 2016 comparado con los Estados Unidos que creció un 4.1%. La siguiente gráfica muestra el crecimiento en el PIB de Florida para los periodos indicados.

(en miles de millones de Dólares)

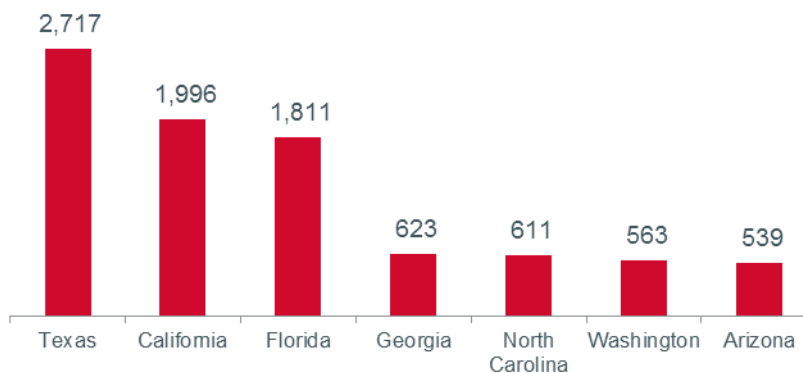


Fuente: Forbes, Buró de Análisis Económico, Banco de la Reserva Federal de Saint Louise.

En 2016, Florida era el quinto estado con un crecimiento real de PIB en Estados Unidos. De acuerdo con un estudio de Forbes, Florida domina la lista con 9 de las 25 ciudades con un mayor crecimiento acelerado, más que cualquier otro estado, incluyendo seis de los 10 más importantes. El estudio mide ciudades en cinco áreas clave: crecimiento poblacional, empleo, salarios, producción y valores de hogar. El desempleo en Florida ha experimentado una disminución significativa en años anteriores, llegando a un 4.1% en julio de 2017. Entre el 2010 y el 2013, se espera que la población de Florida crezca a más de 5.4 millones de personas lo cual representa un 26% de la población actual del estado.

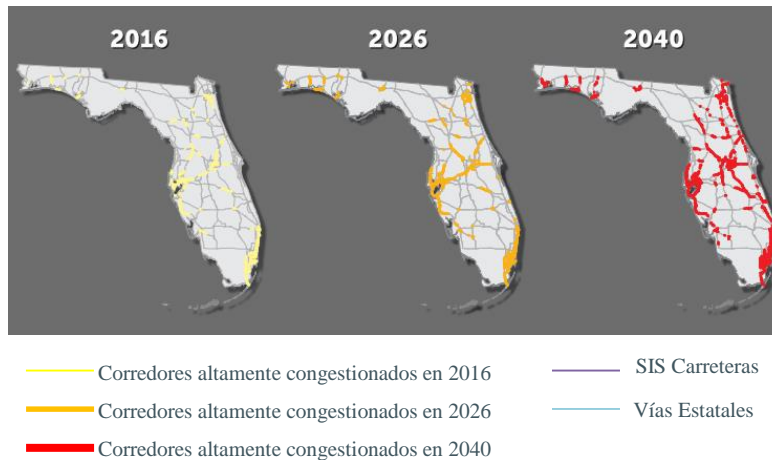
Tal y como se muestra en la siguiente gráfica, Florida es el tercer estado con mayor crecimiento poblacional en los Estados Unidos:

Florida es el Tercer Estado con Mayor Crecimiento Poblacional⁽²⁾



Fuente: Información de crecimiento esperado por el Censo de EE.UU. a 2010

La red carretera del sur de Florida enfrenta una congestión severa, la cual está clasificada como la quinta peor de los Estados Unidos en términos de congestión carretera. Los retrasos resultan en un consumo excesivo de combustible, una flotilla de camiones no utilizada, y escasez en conductores lo cual reduce la competitividad de los camiones en términos de costos. La siguiente gráfica muestra una proyección de la congestión carretera del Estado de Florida.



Fuente: Forbes, Buró de Análisis Económico, Banco de la Reserva Federal de Saint Louise.

Adicionalmente, Florida juega una parte importante en el comercio global, por su proximidad con el Canal de Panamá, Latinoamérica y el Caribe. El Estado de Florida ha hecho la inversión en los puertos marítimos su prioridad al asignar US\$1 mil millones en fondeo en infraestructura estratégica en los últimos seis años con \$3.5 mil millones destinados a inversiones futuras en los puertos marítimos. Estas inversiones están enfocadas en preparar los puertos y la infraestructura de alrededor para capitalizar los cambios en el flujo del comercio mundial. Cinco de los 50 puertos más importantes de Norteamérica por tráfico de contenedores están en la costa este de Florida, y FEC tiene acceso directo y exclusivo a dos de ellos (el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades).

La participación de FEC en el mercado de Florida fue de 32.0% en 2016 permitiendo un crecimiento en oportunidades significante, particularmente en las zonas de Orlando y Tampa.

Método de Transporte	Miami (destino)	Orlando / Tampa	Jacksonville	Otros Florida	Total
Camión.....	172.4	154.8	56.4	214.7	598.4
Ferrocarril	3.7	22.7	4.9	25.5	56.8
FEC (toneladas considerando las cargas) .	1.3	1.4	0.6	7.3	10.6
Participación de FEC en el mercado	35.0%	6.0%	12.0%	29.0%	19.0%
Otros ferrocarriles	2.4	21.3	4.3	18.2	46.2
Otra participación ferroviaria.....	65.0%	94.0%	88.0%	71.0%	81.0%
Otro (pipeline, sabotaje, intermodal, etc.)	5.5	2.4	1.8	70.6	80.2
Total	181.6	179.8	63.2	310.8	735.4

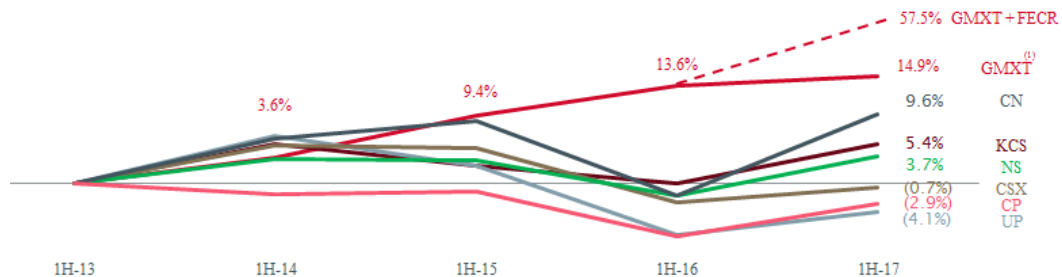
Creemos que nuestra red en Texas nos permitirá capturar oportunidades de negocio adicionales en la industria de gas y petróleo (en particular, en el oeste de Texas), después de la rehabilitación del Puente Internacional de Presidio que se espera completar en 2018 y de la apertura del mercado energético mexicano a inversiones privadas.

Desempeño de vías de Clase I

Con el fin de propiciar crecimiento futuro, hemos identificado diversas oportunidades exclusivas para realizar inversiones relevantes en áreas estratégicas de nuestra red, incluyendo la adquisición de locomotoras y carros, inversiones en patios y terminales, mejoras a nuestras instalaciones, desarrollo de vías dobles y mejora de la capacidad de nuestras vías en función de volumen. Consideramos que estas oportunidades de inversión nos permitirán mejorar nuestra eficiencia operativa, disminuirá nuestros gastos de mantenimiento en el mediano plazo, mejorará nuestra

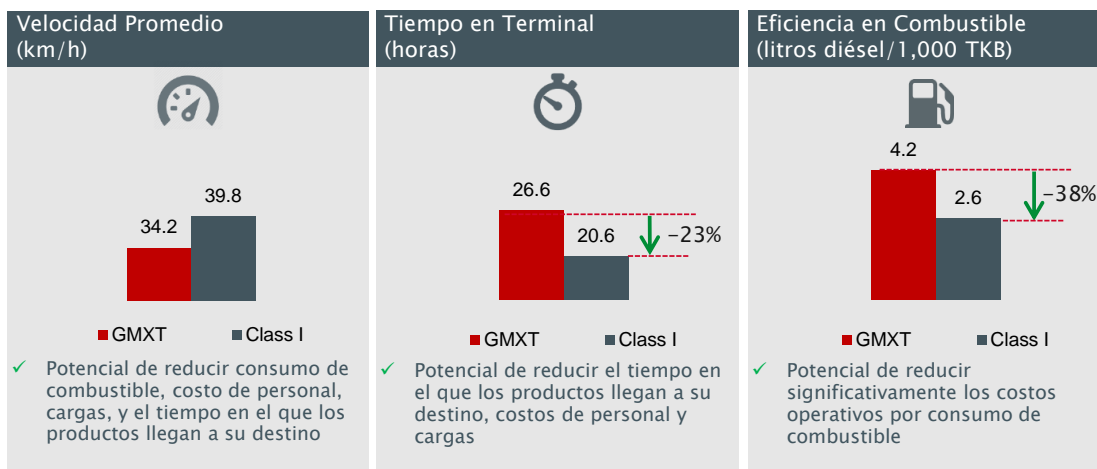
posición frente a la competencia de otros sectores de transporte como el camionero, y nos permitirá aprovechar las tendencias más importantes y transformacionales de la industria para continuar diferenciándonos vis-à-vis de nuestros competidores.

La siguiente gráfica muestra el crecimiento en términos de volumen de nuestras vías férreas Clase I en Norteamérica, en términos de carga:



Fuente: Fuente: SCT Anuario Estadístico Ferroviario (2016), estadísticas internas y publicaciones de vías Clase I.

Consideramos que existe la posibilidad de mejorar nuestro desempeño y eficiencia y, en consecuencia, nuestra rentabilidad:



Información al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017. La velocidad promedio de nuestros trenes excluye CSX como resultado cambios operacionales mayores implementados durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017.

Creemos que tenemos un margen importante de mejora para expandirnos en términos de eficiencia mediante mejoras en nuestra operación, las cuales pueden traer como resultado una disminución en nuestros costos por consumo de diésel, y gastos laborales y de flota.

DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO

Panorama General

De conformidad con la SCT, somos el operador ferroviario líder en México y somos propietarios y operamos el ferrocarril de la costa este del Estado de Florida (*Florida East Railway*), el ferrocarril regional más grande de Norteamérica en términos de ingresos de acuerdo con la AAR. Nuestra red ferroviaria en México tiene la mayor extensión y conectividad. Somos el único operador ferroviario a lo largo de la costa este. Ofrecemos soluciones de transporte y logística de forma segura, eficiente y confiable y de forma ecológicamente responsable, que contribuyen a fortalecer la conectividad y competencia en los mercados en los que participamos.

Nuestra red ferroviaria es la más grande de México, con 9,954 km de líneas principales que se expanden en 24 Estados de México, la cual se extiende 629 kilómetros en el Estado de Texas. En el Estado de Florida, nuestra red ferroviaria tiene 565 km de línea principal que se extiende a lo largo de la costa este de Jacksonville a Miami. Nuestra red ferroviaria está soportada por una flota de 844 locomotoras y 28,737 vagones ferroviarios al 30 de junio de 2017.

El siguiente mapa muestra nuestra red ferroviaria a la fecha del presente Prospecto:



Fuente: información interna de la Compañía.

Desde que comenzamos a operar nuestro ferrocarril en México en 1998, hemos más que duplicado nuestra capacidad, transformando fundamentalmente el sistema ferroviario mexicano en una red moderna y altamente eficiente. Como resultado de nuestros esfuerzos, en el año 2013 fuimos nombrados el ferrocarril más competitivo y productivo en América Latina por el Foro de Transporte Internacional de la OCDE. En Florida, de conformidad con la Asociación de Ferrocarriles Americanos o AAR, hemos sobrepasado consistentemente la industria ferroviaria en los Estados Unidos tanto en rendimientos financieros como en eficiencia operativa. Al invertir en forma intensiva en nuestra red ferroviaria, continuamos incrementando la eficiencia operativa, mejorando la seguridad y ofreciendo servicios de transporte ferroviario, excediendo las expectativas de nuestros clientes.

Creemos que el desempeño del sector ferroviario es fundamental para el crecimiento económico. El sector ferroviario proporciona la columna vertebral para el desarrollo de cadenas de suministro eficientes para el sector industrial y transporta una gran parte de las mercancías y productos vitales para la región. Como componente crítico en la infraestructura del transporte de México y Florida, somos y esperamos permanecer un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos.

Red Ferroviaria en México y Texas

De acuerdo con el Anuario Estadístico de Ferrocarriles de la SCT del 2016, nuestra red ferroviaria tiene una cobertura y conectividad más extensa que cualquier otra red ferroviaria en México. Consideramos que nuestra red ferroviaria se encuentra estratégicamente localizada, lo cual nos permite proveer transporte ferroviario de clase mundial en las ciudades de mayor y más acelerado crecimiento en México (en términos de población y PIB), cubriendo la mayoría de la zona industrial y comercial del país. Asimismo, nuestra red ferroviaria se extiende al Estado de Texas para conectar con la mayoría de los ferrocarriles Clase I operando en dicho Estado. A través de nuestra red ferroviaria en México, podemos trasladar productos desde y hacia México, Estados Unidos, Canadá y el resto del mundo, lo que nos posiciona como un eslabón crítico para la cadena de suministro global de México.

Nuestra red ferroviaria cuenta con operaciones exclusivas en los corredores noroeste y sureste de México. El corredor noroeste de México se extiende desde la porción noroeste de México hasta la Ciudad de México. El corredor ferroviario sureste de México se extiende desde la Ciudad de México hasta el Golfo de México. A través de los 5 puntos de interconexión y puertos, conectamos a México directamente con Estados Unidos y de manera indirecta con Canadá, en la cual interconectamos carga internacional con los ferrocarriles Clase I de Estados Unidos. De igual forma, conectamos a México con el resto del mundo a través de 5 puertos principales en el Océano pacífico y 4 puertos principales en el Golfo de México.

Red Ferroviaria en Florida

Nuestro ferrocarril en Florida es el ferrocarril regional más grande de Norteamérica en términos de ingresos según la AAR y es una arteria de transporte clave que proporciona servicios de transporte ferroviario altamente eficientes en uno de los estados más poblados de Estados Unidos. Nuestra red ferroviaria de Florida tiene acceso directo exclusivo a dos de los puertos más grandes de Florida (el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades) y también tiene acceso directo al Puerto de Palm Beach y al Puerto de Cañaveral. Nuestra red ferroviaria es un componente crítico del sistema de transporte del sur de Florida y para la cadena de abastecimiento en Florida, por lo que creemos se está estableciendo rápidamente como una entrada al resto del mundo.

Asimismo, nuestra red ferroviaria en Florida actúa como una extensión crítica de las redes ferroviarias de Clase I de CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation, moviendo el flete intermodal y los principales productos industriales hacia y en todo el Estado de Florida y el centro de Estados Unidos.

Información Financiera y Operativa Seleccionada

Las siguientes tablas muestran nuestra información financiera y operativa seleccionada por cada uno de los periodos indicados:

	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017	Año terminado el 31 de diciembre de 2016
GMXT		
Volumen transportado.....	43,553	54,445
Carros cargados	1,050,471	1,231,539
Seis meses terminados el 30 de junio de 2016		
Mexico		
Velocidad de tren:		34.2
Toneladas por tren		4,918
Toneladas/km brutos por empleado (millones)		5.6
.....		26.6
Atrasos del tren (horas).....		4.2
Eficiencia de combustible (Its por 1,000 tonelada/km).....		1,582
Longitud de tren		
Florida		
Velocidad de tren.....		50.4
Atrasos del tren (horas).....		n/a
Toneladas/km brutos (millones)		8,629
Eficiencia de combustible (Its por 1,000 tonelada/km		1.9
Longitud de tren (mts)		2,536

	Nueve meses terminados el 30 de septiembre,				Año terminado el 31 de diciembre de,			
	Pro forma	2017	Histórica		Pro forma	2016	Histórica	
	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾	(en miles de EUA\$) ⁽¹⁾⁽²⁾	(en miles de Ps.) ⁽²⁾
GMXT								
Ingresos	1,745,490	31,767,927	1,522,749	27,714,036	2,216,812	40,345,983	1,807,991	32,905,433
UAFIDA Ajustada ⁽³⁾	740,988	13,485,986	656,109	11,941,184	938,129	17,073,939	793,465	14,441,063
Margen de UAFIDA Ajustada ⁽⁴⁾	42.5%	42.5%	43.1%	43.1%	42.3%	42.3%	43.9%	43.9%

(1) Convertido a Dólares únicamente para beneficio del lector a un tipo de cambio de \$18.20 Pesos por EUA\$1.00, al tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017. Ver la sección “Presentación de cierta información financiera y otra información - Divisas”.

(2) Excepto por el Margen de UAFIDA Ajustada.

(3) Ver reconciliación para la UAFIDA Ajustada presentada en la página 22.

(4) Margen de UAFIDA Ajustada es definida como UAFIDA Ajustada para un periodo dado, como porcentaje de utilidad para dicho periodo.

Nuestras Fortalezas

Hemos construido una reputación de prestar servicios con seguridad, confiabilidad, eficiencia y responsabilidad social y ambiental como resultado del enfoque en nuestros clientes y en las comunidades en las que operamos, así como de nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios. Consideramos que las siguientes fortalezas nos distinguen de nuestros competidores y nos permitirán cumplir de manera exitosa con nuestra estrategia de crecimiento sostenido a largo plazo:

- *Red ferroviaria líder con cobertura y conectividad única.* Nuestro sistema ferroviario es el más largo de México, tiene la mayor cobertura y tiene una posición estratégica para transportar productos de las industrias de materia prima y productos terminados medulares de la nación. Lo anterior nos permite transportar productos entre México, Estados Unidos y Canadá, así como el resto del mundo. Tenemos presencia en 24 estados de México, lo que representa aproximadamente un 86% del PIB de México en 2015. Asimismo, consideramos que nuestra eficiencia, confiabilidad y transportación y servicios de logística de bajo costo nos posicionan como un elemento clave para la modernización y crecimiento económico de México. Nuestro ferrocarril en Florida es un componente fundamental para la entrada al sur del Estado de Florida, y otorga un acceso exclusivo y directo a los principales puertos y una transportación de mercancías eficiente en Florida. Como un elemento fundamental en la infraestructura de transportación en México y Florida, seguimos siendo un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos. Creemos que el tamaño, alcance y capacidades de nuestro sistema ferroviario nos permiten responder de manera rápida y eficiente a las necesidades diversas y cambiantes de las industrias y mercados a los que ofrecemos servicios sobre bases económicas competitivas, lo cual contribuye al desarrollo de una fuerte lealtad de nuestros clientes. Asimismo, tanto en México como en Florida, tenemos un extenso sistema de trasbordo en terminal a través del cual los productos que transportamos pueden ser trasladados de un carro de ferrocarril a otro, así como a camiones y barcos, lo que nos permite prestar servicios a nuestros clientes que no tienen acceso directo a vías ferroviarias. Nuestras alianzas con Union Pacific y BNSF con respecto a la red ferroviaria en México y con CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation con respecto a la red ferroviaria en Florida han sido fundamentales para el acceso a nuevos mercados y para incrementar nuestro alcance geográfico. Consideramos que proporcionamos a nuestros clientes accesos a una red de transportación más extensa e interconectada que juega un papel importante en el comercio en las regiones en las que operamos, lo que convierte a nuestra red ferroviaria es un elemento importante en el mejoramiento a largo plazo del éxito y mejoramiento de la competitividad global de dichas regiones.
- *Exposición directa a economías en desarrollo.* De 1998 a 2016, el volumen transportado ha incrementado 203.2% (en toneladas netas /kilómetros). Los elementos principales que soportan el crecimiento han sido el crecimiento en la población, el crecimiento del comercio con Estados Unidos, una intensa demanda de bienes, el crecimiento generalizado del comercio a nivel mundial, y la continua conversión de autotransporte a transportación férrea. Un elemento primordial de nuestro crecimiento reciente en México ha sido la creciente capacidad de producción de la industria automotriz y la industria energética en México. Como resultado de inversiones recientes, según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C., se espera que la producción de automóviles terminados en México ha incrementado en un 9.8% en el periodo de nueve

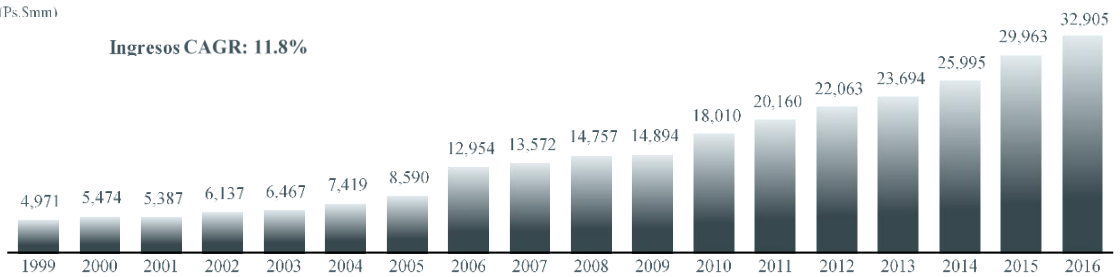
meses terminado el 30 de septiembre de 2017, en comparación con el mismo periodo del año previo. De acuerdo con el Foro Internacional de Transporte (*International Transportation Forum*) México es el séptimo productor de vehículos más grande del mundo y el segundo exportador de automóviles a los Estados Unidos, después de Japón. Además, como resultado de la reforma energética en México en 2014, compañías privadas en México ya pueden participar en la cadena de suministro de combustible, el cual ha creado nuevas oportunidades en el mercado para la transportación. Similarmente, esperamos aprovechar el crecimiento en la economía de Florida, que fue la tercera economía con crecimiento más rápido de Estados Unidos en 2016 en términos de crecimiento per capita nominal de conformidad con el Buró Americano de Análisis Económico (U.S. Bureau of Economic Analysis), y la expansión del Canal de Panamá completada en 2016, que estimamos impulsará un cambio importante en la distribución de los flujos de carga desde y hacia puertos de los Estados Unidos. Nuestra capacidad para capturar el crecimiento de estados Unidos como un bloque comercial es apoyada por nuestra integrada y eficiente red ferroviaria, la competitividad de costos, la confiabilidad, la calidad de las ofertas de servicio y las ventajas ambientales de las operaciones ferroviarias nos convierten en un eslabón crucial en la cadena logística de muchos clientes. Creemos que el crecimiento potencial de las regiones en las que operamos nos proporcionará oportunidades de competitividad únicas.

- *Diversa y balanceada mezcla de negocios en términos de las mercancías transportadas, clientes y alcance geográfico.* Participamos en un extenso mercado de transporte, entre los que se incluyen, el intermodal, industrial, productos por volumen y concluidos. Muchos de los productos que transportamos son mercancías esenciales con un riesgo bajo de perecer y con altas expectativas de crecimiento. Asimismo, creemos que la diversificación geográfica que ofrece nuestro sistema ferroviario, nuestro acceso a mercados internacionales, nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios, nuestro conocimiento de las preferencias de consumo y los hábitos en las regiones en las que operamos, nos brindan una ventaja significativa sobre nuestros competidores. Consideramos que nuestra reciente adquisición de FEC ha traído un nuevo alcance geográfico a mercados, ciudades, puertos y corredores importantes. De igual forma, una parte importante de nuestros ingresos deriva de una base diversa de clientes industriales y ferrocarriles Clase I. En ciertas circunstancias, nuestros clientes ha realizado inversiones de capital importantes en facilidades en o cerca de nuestra red ferroviaria (como es el caso de plantas industriales o almacenes importantes) o en aquellos casos en que es imposible relocalizarlas, lo que nos otorga una base estable de ingresos. Para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, ningún cliente representaba más del 5.0% de nuestros ingresos y ningún sector representa más del 30.0% de nuestros ingresos consolidados. Consideramos que una base diversificada, estable y flexible de ingresos continuaran apoyando nuestro crecimiento orgánico e inorgánico
- *Mejora probada en eficiencia operativa con posibilidad de mejoras continuas.* Estamos enfocados en mejorar nuestra eficiencia y seguridad, reducir costos y la generación de desperdicios y optimizar el uso de energía en nuestra red ferroviaria. Desde que comenzamos operaciones, a través de la implementación de nuevas prácticas de operación y la realización de importantes inversiones de capital, hemos sido una parte fundamental de la transformación de la industria ferroviaria en México y Florida hacia a un sistema tecnológicamente mejorado y eficiente consistente con la Clase I de Estados Unidos en términos de eficiencia operativa e ingresos. Hemos realizado inversiones en exceso de EUA\$6 billones en infraestructura de vía, equipo e instalaciones para mejorar el servicio, utilización de equipo, seguridad y prevención de daños en México desde 1998. Históricamente, nuestras inversiones han resultado en eficiencias operativas importantes y un mejoramiento en nuestra productividad. Nuestras mejoras han permitido el movimiento de contenedores dobles en corredores internacionales clave y un incremento en la velocidad comercial promedio de nuestros trenes. Como resultado de nuestros esfuerzos en México, nuestros ingresos y volumen ha crecido constantemente con el PIB de México desde que comenzamos operaciones. Asimismo, desde 1998 hasta 2016, toneladas/km brutos han incrementado en un 203.2%, la tonelada bruta por tren incrementaron en un 49.3% la eficiencia de utilización de combustible incrementó 57.5%, y el número de accidentes ha disminuido en 97.1%. También hemos sobresalido en el crecimiento de industria y rentabilidad en los últimos años, principalmente por nuestra atractiva posición geográfica, nuestra competitividad en la industria resultado de un sistema ferroviario de norte a sur y operaciones en plataforma a tiempo y simples. En adición, FEC se encuentra dentro de los mejores calificados entre sus competidores en métricas de operación incluyendo operación a tiempo, densidad de vía, tiempo de retrasos y velocidad promedio de trenes. En Florida, por lo que respecta al primer trimestre de 2017, hemos completado la coinversión de nuestras locomotoras para que toda la flota funcione con LNG, lo cual se espera genere reducciones adicionales de nuestros costos de operación en Florida. Consideramos que nuestra experiencia operativa en nuestra red ferroviaria combinada eficientemente con las oportunidades para mejoramiento continuo nos brinda importantes ventajas

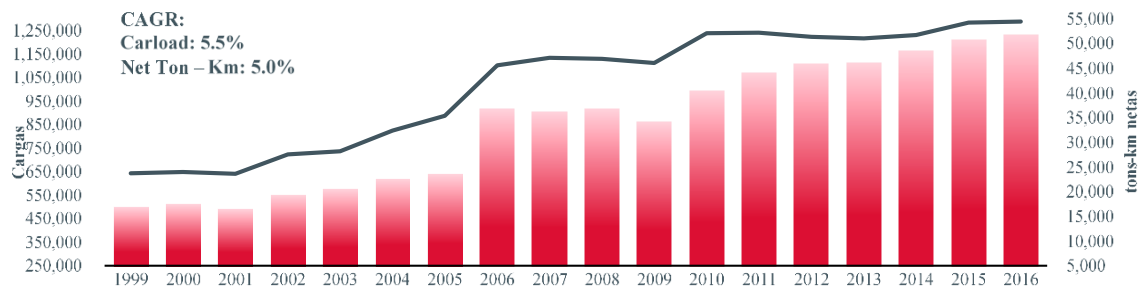
competitivas. Las siguientes gráficas muestran nuestro crecimiento en términos de ingresos y volumen transportado por los periodos indicados (sin dar efecto a la Adquisición).

Crecimiento de Ingresos

(Ps. \$mm)



Crecimiento en volumen



- Fuerte generación de flujo de efectivo y perfil de apalancamiento conservador.** Tenemos un historial de generación de flujo de efectivo estable como resultado de nuestro sólido desempeño operativo y eficiente administración del capital de trabajo. En los últimos tres años (sin dar efectos a la Adquisición), nuestro flujo de efectivo de operaciones creció hasta los \$11,441.3 millones de Pesos en 2016 de los \$8,567.7 millones de Pesos en 2015 y \$7,931.3 millones de Pesos en 2014. Lo anterior, combinado con nuestra gestión financiera prudente y niveles de endeudamiento conservadores, nos ha proporcionado una fuerte posición de liquidez a pesar de las inversiones significativas en nuestra red y flota. Nos hemos convertido en un socio estratégico indispensable para mucho de nuestros clientes que proporcionan ingresos estables y previsibles. Por ejemplo, nuestras vías son frecuentemente integradas a las instalaciones de nuestros clientes y funcionan como un componente importante de la cadena de suministro de nuestros clientes. En ciertas circunstancias, nuestros clientes han realizado inversiones en capital significativas en o cerca de nuestras vías. Históricamente, y salvo por nuestro endeudamiento al amparo del Crédito Puente en relación con la Adquisición, los Certificados Bursátiles y el crédito de EUA\$250 millones con Santander, no hemos incurrido en montos significativos de deuda. Creemos que nuestra capacidad para generar flujo de efectivo, nuestro balance en el desarrollo de efectivo y nuestra disciplina hacia el endeudamiento representa una ventaja competitiva que nos permitirá seguir implementando nuestra estrategia de negocios. Asimismo, nuestras operaciones en Florida nos otorgarán una cobertura natural en términos de moneda ya que 21.0% de nuestros ingresos provinieron de Estados Unidos y 52.0% de nuestros ingresos están denominados en Dólares para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, en cada caso, después de dar efectos proforma a la Adquisición. Nos beneficiamos de una posición financiera sana la cual nos permite responder de manera eficiente a los cambios constantes que a las demandas de los clientes y al ambiente competitivo de la industria de transporte.
- Excelencia en Servicio.** La excelencia en servicio ha sido un componente esencial de nuestra cultura que impulsa a todos nuestros trabajadores a enfocarse en entregar valor mediante niveles de servicio mejorado y tecnología superior. Nuestro compromiso con nuestros clientes dirige nuestras acciones y la manera en la que nos desarrollamos. Nos esforzamos por asegurar que todas las relaciones con nuestros clientes resulten en una experiencia positiva, ya que consideramos que nos permitirá seguir brindando un servicio seguro, confiable y competitivo mientras mejoramos nuestra habilidad de crecer nuestro negocio de manera rentable. Líneas abiertas de comunicación y tecnología intuitiva son claves para la creación de una experiencia con el cliente sobresaliente en donde nuestros transportistas tienen acceso a la información que y cuando la necesitan. Actualmente, hemos implementado un índice de evaluación de servicio que nos ha permitido mejorar la calidad del servicio prestado. También otorgamos a nuestros clientes un portal de internet

personalizado para acceder a información de envío, localización, entrega, reportes de incidentes y para recibir actualizaciones de servicios. Como resultado de nuestros esfuerzos, de conformidad con la encuesta anual realizada por *Logistics Management* en 2017, en dicho año, FEC superó a cualquier otro proveedor de servicios de tren e intermodales, la cual es el estándar de oro en relación con la satisfacción de los clientes y operación de excelencia para transportistas alrededor del mundo. Creemos que la orientación de nuestra organización a brindar servicios de alta calidad y personalizados a nuestros clientes, nos ubica en una mejor posición para un éxito a largo plazo.

- *Cultura corporativa sólida con responsabilidad social y ambiental.* Nuestra cultura corporativa se enfoca en la excelencia en las esferas sociales, económicas y ambientales en las que operamos, lo que consideramos que nos da una ventaja competitiva. Consideramos que la creación de consciencia en nuestra comunidad y la protección del medio ambiente son aspectos esenciales para el desarrollo de una cultura corporativa sólida y para lograr lealtad por parte del cliente. Una de nuestras iniciativas en el desarrollo de la comunidad es el “Doctor Vagón”, el cual inició operaciones en mayo de 2014, como parte de nuestras iniciativas para favorecer el desarrollo de las comunidades en las que operamos. El “Doctor Vagón” se desplaza por el país transportando médicos especializados de forma gratuita hacia comunidades aisladas de bajos recursos de México. Este tren, que consta de 14 carros, es una clínica móvil que transporta médicos, consultorios, farmacia, oficinas, dormitorios, cafetería para los médicos e inclusive furgón cine. También emitimos pases con descuentos para personas de bajos ingresos que viven en comunidades aisladas en los Estados de Chihuahua y Sinaloa para quienes su único medio de transporte son nuestros ferrocarriles. Esto permite que también prestamos servicios de transporte relacionados con escuelas, servicios de salud, servicios laborales y zonas comerciales que permiten el crecimiento económico y el desarrollo social de las regiones en las que operamos. Adicionalmente, como parte de nuestro compromiso con la sociedad ofrecemos transportación gratuita de mercancías a las comunidades tarahumaras de la región, provenientes del gobierno y de organizaciones públicas o privadas. Asimismo, realizamos donativos para mejorar la calidad de la educación en comunidades aisladas de México.
- *Equipo de administración experimentado.* Creemos que contamos con un equipo de administración con experiencia significativa en la industria ferroviaria. Nuestros directivos tienen trabajando 17 años con nosotros (en promedio) y tienen una experiencia combinada en la industria de 364 años. Nuestro equipo directivo ha administrado nuestra empresa a través de diferentes ciclos económicos y ha mantenido indicadores financieros positivos y estables. Desde las fechas en las que nuestras concesiones fueron otorgadas, nuestro equipo directivo ha implementado nuevas prácticas operativas y ha desarrollado un programa de inversiones de capital disciplinado para buscar reducir los costos a largo plazo y mejorar la eficiencia operativa de nuestro negocio y ha logrado implementar mejores prácticas operativas. Creemos que el desempeño comprobado de nuestro equipo directivo y su conocimiento amplio de la industria, le dan valor agregado a nuestro negocio. Nuestro equipo directivo ha logrado desarrollar y consolidar nuestra posición de liderazgo a través de un enfoque en mejorar nuestros servicios, operaciones, eficiencia, uso de equipos, seguridad y prevención de daños. La filosofía de nuestros directores hace especial énfasis en la contabilidad y en la implementación de mecanismos efectivos de control. Como resultado de lo anterior, creemos que contamos con políticas financieras disciplinadas.

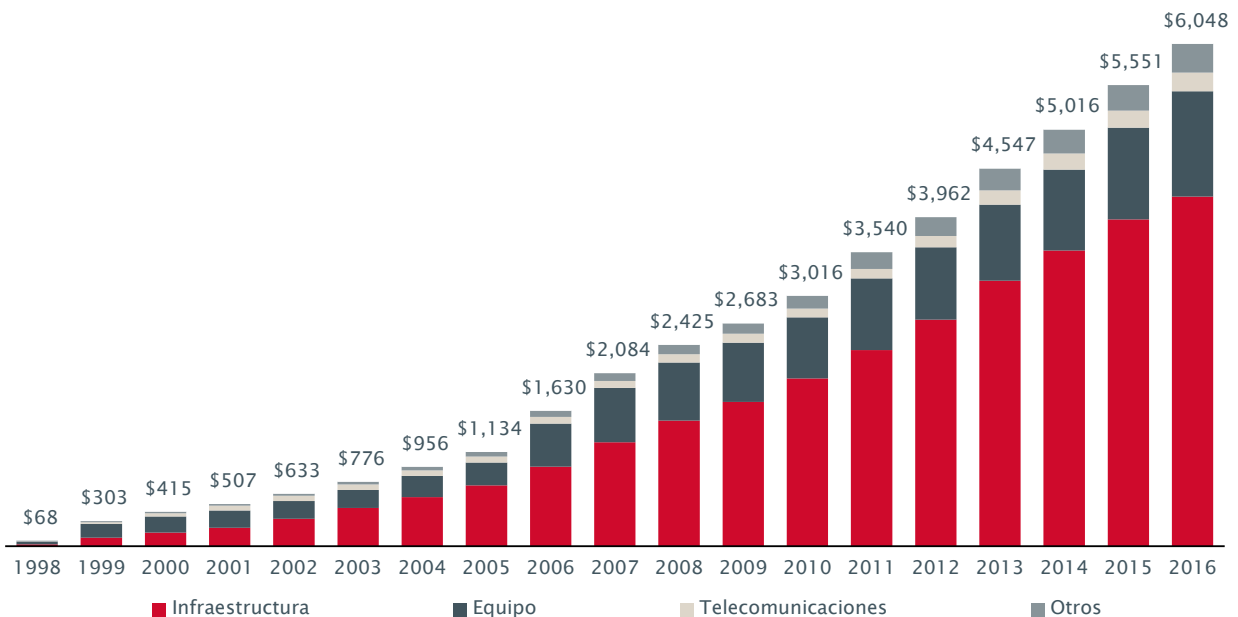
Nuestra Estrategia

Pretendemos continuar proporcionando valor a nuestros clientes mediante la oferta de servicios de transporte de manera segura, confiable, eficiente y ambientalmente responsable mientras seguimos participando con un rol esencial en el crecimiento de las regiones en las que operamos. Uno de nuestros objetivos es convertirnos en la base de la cadena de abastecimiento de México y Florida. Para alcanzar estos objetivos planeamos implementar las siguientes estrategias:

- *Continuar fortaleciendo y mejorando nuestro sistema ferroviario.* Nuestras inversiones de capital juegan un papel crítico para poder cumplir con la demanda de transporte de carga eficiente en las regiones en las que operamos. El hecho de contar con la capacidad de transportar grandes cantidades de cargamentos de forma confiable a costos más bajos que otros medios de transporte es el factor competitivo más determinante frente a otros medios de transporte. Consideramos que podemos mejorar nuestra posición competitiva a través de la alineación de sinergias entre la inversión de vías y equipo ferroviario y de mejoras tecnológicas para mejorar el funcionamiento operacional y la toma de decisiones. Hemos implementado nuevas prácticas operativas y realizado inversiones de capital importantes. Nuestras prioridades operativas y de inversión se enfocan incrementar nuestra capacidad para manejar trenes más largos y pesados de manera segura y confiable a

través de vías de alta calidad y de mayor peso, a través de cruces más largos y a través de un mejor control de trenes, haciendo una utilización más eficiente del capital utilizado a través de trenes más rápidos, menos tiempos de espera y viajes más eficientes. Tenemos un plan para realizar inversiones de capital por un monto aproximado de EUA\$2.1 billones en nuestra red para los siguientes 5 años, para incrementar nuestra eficiencia operativa, mejorar nuestra red y la utilización de bienes, expandir nuestra capacidad a través de nuevos patios y terminales, nuevos ramales y doble vías a través de nuestra red, así como inversiones en sistemas digitalizados de comunicación, ramales en Celaya y Monterrey y control centralizado de tráfico a través de nuestra red. Inversiones recientes para capturar oportunidades de negocio incluyen, en Florida, la construcción de terminales de tren en el Puerto de Miami y en el Puerto de Everglades para crear una logística más eficiente de puerto a tren y el incremento en nuestra capacidad en anticipación a la expansión del Canal de Panamá. En Texas, hemos realizado inversiones importantes en la vía, reemplazo de vía, puentes y en la reconstrucción del Puente Internacional Presidio, el cual espera ser concluido en 2018. Estas inversiones son tendientes a consolidar nuestra posición como operador de logística estratégico en el tráfico de la frontera y como un jugador clave en la industria de gas y petróleo en el Este de Texas. Creemos que las constantes necesidades de inversiones para mejorar nuestra red, combinado con nuestro enfoque en reducir nuestros costos operativos, nos permitirá tomar ventajas en el crecimiento potencial de los mercados en los que operamos y mejorar la seguridad y la competencia de nuestra red ferroviaria y dar valor agregado a nuestros clientes.

Las cifras de las inversiones acumuladas en dólares son las siguientes:



*Cifras en millones de Dólares

- *Convertirnos en el líder de servicios intermodales en las regiones en las que operamos.* Nuestro sistema intermodal ofrece el servicio intermodal más flexible y ofrece opciones de servicio intermodal en las regiones en las que operamos a través de la conexión a nuestros clientes con más mercados que cualquier otro ferrocarril en las regiones en las que operamos. Prestamos servicios de transporte intermodal en más de 15 ciudades principales de México. Esperamos poder seguir expandiendo nuestras capacidades de prestación de servicios intermodales en México para lograr convertirnos en el líder de transporte intermodal (camiones, barcos y trenes) de carga. FEC es el proveedor exclusivo de transportación a los dos puertos de mercancías más grandes del Estado, el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades. A través de sus conexiones portuarias,

FEC provee transportación de contenedores a las compañías de mercancías más importantes, siendo la manera más directa y eficiente de transportar mercancías entre Latinoamérica, Asia y Europa, así como a las regiones internas del sureste de Estados Unidos. En México, los ingresos por servicios intermodales representaron el 7.8% y 10.4% de nuestros ingresos por servicios para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2017, respectivamente, lo cual sigue siendo bajo en comparación con el porcentaje que representa esta división en los ingresos de los ferrocarriles Clase I de Norteamérica. Según datos de la AAR, el transporte intermodal ha crecido rápidamente durante varios años y ha reemplazado al carbón como la fuente principal de ingresos de los ferrocarriles. Desde el año 2002 hemos invertido en nuestro sistema de terminales para respaldar nuestros servicios de transporte intermodales en México, en particular, el corredor en el Pacífico que va desde Guadalajara hasta Mexicali y nuestras terminales en Chihuahua y Monterrey. Para mejorar nuestras capacidades intermodales, a finales de 2013 lanzamos un servicio exitoso en conjunto con Union Pacific que se extiende desde Monterrey, Nuevo León, hasta Chicago, Illinois, Los Ángeles, California, y San Louis, Missouri. Este nuevo servicio está diseñado principalmente para apoyar las necesidades crecientes de transporte de la industria automotriz y de los mercados intermodales en México. Estas inversiones son un reflejo de nuestras expectativas de surgimiento de oportunidades significativas a largo plazo en la división de transporte intermodal. La mayoría de nuestras terminales intermodales están certificadas bajo la norma ISO 9001:2008, lo que evidencia nuestro compromiso de servir y satisfacer las necesidades de nuestros clientes bajo los estándares de calidad más estrictos. En Florida, recientemente se terminó la construcción de terminales ferroviarias en el puerto de Miami y en el puerto de Everglades que permiten la carga y descarga directa de contenedores intermodales entre el barco y el ferrocarril dentro de la puerta del puerto, eliminan la necesidad de camiones locales a las instalaciones ferroviarias ubicadas en el interior. Esperamos que el aumento de los envíos de contenedores en el Puerto de Miami y en el Puerto de Everglades, junto con nuestra capacidad para capturar una parte de esos envíos en nuestras terminales del sur de Florida, dará lugar al crecimiento de unidades intermodales en nuestro sistema ferroviario.

- *Continuar promoviendo el sistema intermodal.* Creemos que nuestra propuesta de valor, la competitividad de los servicios que ofrecemos y nuestro sistema integral nos ayudará a convertir a los usuarios de autotransporte en usuarios de servicios ferroviarios en los próximos años. Continuaremos invirtiendo en sistemas intermodales, para respaldar nuestros volúmenes actuales e incentivar nuestro crecimiento futuro. Estamos enfocados en prestar una solución competitiva y responsable en la distribución de productos a nuestros clientes, buscando contribuir al mismo tiempo con el desarrollo de la cadena de suministro en México y Florida. A pesar de que los ferrocarriles son uno de los medios de transporte más eficientes en términos de combustible y de recursos para trasladar grandes volúmenes de productos por tierra. En promedio, un solo tren equivale a aproximadamente 300 camiones. Asimismo, los ferrocarriles son una pieza clave para reducir el tráfico vehicular y accidentes en las carreteras. Asimismo, de acuerdo con un estudio recientemente publicado por la AAR, en promedio, los ferrocarriles son cuatro veces más eficientes en términos de consumo de combustible que los camiones, lo que se traduce en ahorros importantes para nuestros clientes. Al mejorar la eficiencia de nuestra red, esperamos continuar ofreciendo a nuestros clientes ventajas competitivas con el fin de reducir sus costos y alcanzar sus objetivos sustentables de negocio. Un componente clave de la estrategia de FEC para adquirir Raven, una operadora de camiones de carga de Jacksonville, fue extender el alcance directo de FEC a los principales mercados de carga del sudeste (como Atlanta, Savannah y Charlotte) y convertir los envíos de Raven entre esos mercados y el sur de Florida de un camión de margen más bajo a un transporte ferroviario de mayor margen. Esta estrategia mejora las ganancias de dos maneras distintas, ya que (i) reduce los costos de transporte utilizando el ferrocarril de carga para transportar remolques múltiples a costos sustancialmente más bajos en comparación con remolques individuales de camiones y (ii) genera ingresos incrementales liberando tractores Raven para transportar más carga. En 2016, FEC convirtió 6,612 cargas en ferrocarril, lo que representa un incremento del 116.0% en los volúmenes de Raven en comparación con 2015. Nosotros continuaremos en buscar, de manera proactiva, oportunidades para retener oportunidades de transportación local, regional y nacional con la finalidad de incrementar los ingresos de nuestro negocio. Creemos que nuestras ventajas competitivas para el transporte de carga frente a las empresas de autotransporte, tales como mejores tiempos para órdenes, protección de bienes, tiempo de tránsito, equipo más adecuado y la posibilidad de prestar otros servicios con valor agregado, como el seguimiento de mercancías y la disponibilidad de tarifas en Internet, nos permitirá capitalizar el cambio estratégico de autotransporte a la transportación ferroviaria por parte de las empresas..
- *Continuar proporcionando servicios seguros, confiables, eficientes y ecológicamente responsables y alcanzar la excelencia.* Nos esforzamos por seguir proporcionando servicios de transporte ferroviario de

valor agregado que funcionen con los más altos estándares de seguridad, confiabilidad y eficiencia de una manera ecológicamente responsable. Estamos convencidos de que la excelencia en el servicio es la clave de nuestro crecimiento sostenido a largo plazo. Nuestro enfoque en nuestros clientes y seguridad sirve como la base para nuestro negocio. Nos basamos en las capacidades y eficiencias de nuestra red ferroviaria para cumplir con las demandas del mercado y otorgar servicios flexibles y responsables a una base más diversa de clientes. Como resultado, cada año realizamos importantes inversiones de capital para fortalecer y mejorar nuestra red para nuestros clientes y las comunidades a las que servimos. La mejora continua de nuestros procesos, sistemas, infraestructura y equipo está dirigida a satisfacer las expectativas y necesidades de nuestros clientes. En el 2016 invertimos EUA\$360 millones, en mejoras de infraestructura, expansión y construcción de caminos y compra de equipo rodante, lo cual creemos que aumentará nuestra capacidad operativa en el futuro. Continuaremos invirtiendo en aplicaciones para administrar los sistemas del tren, para mejorar la inspección de los sistemas y para mejorar el servicio, eficiencia y seguridad. Creemos que nuestro compromiso de ofrecer servicios ferroviarios de alta calidad, eficientes y sustentables a nuestros clientes nos permitirá lograr una presencia de mercado más fuerte y efectivo y tener ventaja de las oportunidades en el crecimiento del volumen con clientes nuevos y existentes. Buscamos seguir siendo la mejor opción en soluciones de transporte de cadena de suministro desde y hacia las regiones donde operamos.

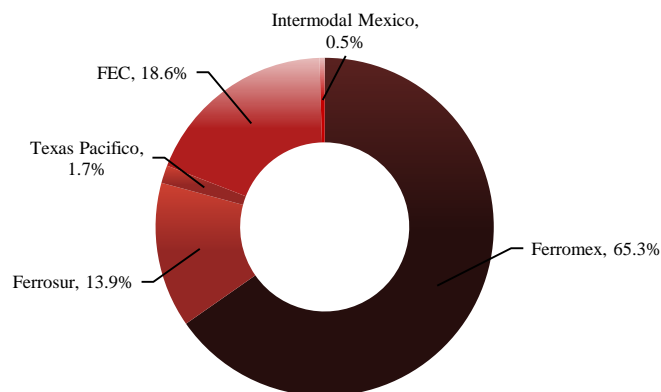
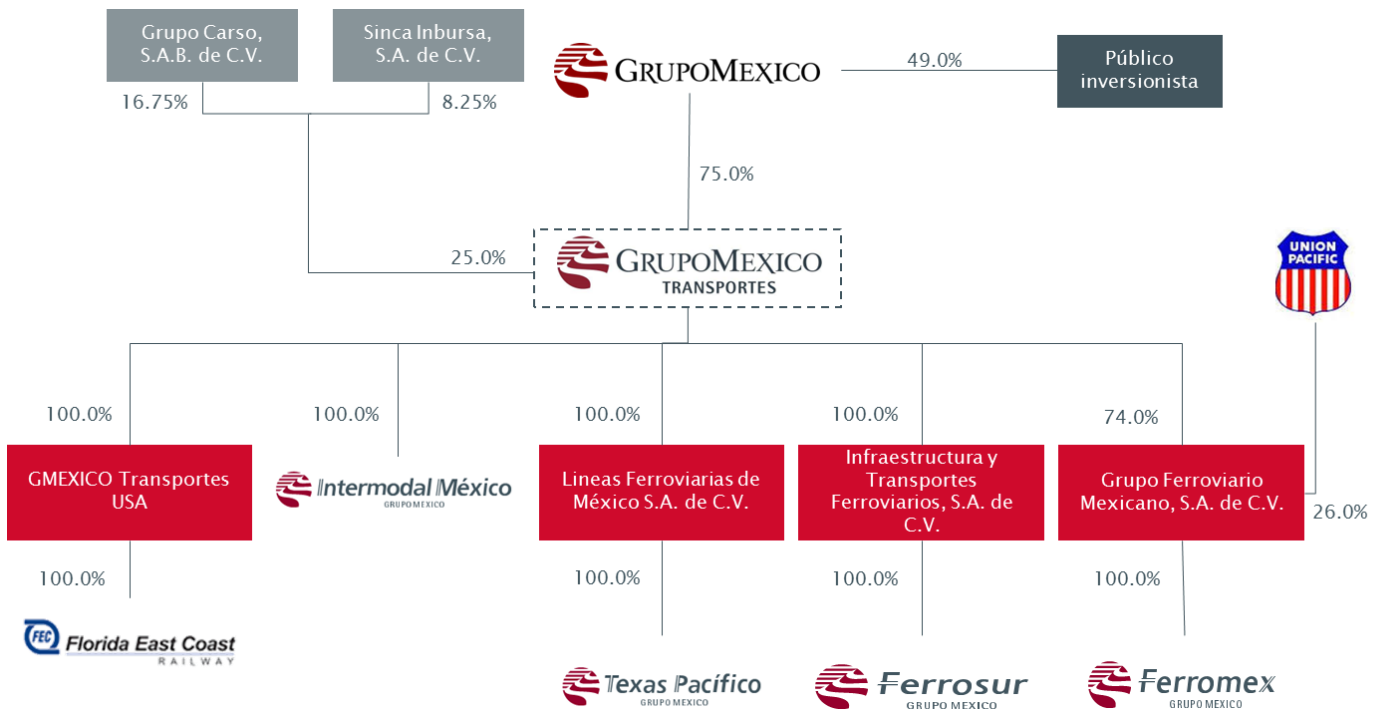
- *Continuo impulso de nuestra productividad y control de costos mediante nuestra red.* Creemos que una estructura eficiente en términos de costos es un elemento clave para crear un modelo de negocio resistente que nos permite fortalecer nuestros servicios para mejorar nuestros volúmenes y rentabilidad; en particular, durante ciclos económicos difíciles. Históricamente, hemos implementado iniciativas para mantener una estructura de costos competitiva. A partir de 2014, nuestros esfuerzos para mejorar nuestra productividad se enfocaron a manejar trenes consolidados, incrementar la velocidad de los trenes, reducir las órdenes de precaución, ajustar nuestros niveles de insumos y alinear nuestra capacidad con los requisitos de los clientes. Inversiones mayores en equipamiento incluyen el reemplazo de locomotoras directas (DC) con locomotoras alternativas (AC), las cuales tienen mejor tracción, fuerza y mejores niveles de consumo de combustible. Al 30 de septiembre de 2017, las locomotoras AC transportan el 62.0% de las mercancías a través de nuestra red ferroviaria en México. Esta estrategia nos permite acelerar el financiamiento de nuestras inversiones en nuestra red de vías ferroviarias. Tenemos la intención de seguir trabajando para ser más eficientes, fortalecer nuestra competitividad y mejorar nuestra rentabilidad mediante la implementación de iniciativas para el control de costos, mientras potenciamos nuestra experiencia y servicio de clase mundial.
- *Productividad laboral.* Nuestros más de 10,000 empleados son la principal fuerza que contribuye al desarrollo exitoso y lleva a cabo la implementación de nuestras estrategias y creemos que el elemento clave para continuar creciendo es contar con su desarrollo personal y profesional. Reconocemos que el logro de objetivos a largo plazo es únicamente posible a través del talento humano, por lo cual es esencial que nuestra gente se encuentre altamente calificada, motivada y alineada con nuestros valores. Creemos que una fuerza laboral altamente capaz, flexible y colaboradora para otorgar un servicio de excelencia reducirá nuestros costos laborales y nos permitirá alcanzar eficiencias. Planeamos continuar mejorando la productividad de nuestra fuerza laboral a través de programas más eficientes de capacitación y esquemas atractivos de compensación. En 2016 le proporcionamos a nuestros trabajadores más de 365,000 horas de capacitación. El involucramiento de nuestros empleados es un elemento crucial para atraer nuevos clientes y mejorar las relaciones que tenemos con los clientes actuales. Esperamos seguir alineando a nuestra gente con la cultura que resulta de nuestra visión, propósito y valores principales, a servir de manera eficiente y segura, y ayudar a la implementación de nuestra estrategia de largo plazo.

Estructura Corporativa

GMXT es subsidiaria de Grupo México, la cual es un conglomerado de clase mundial, líder en las industrias de minería, transporte e infraestructura. Grupo México está listada en la BMV. De conformidad con la información públicamente disponible, Grupo México tiene un valor aproximado de capitalización de mercado de \$433 mil millones al 30 de septiembre de 2017 y al 23 de octubre de 2017 de EUA\$24.4 millones. La calificación crediticia de Grupo México es de “Baa2” de Moody’s, “BBB” de Standard & Poor’s de México, S.A. de C.V. y “BBB+” de Fitch México, S.A. de C.V. Grupo México es dueña del 75% del capital social de la Emisora y Grupo Carso y Sinca del 25% restante. Para mayor información sobre las actividades que realiza Grupo México y las actividades realizadas por cada una de sus subsidiarias, favor de consultar en el reporte anual de Grupo México en la página www.bmv.com.mx. La información contenida en el reporte anual y en la página de internet no se entenderá parte del presente Prospecto.

Las cuatro principales Subsidiarias a través de las cuales operamos son (i) Ferromex, a través de GFM, en la que tenemos una participación del 74% y Union Pacific, el operador ferroviario más grande de los Estados Unidos, el 26% restante, (ii) FEC, a través de GMXT US, Inc., en la que tenemos una participación del 100%, (iii) Ferrosur, a través de ITF, en la que tenemos una participación del 100%, y (iv) Texas Pacifico Transportation Ltd, a través de Líneas Ferroviarias de México, S.A. de C.V., en la que tenemos una participación del 100%.

A continuación se muestra nuestra estructura corporativa simplificada al 30 de septiembre de 2017:



Fusión con ITF

Durante el cuarto trimestre de 2017, se espera llevar a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITF, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITF. Una vez que la fusión haya surtido efectos, la Emisora adquirirá y asumirá incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

La fusionada es una subsidiaria del Emisor en la que el Emisor tiene una participación del 99.99% y los activos, pasivos y demás conceptos aplicables se consolidan en los estados financieros consolidados históricos del Emisor. Por lo anterior, el Emisor no aumentará su capital, por lo que no será necesario llevar a cabo la actualización de la

inscripción de sus acciones en el RNV una vez consumada la misma. Asimismo, el Emisor no publicará folleto informativo alguno ni divulgará información trimestral proforma con motivo de la fusión, ya que la misma no representa una acumulación adicional o disposición de activos por parte del Emisor.

Convenio entre Accionistas Ferromex

UP, ICA y Grupo México celebraron, con fecha 13 de junio de 1997, el Convenio entre Accionistas Ferromex mediante el cual establecieron las bases para su relación como accionistas de GFM e indirectamente de Ferromex. En marzo de 1999, ICA vendió su participación en GFM a UP por lo que dejó de ser parte del Convenio entre Accionistas Ferromex.

El 30 de octubre de 2000, ITM (hoy GMXT) asumió todas las obligaciones de Grupo México en el Convenio entre Accionistas Ferromex y el 30 de marzo del 2001, se acordó modificarlo primordialmente respecto del voto supermayoritario dentro de las Asambleas de Accionistas y sesiones del Consejo de Administración.

El Convenio entre Accionistas Ferromex establece, al igual que los estatutos de GFM y Ferromex, mayorías superiores para tomar resoluciones de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración. En lo que se refiere a votaciones de las Asambleas de Accionistas, requiere la aprobación por mayoría de votos, excepto en los casos de voto supermayoritario en cuyo supuesto se requerirá cuando menos el 77% de las acciones con derecho absoluto de voto para la aprobación de los siguientes asuntos: (i) remuneración de miembros del consejo, (ii) aumentos de capital, (iii) financiamientos de más de EUA\$10 millones, (iv) voto de asuntos que en el Consejo de Administración requerirían mayorías superiores, (v) pago de dividendos distintos a los dividendos obligatorios establecidos en los estatutos, y (vi) cualesquiera asuntos que deban ser resueltos en una Asamblea Extraordinaria de Accionistas. En lo que se refiere al Consejo de Administración, las resoluciones del mismo deben ser aprobadas al menos por seis consejeros, salvo en los casos en que por estatutos se requiera un voto superior, caso en el cual la resolución, deberá aprobarse al menos por nueve consejeros. Los estatutos establecen que requerirán voto superior la resolución de los siguientes asuntos, entre otros: (i) aprobación del presupuesto de operación e inversión, (ii) ciertas disposiciones de activos y proyectos de inversión, (iii) financiamientos fuera de presupuesto o que excedan de EUA\$5 millones, (iv) ciertas adquisiciones, (v) políticas laborales y políticas sobre salarios, (vi) financiamientos incluidos en el presupuesto mayores de EUA\$10 millones, (vii) adquisiciones incluidas en el presupuesto que excedan los EUA\$10 millones o no incluidas en el presupuesto de más de EUA\$5 millones, (viii) cualquier otorgamiento de derechos de paso, arrastre u otros derechos sobre la vía de ferrocarril, o cualquier otorgamiento, cesión o terminación de cualesquier derechos bajo una concesión ferroviaria, y (ix) venta de acciones de subsidiarias.

El Convenio entre Accionistas Ferromex establece un procedimiento en caso de que las partes no se pongan de acuerdo en el momento de votar ciertos asuntos de importancia en la Asamblea de Accionistas o Consejo de Administración. Dichos asuntos de importancia son aquellos cuya falta de resolución podría traer como consecuencia: (i) la violación de los términos de las concesiones y que dicha violación pudiera traer como consecuencia la revocación de las mismas, o (ii) el impedir que la Emisora continúe en el negocio de la prestación de servicios ferroviarios. En dicho caso, la Asamblea o Consejo de Administración deberán de tener una segunda asamblea o sesión donde deberán de aprobar los asuntos por mayoría de votos. Para que dicha resolución sea válida debe de transcurrir un plazo de 25 días naturales sin que UP presente una oferta de venta de conformidad a lo establecido en el siguiente párrafo. En caso de que se apruebe una resolución siguiendo este procedimiento sin la aprobación de UP, UP tendrá el derecho de ofrecer sus acciones en venta a Grupo México y deberá proponer un nuevo texto de la resolución en disputa firmado por sus representantes o consejeros. Grupo México tendrá las siguientes opciones: (i) comprar las acciones de UP al precio ofrecido por UP, o (ii) vender sus acciones a UP en dicho precio ofrecido, o (iii) aprobar el nuevo texto de resolución propuesto por UP. En caso de que Grupo México no ejerza alguna de sus opciones se entenderá que ha consentido irrevocablemente a adquirir las acciones de UP.

Convenio entre Accionistas de Union Pacific y Grupo México

El 13 de junio de 1997, Union Pacific y Grupo México, entre otros, celebraron un convenio entre accionistas (según se modificó el 30 de marzo de 2001, y según se modifique de tiempo en tiempo, el “Convenio entre Accionistas GFM”), el cual rige los derechos y obligaciones de los accionistas de Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., subsidiaria de la cual somos accionistas mayoritarios y la cual es propietaria del 100.0% de Ferromex.

El Convenio entre Accionistas GFM y los estatutos sociales de GFM exigen quórum más altos de los que se establecen de manera general en la Ley General de Sociedades Mercantiles para la aprobación de ciertas resoluciones en la asamblea de accionistas y en sesión del consejo de administración de GFM. De conformidad con el Convenio

entre Accionistas GFM y los estatutos sociales de GFM, para la aprobación de las resoluciones de la asamblea de accionistas en los siguientes asuntos se requiere del voto favorable de al menos el 77.0% de las acciones que representen el capital social de GFM: (i) la compensación de los miembros del consejo de administración de GFM, (ii) aumentos en el capital social, (iii) la contratación de pasivos por GFM que excedan ciertos límites, (iv) el voto en asuntos que requieran la aprobación por una mayoría calificada del consejo de administración, (v) el pago de dividendos (distintos a los pagos de dividendos obligatorios establecidos en los estatutos sociales), y (vi) cualquier otro asunto que requiera aprobación por la asamblea extraordinaria de accionistas.

Adicionalmente, de conformidad con el Convenio entre Accionistas GFM y los estatutos sociales de GFM, para la aprobación de las resoluciones del consejo de administración en los siguientes asuntos se requiere del voto favorable de al menos 9 consejeros: (i) la aprobación del presupuesto anual, (ii) la aprobación de ciertas ventas de activos y proyectos de inversión, (iii) la contratación de pasivos por GFM que no esté presupuestados o que excedan los EUA\$5 millones, (iv) la aprobación de ciertas adquisiciones, (v) la aprobación de políticas laborales relacionadas con salarios, (vi) la contratación de pasivos por GFM que excedan los EUA\$10 millones, (vii) adquisiciones presupuestadas que excedan los EUA\$10 millones o adquisiciones no contempladas en el presupuesto anual que excedan los EUA\$5 millones, (viii) el otorgamiento de derechos sobre vías, de derechos de transporte o de cualquier otro derecho bajo una concesión, y (ix) la venta de cualquier participación que se tenga en una subsidiaria.

Hemos sostenido discusiones preliminares con Union Pacific en relación con una potencia reorganización corporativa que involucre GFM, como resultado de la cual nos convertiríamos en propietarios del 100% de Ferromex. Dicha operación, de ser consumada, podría resultar en que Union Pacific reciba acciones representativas de nuestro capital social y nuestros accionistas podrían sufrir una dilución en su tenencia accionaria respecto de nuestro capital social. A la fecha del presente Prospecto, no hemos celebrado ningún tipo de documentación vinculatoria al amparo de la cual pudiera efectuarse dicha reorganización.

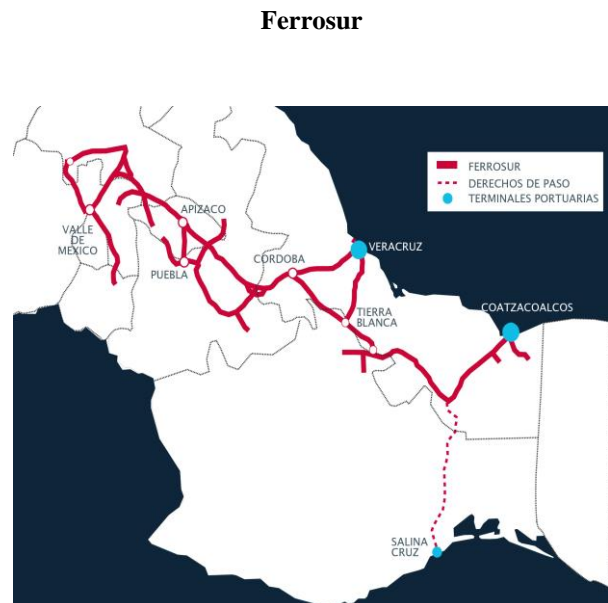
Nuestras Concesiones y Líneas Férreas

El sistema ferroviario de México es propiedad del Gobierno Federal y se opera al amparo de concesiones otorgadas a varias entidades. Anteriormente, el sistema ferroviario en México estaba integrado bajo el control de Ferronales, una empresa estatal. En 1996, el Gobierno Federal privatizó y dividió la red de Ferronales en tres sistemas ferroviarios regionales. En México operamos al amparo de cinco concesiones de ferrocarril de largo plazo otorgadas por el Gobierno Federal, que incluyen dos de los tres sistemas regionales y tres líneas cortas. Al amparo de nuestras concesiones, también ofrecemos servicios auxiliares como transporte de pasajeros, tracción intra-terminal (servicio de tracción y posicionamiento de vagones de ferrocarril a los transportistas ferroviarios de conexión dentro de los terminales) y servicios de terminales automotrices (carga, descarga y gestión de inventario en nuestras terminales automotrices ubicadas en la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara y Hermosillo). Todas nuestras concesiones ferroviarias están en pleno funcionamiento.

La siguiente tabla muestra información clave de nuestras concesiones a la fecha del presente Prospecto.

Concesión	Longitud	Fecha de adjudicación	Término	Rutas
Ferromex				
1 Línea de ferrocarril Pacífico- Norte (sistema troncal)	6,867 km	22 de junio de 1997	50 años (primeros 35 años y 6 meses en régimen de exclusividad) a partir del 19 de febrero de 1998	<u>Principal:</u> México-Ciudad Juárez, Irapuato-Manzanillo, Tampico-Gómez Palacio, Piedras Negras-Ramos Arizpe, Guadalajara-Nogales, Mexicali-Benjamín Hill. <u>Línea corta:</u> Cadena-Dinamita, Calles-Tamuín, Jiménez-Parral, Salinas Victoria-Chipinque, Manzanillo-Peña Colorada, Guadalajara-Guadalajara y Hércules-Mariscal.
2 Ojinaga-Topolobampo (línea corta)	943 km	22 de junio de 1997	50 años (primeros 30 años en régimen de exclusividad) a partir del 19 de febrero de 1998	Conecta los Estados de Chihuahua y Sinaloa. La ruta atraviesa los municipios de Aldama, Chihuahua, Cuauhtémoc, La Junta, San Juanito, Bocoyna y San Rafael, en el Estado de Chihuahua; y los municipios de Loreto, Sufragio y Los Mochis en el Estado de Sinaloa.
3 Nogales-Nacozari (línea corta)	320 km	27 de Agosto de 1999	30 años (primeros 18 años en régimen de exclusividad) a partir del 1 de septiembre de 1999	Conecta los municipios de Nogales y Nacozari, ubicados en el Estado de Sonora.
Ferrosur				
1 Línea de ferrocarril del sudeste (troncal)	1,565 km	29 de junio de 1998	50 años (primeros 30 años en régimen de exclusividad) a partir del 18 de diciembre de 1998	<u>Principal:</u> Teotihuacán-Veracruz, Córdoba-Medias Aguas; Medias Aguas-Coatzacoalcos-El Chapo, Puebla-Tehuacán-Sánchez, Apizaco-Puebla y Huehuetoca-Tula-Pachuca-Irolo.
2 Sur (línea corta)	259 km	14 de octubre de 2005	30 años (primeros 18 años en régimen de exclusividad) a partir del 14 de octubre de 2005	Conecta los Estados de Hidalgo, Puebla, Morelos, Tlaxcala y el Estado de México.

Los mapas a continuación muestran la ubicación de nuestras concesiones:



A continuación, se encuentra una breve descripción de nuestras concesiones:

Pacífico-Norte (sistema regional)

El 22 de junio de 1997 el Gobierno Federal, a través de la SCT, le otorgó a Ferromex la concesión para operar la vía ferroviaria Pacífico-Norte, una vía con 6,867 kilómetros de longitud. Las principales rutas de dicha línea son: México-Ciudad Juárez, Irapuato-Manzanillo, Tampico-Gómez Palacio, Piedras Negras-Ramos Arizpe, Guadalajara-Nogales y Mexicali-Benjamín Hill.

Esta concesión también incluye las siguientes líneas: Cadena-Dinamita, Calles-Tamuín, Jiménez-Parral, Salinas Victoria-Chipinque, Manzanillo-Peña Colorada, Guadalajara-Guadalajara y Hércules-Mariscal.

Brindamos servicios de transporte de carga bajo esta concesión a los puertos de Altamira, ubicado en el Golfo de México y Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas, ubicados en el Océano Pacífico, así como a las puertas de entrada estratégicas de los Estados Unidos de Caléxico-Mexicali, Nogales-Nogales, El Paso-Ciudad Juárez, Presidio-Ojinaga y Eagle Pass-Piedras, mismas que interconectan con Union Pacific y BNSF, respectivamente.

Esta concesión fue otorgada inicialmente por un periodo de 50 años contados a partir del 19 de febrero de 1998 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión) y nos permite prestar servicios de transporte de carga en nuestras vías ferroviarias por un periodo exclusivo de 30 años contados a partir de la fecha en la que se otorgó la concesión.

El 31 de enero de 2017 Ferromex firmó la modificación al título de concesión por virtud de la cual se amplió 5 años y 6 meses las condiciones de su concesión actual y se modificó el plan de negocios del concesionario.

Esta concesión conecta el Ramal de San Ángel y Presidio, Texas en la frontera con México y tiene una longitud de 629 km hacia el Estado de Texas.

Ojinaga-Topolobampo (línea corta)

El 22 de junio de 1997 el Gobierno Federal, a través de la SCT, le otorgó a Ferromex la concesión para operar la línea corta de Ojinaga-Topolobampo misma que cuenta con 943 kilómetros de longitud y que conecta los Estados de Chihuahua y Sinaloa. Estas rutas, atraviesan, entre otros, los municipios de Aldama, Chihuahua, Cuauhtémoc, La Junta, San Juanito, Bocoyna y San Rafael, en el Estado de Chihuahua, y los municipios de Loreto, Sufragio y Los Mochis en el Estado de Sinaloa.

Esta concesión fue otorgada por un periodo inicial de 50 años contados a partir del 19 de febrero de 1998 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión) y nos permite prestar servicios de transporte de carga en nuestras líneas ferroviarias por un periodo exclusivo de 30 años contados a partir de la fecha en la que se otorgó la concesión.

Nogales-Nacozari (línea corta)

El 27 de agosto de 1999 el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgó en favor de Ferromex la concesión para operar la línea corta de Nogales-Nacozari que cuenta con 320 kilómetros de longitud y que está localizada en el Estado de Sonora y colinda con los municipios de Naco, Sonora y Douglas, Arizona.

Esta concesión fue otorgada por un periodo inicial de 30 años contados a partir del 1 de septiembre de 1999 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión) y nos permite prestar servicios de transporte de carga en nuestras vías ferroviarias por un periodo exclusivo de 18 años contados a partir de la fecha en la que se otorgó la concesión.

Sureste (troncal)

El 29 de junio de 1998 el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgó en favor de Ferrosur la concesión para operar la vía ferroviaria del sureste que cuenta con 1,565 kilómetros de longitud. Dicha vía conecta los Estados de Oaxaca, Puebla, Veracruz, Tlaxcala, Hidalgo y el Estado de México, así como la zona metropolitana. Las principales rutas de

esta vía son: Teotihuacán-Veracruz, Córdoba-Medias Aguas-Coatzacoalcos-El Chapo, Puebla-Tehuacán-Sánchez, Apizaco-Puebla y Huehuetoca-Tula-Pachuca-Irolo.

La concesión también incluye las rutas ubicadas entre Teotihuacán y el puerto de Veracruz y entre Córdoba y Coatzacoalcos y conecta las zonas industriales, químicas y petroleras de Coatzacoalcos con el centro del país.

Esta concesión fue otorgada por un periodo inicial de 50 años contados a partir del 18 de diciembre de 1998 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión) y nos permite prestar servicios de transporte de carga a través de nuestras vías ferroviarias por un periodo exclusivo de 30 años contados a partir de la fecha en la que se otorgó la concesión. El 1 de octubre de 2012, la SCT autorizó la modificación al Título de Concesión de la vía General de Comunicación Ferroviaria Sureste para cancelar el tramo del kilómetro GB-1+500 al GB-48+800 Ramo Tres Valles-San Cristóbal.

Bajo esta concesión también prestamos servicios de transporte de carga a los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos ubicados en el Golfo de México y en el puerto de Salina Cruz ubicado en el Océano Pacífico, a través de derechos de paso.

Línea Ferroviaria Oaxaca y sur (línea corta)

El 14 de octubre de 2005 el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgó en favor de Ferrosur la concesión para operar la línea ferroviaria de Oaxaca y del sur. El 1 de octubre de 2012 renunciamos a nuestros derechos bajo la línea corta de Oaxaca a favor de la SCT, debido a que las vías de dicha línea estaban incompletas. La vía del sur tiene 259 kilómetros de longitud y conecta los estados de Hidalgo, Puebla, Morelos, Tlaxcala y el Estado de México.

Esta concesión fue otorgada por un periodo exclusivo de 30 años contados a partir del 14 de octubre de 2005 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión). El 29 de noviembre de 2012, la SCT autorizó la modificación al Título de Concesión de la vía General de Comunicación Ferroviaria Oaxaca y Sur para cancelar el tramo del kilómetro E-150+000 al E-367+100 de Sánchez a Oaxaca.

Líneas Férreas en los Estados Unidos

En el Estado de Texas, nuestra línea férrea se extiende por 629 kilómetros en la Línea Férrea Sur Oriente desde el Ramal de San Ángel hasta Presidio y la operamos al amparo del contrato de arrendamiento de 40 años que celebramos con el Estado de Texas el 31 de enero de 2001. En el Estado de Florida, somos dueños del *Florida East Coast Railway* (y el correspondiente derecho de paso), la cual se extiende 565 kilómetros por la costa este desde Jacksonville hasta Miami. Los mapas a continuación muestran la ubicación de nuestra línea férrea en los Estados Unidos. En el Estado de Texas, nuestra línea férrea se extiende por 629 kilómetros en la Línea Férrea Sur Oriente desde el Ramal de San Ángel hasta Presidio. En el Estado de Florida, somos dueños del *Florida East Coast Railway*, la cual se extiende 565 kilómetros por la costa este desde Jacksonville hasta Miami. Los mapas a continuación muestran la ubicación de nuestra línea férrea en los Estados Unidos:

Texas Pacific



Florida East Coast Railway



Volumen de tráfico

El volumen de tráfico en nuestro sistema ferroviario varía. El volumen de tráfico es más alto en las rutas que van de Estados Unidos a Piedras Negras, Ciudad Juárez y el sur de Nogales y el Bajío y hacia los Estados de Guadalajara y Monterrey, así como los puertos de Manzanillo, Veracruz y Coatzacoalcos.

En Florida, FEC tiene la mayor densidad de tráfico que cualquier otra vía ferroviaria importante en los Estados Unidos.

El siguiente mapa muestra el volumen de tráfico en toneladas netas de nuestro sistema ferroviario basado en el porcentaje de kilómetros por día del 1 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2016 y para el periodo de nueve meses concluido al 30 de septiembre de 2017:



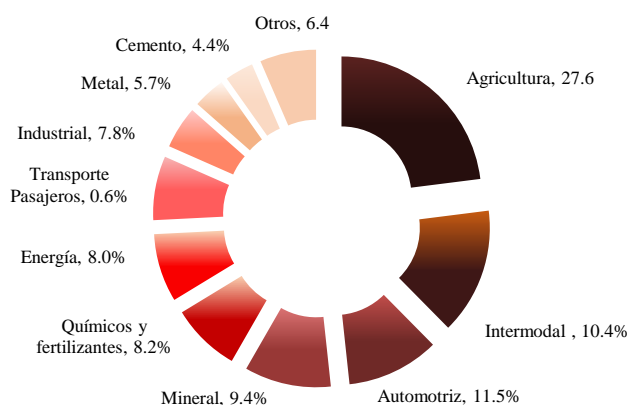
Fuente: Información del Emisor.

Productos y Servicios

Obtenemos ingresos principalmente por el transporte de un portafolio balanceado y diversificado de productos básicos y bienes terminados en vagones ferroviarios convencionales y contenedores intermodales para envíos internacionales. Nuestro tráfico de mercancías se compone de productos a granel (principalmente productos básicos enviados en trenes unitarios) acabados, incluyendo agrícolas, automotrices, cemento, químicos y fertilizantes, energéticos, industriales, metalúrgicos y minerales. También proveemos servicios intermodales, de transporte de pasajeros, alquiler de carros (uso de carros de ferrocarril para almacenaje y transporte a cambio de una cuota diaria) y otros servicios.

En Florida, también generamos ingresos procedentes del transporte regional de camiones y del transporte local (movimiento de contenedores o remolques por camión desde y hacia el patio ferroviario), servicios no relacionados con el transporte de mercancías y derecho de paso. Los ingresos no relacionados con el transporte de mercancías se derivan del alquiler de carros y de la estadía, cargos adicionales de transporte, cambio (manejo y colocación de vagones dentro de las instalaciones del cliente) y otros servicios. Los ingresos de peaje son generados por el otorgamiento de licencias a terceras partes para el uso de nuestra vía.

La siguiente gráfica muestra el desglose de nuestros ingresos por producto y servicio al 30 de septiembre de 2017:



México

A continuación se incluye una descripción de nuestros principales productos y servicios:

- **Agrícola.** La división de productos agrícolas consiste en el transporte de granos y productos alimenticios, principalmente maíz, trigo, frijol de soya, arroz, granos, aceites, granos secos destilados, miel y azúcar, entre otros. La demanda de transporte de productos agrícolas se ve afectada por la competencia entre distintos productores de granos y de productos, así como por la fluctuación en los mercados internacionales de insumos clave. Desempeñamos un papel clave en la cadena alimenticia de México al prestar servicios a una gran variedad de industrias. Transportamos productos agrícolas hasta su lugar de procesamiento (incluyendo plantas de azúcar, maíz, trigo y harina) y de distribución en México y Estados Unidos. Prestamos servicios principalmente a alimentadoras de animales (pollo, puercos, ganado y mascotas), productores de aceite de semilla, cerveceras, jarabe de maíz y almidón.
- **Automotriz.** La división automotriz consiste en el transporte de vehículos terminados. Nuestra extensa red ferroviaria se conecta con puertos ubicados en el Océano Pacífico y en el Golfo de México y a través de la misma prestamos servicios a las embarcaciones que importan y exportan vehículos. Además del transporte de vehículos terminados, transportamos autopartes tanto en furgones como en contenedores intermodales destinados a México, Estados Unidos, Canadá, Europa y Asia. Transportamos el 60% de la producción de las plantas de ensamblaje de Chrysler, Ford, General Motors, Honda, Hyundai-Kia, Mazda, Nissan, Toyota y Volkswagen. Ofrecemos soluciones completas de logística que complementan la transportación ferroviaria de vehículos y autopartes a través de nuestras terminales automotrices en Hermosillo, Silao, Guadalajara y Monterrey. Diversos productores de automóviles en los Estados Unidos, Europa y Asia han construido o

pretenden construir plantas de ensamblaje en la zona centro de México para beneficiarse de costos más bajos, lo que ha contribuido a un cambio en los patrones de producción y distribución de los Estados Unidos a México. Asimismo, transportamos vehículos terminados (importados y exportados) desde y hacia Europa y Asia a través de centros de distribución ubicados en los puertos de Veracruz, Veracruz, Manzanillo, Colima y Mazatlán, Sinaloa. Creemos que estamos preparados para cumplir con los requerimientos de transporte de una industria automotriz evolucionada con patrones de producción y distribución cambiantes.

- *Cemento.* La división de “cemento” consiste en el transporte de cemento a granel y ensacado. Le prestamos servicios de transporte a los principales productores de cemento en México y ofrecemos servicios de transporte a todos los niveles de la cadena de suministro, incluyendo plantas de producción, centros de distribución, bodegas y puertos.
- *Químicos y Fertilizantes.* La división de químicos y fertilizantes consiste principalmente en el transporte de químicos inorgánicos, resinas sintéticas (plásticos), fertilizantes y petroquímicos, principalmente sulfato de sodio, ácido sulfúrico, carbonato de sodio, amoníaco, nitrato de amonio y sal común. Transportamos productos químicos y fertilizantes a distintos mercados de México, Estados Unidos y Canadá mediante intercambios con otros transportistas ferroviarios. Los productos plásticos y químicos se usan en la industria automotriz, doméstica y de empaques. Nuestra compañía ofrece servicios a las áreas de producción de químicos y fertilizantes a lo largo de la red que operamos. El transporte de fertilizantes atiende a las principales zonas agrícolas del país. Transportamos productos derivados del petróleo y debido a que las refinerías han continuado incrementando su capacidad, se han coordinado con nosotros para el desarrollo de oportunidades para prestarles servicios.
- *Energía.* La división de energía consiste principalmente en el transporte de combustibles tales como: combustóleo, diésel, carbón y coque de petróleo. Nuestro sistema ferroviario apoya la transportación de combustóleo y coque de petróleo principalmente desde refinerías, hacia las instalaciones de la Comisión Federal de Electricidad y hacia las instalaciones de compañías cementeras y otras instalaciones industriales ubicadas a lo largo de México. Asimismo, transportamos coque de petróleo a embarcaciones para su distribución internacional a través de puertos marítimos. Transportamos productos energéticos bajo los estándares de seguridad requeridos por la SCT y demás autoridades.
- *Industrial.* La división industrial consiste en el transporte de diversas categorías de mercancías, incluyendo productos de construcción, bienes de consumo, maquinaria y equipo (incluyendo carros de ferrocarril), bebidas y productos alimenticios, vidrio, cerámica, madera, papel y otros productos misceláneos. La división de papel y empaques, así como línea blanca, alimentos, bebidas y bienes de consumo se trasladan a grandes zonas metropolitanas para ser entregados a consumidores finales. Estamos estratégicamente posicionados para ofrecer servicios a importantes productores de papel. Los embarques de productos para la construcción se ven beneficiados por la inversión en infraestructura comercial, residencial y gubernamental.
- *Intermodal.* Nuestra división intermodal incluye tres tipos de servicios: internacional, doméstico y transfronterizo. El servicio de transporte internacional consiste en el tráfico de contenedores de importación y exportación cuyo punto de origen o destino son los puertos marítimos ubicados en el Océano Pacífico y el Golfo de México a través de nuestro sistema de terminales. El servicio de transporte doméstico incluye el tráfico de contenedores e integradores de carga intermodal (principalmente agentes navieros y empresas de servicios logísticos) y transportistas que recogen y entregan en la ruta Ciudad de México-Mexicali. Los servicios de transporte transfronterizo consisten en los intercambios ferroviarios con Union Pacific y BNSF en los cruces fronterizos de Nogales, Ciudad Juárez y Piedras Negras. Este servicio transporta autopartes y todo tipo de carga. En 2013 comenzamos a ofrecer el servicio transfronterizo “Eagle Premium”, el cual conecta a la ciudad de Monterrey, Nuevo León, con la ciudad de Chicago, Illinois. Nuestros corredores y terminales para servicios intermodales son los siguientes:

Corredores:

- Vía marítima: origen o destino de los puertos marítimos más grandes del país: Manzanillo, Altamira, Coatzacoalcos y Veracruz.
- Inter-pacífico: Valle de México – Mexicali, con terminales intermodales intermedias.

- Transfronterizo: rutas con origen o destino en ciudades de los Estados Unidos y Canadá con intercambio en las fronteras de Piedras Negras, Nogales, Ciudad Juárez, Ojinaga y Mexicali.

Terminales:

- Pantaco, Silao, Guadalajara, Ciudad Obregón, Hermosillo, Mexicali y Monterrey.

El siguiente mapa muestra nuestra red intermodal al 30 de septiembre de 2017:



- **Metales.** La división metalúrgica consiste en el transporte de chatarra y productos de acero terminados, incluyendo rollos, láminas, alambre y barras. Asimismo, transportamos cobre, cátodos y aluminio bajo esta división.
- **Minerales.** La división de minerales consiste principalmente en el transporte de mineral de hierro, concentrados de cobre, arena sílica, arcillas y flúorita. Prestamos servicios a las zonas mineras más grandes de México ubicadas en los Estados de Sonora, Coahuila, Veracruz y Colima. Asimismo, prestamos servicios a los mercados mineros de importación y exportación.

También obtenemos ingresos a partir del servicio de transporte de pasajeros a través de nuestra concesión Ojinaga-Topolobampo. El transporte de pasajeros representó 0.5% de nuestros ingresos de servicios tanto para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y como para el periodo de nueve meses al 30 de septiembre de 2017. En esta ruta prestamos servicios de clase “premier express”, clase “económica turística” y clase “económica social”. Nuestra vía ferroviaria es el único medio de transporte de ciertas comunidades ubicadas en las montañas del Estado de Chihuahua. En consecuencia, una porción de este servicio es subsidiado por la SCT. El monto subsidiado se determina cada año por el Congreso de México y la SCT nos lo paga de manera trimestral, sujeto a la entrega de ciertos reportes e información.

Asimismo, prestamos el servicio de arrastre en trenes turísticos de pasajeros en las siguientes rutas:

- Guadalajara-Amatitán (Tequila Herradura Express).
- Guadalajara-Tequila (José Cuervo Express).

De igual forma, tenemos otros ingresos derivados de la prestación del servicio de transporte, principalmente derivado de los derechos de uso de vía y derechos de arrastre.

Florida

En Florida, generamos ingresos a través de nuestras divisiones de flete, no flete y derechos de vía.

Ingresos de FEC por Transporte de mercancías

Los ingresos procedentes de los fletes se generan tanto por el movimiento de carga en vagones convencionales como por el envío intermodal de contenedores y remolques en vagones planos. También generamos ingresos de flete procedentes del transporte regional de camiones y del transporte local (movimiento de contenedores o remolques por camión desde y hacia el patio ferroviario).

FEC genera ingresos por transporte de mercancías principalmente bajo dos tipos de servicios: locales y de intercambio. Los servicios locales involucran transporte de mercancías que inicia y termina en la red ferroviaria de FEC. Ejemplos de servicios locales involucran la mayoría de agregados de roca triturada, que se origina de canteras del Sur de Florida atendidas por FEC y termina en varios puntos de consumo en las porciones media y norte de Florida, así como minoristas y comerciantes que trasladan sus bienes del Norte de Florida a tiendas minoristas en el Sur de Florida. Los servicios de intercambio varían conforme a las necesidades de traslado del cliente, con mercancía (i) recibida en la sede de intercambio de FEC en Jacksonville y transportada a la planta de consumo o puerto del cliente, donde la mercancía es consumida o distribuida u (ii) originada en las instalaciones del cliente en la línea de transporte de FEC a otros destinos en Estados Unidos y Canadá a través de la sede de intercambio de FEC en Jacksonville con CSX y Norfolk Southern (vías férreas Clase I).

Mercancías Básicas

Los productos transportados sobre la red ferroviaria de FEC incluyen más de seis de los grupos de mercancías más grandes, tales como unidades intermodales (contenedores y vagones de camiones), roca triturada (agregado), automóviles, productos alimenticios, químicos y fertilizantes, y otros productos industriales.

- *Intermodal.* FEC transporta contenedores y tráileres intermodales (en vagones planos) para transportistas grandes incluyendo distribuidores, empresas de paquetería, compañías de transporte marítimo, empresas de camiones, y Compañías de Comercialización Intermodal (*Intermodal Marketing Companies*) así como las unidades de ferrocarriles Clase I del negocio intermodal. FEC se beneficia de la forma geográfica de península de Florida y la locación de sus más grandes sectores comerciales (Miami y Orlando) en las regiones extremo sur y central, las cuales se unen para crear un camino no balanceado para el flujo de bienes en y fuera del Estado. Como un estado de consumo neto, esta geografía hace que los camiones no deseen transportar carga con dirección al sur, para regresar vacíos cuando se dirijan al norte. Asimismo, el sistema de Carreteras del Sur de Florida, incluyendo la Interestatal 95 y la Ruta US-1, sufren de una congestión severa y retrasos. Debido a los retos que flujo de tráfico y la congestión de caminos para los transportistas, en muchos casos, estos transportistas usan el servicio de FEC como una extensión de sus operaciones para obtener una manera de transportar sus productos más confiable y eficiente al norte y sur de Florida, y en muchos casos, el servicios de FEC supera al de los camiones.
- *Agregados.* FEC transporta conglomerados de materiales (principalmente piedra caliza) de canteras localizadas en el sur de Florida a puntos de distribución en puntos medios y norte del estado. En la mayoría de los casos, FEC es el único ferrocarril que sirve directamente a una cantera. Además, dado el gran peso y la distancia de transporte del conglomerado de materiales, FEC compite de manera favorable contra ferrocarriles de una unidad (ferrocarriles dedicados a una producto únicamente) de carretera (principalmente camiones volquete) de distribución de conglomerado que pueden transportar un máximo equivalente a aproximadamente 280 camiones.
- *Automotriz.* FEC sirve como un canal para transportar automóviles terminados principalmente del intercambio de FEC con ferrocarriles de Clase I en Jacksonville a puntos en puntos centrales y del sur de Florida. Específicamente, FEC transporta automóviles a sus propios patios ferroviarios donde después se distribuyen por camión a distribuidores cercanos y compañías de alquiler, o a patios localizados en las vías de tren de FEC pero que son propiedad de la Clase I con quien FEC se asocia para proveer un transporte ferroviario completo.

- *Productos comestibles.* FEC transporta tres productos principales de comida que incluyen jugo de fruta, productos de cerveza y endulzantes de maíz de alta fructosa. Estos productos se intercambian en las instalaciones de FEC en Jacksonville con un ferrocarril Clase I y se originan o terminan en una vía de FEC.
- *Químicos.* FEC transporta varios productos químicos incluyendo LNG, etanol y plásticos. El LNG y el etanol son manejados en vagones cisterna privados que luego son transportados a mayoristas para su entrega final. Los plásticos son entregados a los fabricantes directamente o a terminales de distribución en mayoreo para su entrega final por transporte motorizado.
- *Otros productos.* FEC transporta una diversidad de otras cargas incluyendo materiales de construcción, residuos y desechos, y derivados del petróleo. Debido a las eficiencias del transporte ferroviario y la naturaleza de la carga que FEC transporta – grandes volúmenes de carga transportada por distancias largas – el servicio de FEC es recurrentemente el método de transporte más competitivo para los clientes.

Ingresos de FEC no provenientes de transporte de mercancías

Adicionalmente a los servicios de mercancías prestados, FEC genera ingresos no provenientes de los mismos de otras fuentes, tales como contratación de autos y sobreestadía (permitiendo a sus clientes y a otras vías férreas utilizar los vagones de FEC para almacenaje o transporte, a cambio del pago de una cuota diaria), utilidades por arrendamiento de inmuebles, cargos secundarios por uso de vehículos para el traslado de mercancía pesada (*dray*), conmutación (administración y posicionamiento de vagones dentro de las instalaciones de un cliente) y otros servicios de transporte.

Ingresos de FEC por derecho de vía

FEC genera ingresos por el otorgamiento de licencias y arrendamiento a terceras personas por concepto de derecho de vía para (i) fibra óptica por compañías de telecomunicaciones, (ii) cruces laterales de cables y ductos de municipios y compañías de telecomunicaciones, (iii) varios arrendamiento de tierra (principalmente para estacionamientos), y (iv) publicidad al aire libre.

Propiedad y Equipo

Nuestras propiedades consisten principalmente en las vías y la infraestructura relacionada, locomotoras y carros de transporte y equipos. Dichas categorías y la geografía de nuestras redes se encuentra descrita a continuación:

En México, de conformidad con nuestras concesiones, gozamos de derechos de uso pero no gozamos de derechos de propiedad de los terrenos, vías, construcciones y estructuras asociadas que utilizamos para operar nuestras vías ferroviarias. Los bienes amparados por nuestras concesiones incluyen líneas ferroviarias principales y cortas, vías de carga, patios, derechos de paso, puentes y túneles, centros de control de tráfico y de distribución y señalizaciones, patios de reparaciones y mantenimiento, instalaciones de carga y descarga, instalaciones de suministro y terminales, así como estaciones y todos los bienes relacionados con los anteriores. En los Estados Unidos, FEC si cuenta con la propiedad sobre los terrenos, vías, construcciones y estructuras asociadas que utilizamos para operar nuestras vías ferroviarias.

Tenemos la obligación de cumplir con los estándares señalados en nuestros títulos de concesión en relación con los derechos de paso, las estructuras de las vías, los edificios y las instalaciones de mantenimiento y, al momento de regresar los activos amparados por nuestras concesiones al término de la vigencia de las mismas, dichos activos deberá seguir cumpliendo con los estándares señalados. Para más información ver la sección “Patentes, licencias, marcas y otros contratos” del presente Prospecto.

Asimismo, adquirimos o arrendamos ciertos equipos ferroviarios utilizados para prestar servicios a pasajeros y para prestar servicios de transporte de carga, así como ciertos equipos que utilizamos para dar mantenimiento y operar nuestro sistema ferroviario, incluyendo equipos de tecnologías de información y comunicación.

Configuración de la Vía Férrea

El mapa a continuación muestra la capacidad de nuestra red ferroviaria al 30 de septiembre de 2017:



Ferromex

El sistema ferroviario de Ferromex cuenta con un total de 8,130.5 Km. de vías de los cuales 7,120.0 Km. son vías principales y 1,010.5 Km. de ramales.

El 71.2% de las líneas (5,792.8 Km.) está compuesto de vías elásticas de alto calibre sobre durmientes de concreto y madera y el 28.8% (2,337.7 Km.) corresponde a vía clásica sobre durmientes de madera. En Ferromex, el 55.5% de vías (4,512.4 Km.) cuentan con infraestructura adecuada para soportar cargas de 130 toneladas brutas por carro de cuatro ejes, en los siguientes corredores: Huehuetoca-Irapuato-Gómez, Palacio-Cd. Juárez, de Irapuato-Guadalajara-Manzanillo, de Árbol Grande-Monterrey-Gómez Palacio, de Piedras Negras-Ramos Arizpe, de Chihuahua-La Junta y Nogales-Empalme Guaymas. En un 27.9% (2,268.4 Km.) se permite operar carros con 123 toneladas brutas en los tramos de Sufragio-Mazatlán-Guadalajara, de Mexicali-Pascualitos-Benjamín Hill y Nogales-Nacozari. En un 11.0% (894.4 Km.) se permite operar carros con 120 toneladas en los tramos Ojinaga-Chihuahua, La Junta-Sufragio y Pénjamo-Ajuno. En un 3.1% (252 Km.) de las vías permiten cargas máximas de 110 toneladas brutas por carro, el 0.6% (28.8 Km.) operan carros con 100 toneladas brutas y el 1.9% (154.5 Km.) operan carros con 80 toneladas brutas. En cuanto al gálibo de puentes y túneles, únicamente existe limitante para correr trenes de doble estiba por gálibo reducido en 5 de los 35 túneles ubicados en la línea "T", entre Guadalajara y Tepic, así como en los 90 túneles del corredor Chihuahua-Topolobampo.

Ferrosur

La red de vías de Ferrosur cuenta con un total de 1,823 Km., de los cuales 1,563.6 Km. son líneas troncales y 259.210 K. son ramales; se excluyen 217 Km. de la línea E comprendido del tramo Sánchez a la Cd. de Oaxaca, mencionado más adelante. Del total, 1,094.17 Km. (56.6%) corresponde a vía elástica sobre durmiente de concreto y madera, los 728.654 Km. (43.4%) restantes son de vía clásica sobre durmiente de madera. En GMXT, el 66.2% (1,174.144 Km.) cuenta con infraestructura adecuada para soportar cargas de 130 toneladas brutas por carro de 4 ejes, principalmente, en los siguientes corredores: Córdoba-Medias Aguas; Teotihuacán-Jesús de Nazareno; Puebla-Apizaco; Encinar-Veracruz; Amozoc-Tehuacán; Amozoc-San Marcos; Jesús de Nazareno-Fortín; Veracruz-Tierra Blanca, y Coatzacoalcos-Medias Aguas. El 26.3% (339.198 Km.) permite operar carros con 120 toneladas brutas en los tramos:

San Lorenzo-Empalme Atencingo; San Marcos-Oriental; Los Reyes-Cuautla; Jaltocan-Tepa, y Jesús de Nazareno-Encinar. El 7.5% (309.512 Km.) restante solo permite el paso de carros cargados con 110 y 100 toneladas brutas en los tramos Tula-Pachuca y Tepa-Pachuca. En cuanto al gálibo de puentes y túneles, en toda la red de GMXT es posible correr trenes con carros automotrices e intermodales con doble estiba.

Ferrosur tiene 412.02 km en conjunto de vías secundarias, conformadas de patios y pendientes cuyo propósito es permitir la operación de trenes y encuentros en un sistema de vía de un solo sentido, así como almacenar carros y trenes.

FEC

FEC posee el derecho de peaje de 565 kilómetros y 100 pies de ancho a lo largo del ferrocarril el cual se extiende de Jacksonville a Miami. La Compañía también opera en aproximadamente 435 kilómetros de vía de ramificación, de conmutación y de otra vía secundaria; en 193 kilómetros de vías ferroviarias, de varios centros de clasificación de vagones ferroviarios, de remolques/contenedor y en instalaciones de carga y descarga del automóvil, instalaciones del sistema de señalización, y una serie de oficinas de operación, tiendas y edificios de servicio de vivienda. La línea principal está principalmente construida de 136 libras por yarda de vía de riel soldado continuo soportado en ejes atravesados de concreto. Las instalaciones proporcionan una infraestructura fiable para las operaciones ferroviarias adecuadas a las demandas empresariales de los clientes de FEC, incluyendo el movimiento sin restricciones de contenedores de doble apilado, automóviles de tres niveles y ejes ferroviarios más pesados. Las líneas principales de la rama, la conmutación de la vía y las vías ferroviarias se construyen en gran parte de 115 libras por yarda de materiales apoyados por lazos de madera.

Locomotoras

Al 30 de septiembre de 2017, nuestra flota de locomotoras estaba compuesta de la siguiente manera:

Compañía	Caballos de fuerza	Número	Propiedad
Ferromex	1,200	2	38 locomotoras en arrendamiento, las 514 locomotoras restantes son propiedad de Ferromex
	1,500	11	
	2,000	49	
	2,250	3	
	3,000	219	
	4,300	116	
Ferrosur	4,400	196	todas las locomotoras son propiedad de Ferrosur
	2,250	27	
	3,000	45	
FEC	4,400	103	4 locomotoras en arrendamiento, y las 69 restantes son propiedad de FEC
	5,085	73	

De las 844 locomotoras, 802 locomotoras son propias y 42 están bajo contrato de arrendamiento. Todas nuestras locomotoras cuentan con seguro.

Vagones

Nuestra flota de carros está integrada principalmente por vagones de carga para transporte, y también tenemos carros para uso interno (que se utilizan para transportar materias primas para la reparación y mantenimiento de su infraestructura). Nuestra flota de carros está compuesta de la siguiente manera:

Automax – transporte de vehículos automotrices



Biniveles – transporte de vehículos automotrices



Triniveles – transporte de vehículos automotrices



Carro Tanque '43- transporte de líquido, químicos (principalmente) y productos de energía tales como coque, amoníaco, combustible, gasolina y ácido sulfúrico, entre otros.



Contenedor 20, 40 y 53' – transporte de todo tipo de carga, incluyendo autopartes, cerveza, alimentos y electrodomésticos.



Furgón 50' - transporte de todo tipo de cargamento, incluyendo autopartes, cerveza, comida y materiales electrodomésticos.



Furgón 60' - transporte de cualquier tipo de cargamento, incluyendo productos de papel, productos terminados, recipientes de aluminio y madera.



Góndola- diferentes tipos de productos a granel, incluyendo minerales, metales y desperdicios.



Góndola multi-usos – transporte de diferentes tipos de productos a granel, incluyendo minerales, metales y desperdicios.



Góndola Cubierta- este tipo de carro está equipado con ranuras y cubiertas para aluminio caliente y frío que puede utilizarse para la industria automotriz.



Tolva Granelera Jumbo – diferentes tipos de productos a granel, productos de agricultura primaria tales como maíz, trigo y azúcar.



Plataforma – diferentes tipos de material suelto, incluyendo troncos y trozos.



Tolva – minerales y carbón a granel.



Tolva Granelera – diferentes tipos de productos a granel, productos de agricultura primaria como maíz, trigo, canola, sorgo, frijoles, arroz y semillas. También se transportan fertilizantes.



Tolva cementera – gemento a granel.



Asimismo, somos dueños y/o arrendamos 473 tractores, 1,607 camiones, contenedores y *chassis* para usos en carreta, numerosas piezas de equipo de trabajo y somos dueños de numerosos automóviles usados para las operaciones de mantenimiento y transportación.

Patios y Talleres

Ferromex

Ferromex tiene 3 talleres para la reparación o mantenimiento de su flota de locomotoras, las cuales se encuentran en Guadalajara, Torreón y Chihuahua, en las cuales se lleva el mantenimiento programado, mantenimiento correctivo y mantenimiento mayor de equipo por GE y EMD.

Asimismo, Ferromex tiene 20 patios (incluyendo caminos reparados, lugares de inspección y talleres) para la reparación y mantenimiento de carros. Los más importantes se encuentran localizados en Guadalajara, en donde se encuentra el principal taller de mantenimiento del sistema.

Actualmente, Ferromex cuenta con 22 instalaciones para el abastecimiento de combustible, lubricante, agua y arena. Ferromex ha concluido los trabajos de mejoras en 17 zonas de abasto: Guadalajara, Manzanillo, Mazatlán, Sufragio, Nogales, Mexicali, Irapuato, Chihuahua, Cd. Juárez, Torreón, San Francisco de los Romo, Río Escondido, Empalme, Altamira, Navojoa, Monterrey y Cd. Frontera.

Ferrosur

Ferrosur tiene 3 talleres de reparación y mantenimiento de su flota de locomotoras. Dichos talleres están ubicadas en Tierra Blanca, Valle de México y Xalapa, y han sido operadas por Alstom en términos de un contrato celebrado desde 1999 y renovado el 13 de abril de 2015. Un nuevo taller fue construido en Tierra Blanca en 2004. Con la finalidad de mover locomotoras a Xalapa, Ferrosur tiene un derecho de vía en la línea V de KCSM desde Veracruz a la capital de estado.

En relación con los talleres para la reparación de carros, Ferrosur tiene talleres en los patios de Apizaco y Puebla, en donde se lleva a cabo reparaciones menores, en adición a las instalaciones en Coatzacoalcos, Tierra Blanca, Veracruz y Orizaba, donde solo se lleva a cabo trabajos de mantenimiento. Los principales patios de Ferrosur están localizados en Veracruz, Coatzacoalcos, Tierra Blanca, Orizaba y Puebla.

Ferrosur cuenta con 4 zonas de abasto localizados en Tierra Blanca, que fue construida y puesta en servicio en 2002, en Veracruz, Orizaba y Puebla, en donde se abastecen los locomotoras para los diferentes servicios.

FEC

FEC tiene 3 talleres de reparación y mantenimiento de su flota de locomotoras, de las cuales las más importantes están ubicadas en New Smyrna Beach, y donde se lleva a cabo mantenimiento programado, mantenimiento correctivo y reparaciones mayores al equipo por FEC.

Asimismo, FEC tiene 4 patios (entre caminos reparados, lugares de inspección y talleres) para la reparación y mantenimiento de carros y camiones. Adicionalmente, FEC tiene 2 estaciones de combustible.

FEC también es dueño de 250 hectáreas para desarrollo y es titular de valiosos derechos de uso de vía.

La imagen a continuación muestra la ubicación y distribución de nuestros patios y talleres alrededor de nuestra vía ferroviaria:



Telecomunicaciones

Ferromex

Durante los primeros 17 años de vigencia de nuestras concesiones, hemos mejorado todas las estaciones de radio para comunicarnos con nuestros trenes y hemos instalado enlaces de microondas digitales a lo largo de nuestras rutas y estaciones para mejorar la comunicación de nuestra red ferroviaria y lograr centralizar las operaciones de control de tráfico a través de nuestro centro de operaciones.

Ferrosur

Ferrosur cuenta con una infraestructura modernizada en los medios de comunicación, con vías de fibra óptica para enlazar el total de sus sitios, teniendo con ello la cobertura requerida y necesaria para el despacho y movimiento de trenes a través de enlaces de radio comunicaciones (Repetidores de Microondas) modernizadas y actualizadas, mismos que en una siguiente etapa permitirá integrar también la comunicación de manera digital y datos, trayendo mejoras substanciales y cuantitativas en el servicio para el envío.

Tiene una infraestructura sólida cuyo objetivo de cobertura es para el control y despacho a trenes en todo el territorio concesionado a Ferrosur. Actualmente Ferrosur tiene implementado al 100% tecnología IP en todos sus servicios para voz y datos así como también el servicio de videoconferencia que ha contribuido al éxito de la empresa.

FEC

El sistema de telecomunicaciones del Florida East Coast Railway está basado en un sistema de tecnología TCP/IP y asociados con la fibra óptica y con los servicios de telecomunicaciones propiedad de FEC, tanto para datos como para comunicaciones verbales. Para comunicaciones en dispositivos móviles, FEC es propietaria de redes inalámbricas de Wi-Fi en sus terminales más importantes y FEC utiliza servicios celulares para soporte de Wi-Fi en terminales y para aplicables móviles en ruta.

Cambio climático y estacionalidad

La industria de transporte es altamente cíclica y generalmente refleja las tendencias de la económica mundial. De igual manera algunos de los productos que transportamos han tenido patrones históricos de precios cíclicos que han sido influenciados típicamente por el ambiente económico general, por la capacidad de la industria y la demanda de la oferta. Creemos que el cambio climático puede tener efectos sobre nuestro negocio ya que es posible que existan consecuencias indirectas sobre la demanda de transportación de los productos de nuestros clientes de la división agrícola, sin que conozcamos el alcance de los riesgos. Ver “Factores de riesgo” – “Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria” - “Podríamos vernos afectados por cambios climáticos o por respuestas del mercado o cambios regulatorios implementados en virtud del cambio climático”.

Propiedad Intelectual

Nuestras marcas más importantes se encuentran protegidas en México mediante su registro ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Intelectual. Actualmente contamos con aproximadamente 178 marcas registradas en México. Nuestras marcas principales son: “Chepe”, “Ferrocarril Mexicano”, “Ferrocarril Programado”, “Ferromex”, “FXE”, “Tequila Express”, “Alianza Ferrocarril Ciudad Ferromex”, “Destino Norte” y “Ferromex Terminal Intermodal”. Cada una de estas marcas se encuentra registrada en distintas clases.

Asimismo, contamos con las siguientes marcas registradas en la Oficina de Patentes y Marcas de los Estados Unidos (*United States Patent and Trademark Office*): “Chepe”, “Ferromex La Fuerza que Mueve a México” y “Ferrocarril Mexicano”. En la Oficina Canadiense de Propiedad Intelectual (*Canadian Office of Intellectual Property*) tenemos registradas las marcas “Ferrocarril Mexicano” y “Ferromex”.

Las marcas antes descritas son importantes para el desarrollo de nuestro negocio debido a que ayudan a nuestros clientes y posibles clientes a identificar nuestros productos y servicios, generando eficiencias en costos de información.

La renovación del registro de cada marca (y de cada marca similar o parecida, que son las que se usan para proteger las marcas originales) se realiza cada 10 años. Estos registros nos dan derechos exclusivos para explotar nuestras marcas en territorio nacional y algunas en el extranjero. Asimismo, para las marcas registradas en los Estados Unidos,

se cuenta con los registros respectivos en los Estados Unidos.

Canales de Distribución

Vendemos la mayoría de nuestros servicios de transporte a través de canales de distribución directos. Contamos con una fuerza de ventas dedicada a contactar de manera directa a nuestros clientes. Atendemos a nuestros clientes enfocándonos en dos áreas: una de ventas, y la otra de mercadotecnia de cada uno de nuestras nueve divisiones de distribución de carga. Nuestra administración depende de administradores y ejecutivos de cuenta para cada división de negocio. Proporcionamos financiamientos a algunos de nuestros clientes calculado de acuerdo con su solvencia, estabilidad y volumen de operaciones. Los dos tipos de financiamientos que ofrecemos son créditos para pagos en siete días y créditos limitados hasta por 45 días.

Proveedores

Dependemos de un número limitado de proveedores de combustible y equipo ferroviario básico (tales como locomotoras, equipo de material rodante, rieles y durmientes).

Somos parte de un contrato de suministro de combustible celebrado con Pemex Refinación, nuestro principal proveedor en México, mismo que tiene una duración indefinida y cuyos precios se determinan a valor de mercado. De conformidad con este contrato, tenemos la obligación de comprar, a precio de mercado un monto mínimo de 24,930 metros cúbicos y un monto máximo de 49,360 metros cúbicos de diésel por mes, aunque dicho límite podrá ser excedido sin ninguna consecuencia relevante. Este contrato está en vigor desde el 15 de septiembre de 2015 y tiene una vigencia inicial de 2 años, la cual puede ser renovada de manera anual una vez concluido el término inicial. Cualquier parte puede dar por terminado dicho contrato mediante notificación entregada por escrito con 30 días de anticipación. En caso de que se dé por terminado el contrato de suministro de combustible y no logremos conseguir combustible de fuentes alternas en términos aceptables, nuestras operaciones pudieran verse afectadas materialmente. Véase “Factores de Riesgo— Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria — Los precios de combustibles y la falta de disponibilidad de los mismos podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.”

El 27 de marzo de 2017 y el 24 de abril de 2017, la Comisión Reguladora de Energía otorgó a Ferromex y Ferrosur un permiso para importar hasta 463'502,000 litros y 440'326,900 litros de diésel, respectivamente. Esperamos que estos permisos nos permitan diversificar nuestras fuentes de combustible y reducir costos en el corto y mediano plazo.

Nuestros proveedores principales de locomotoras son GE Transportation Systems y Progress Rail Locomotive. Nuestros proveedores principales de vagones son Trinity Industries y Gunderson Conccarril. Los proveedores principales de equipo son Plasser & Theurer, Wabtec de México y Brandt. Asimismo, adquirimos la mayoría del riel de Steel Dynamics, Inc. y de EVRAZ Rocky Mountain Steel empresas que cumplen con nuestros requisitos y especificaciones.

También celebramos contratos de mantenimiento para la prestación de servicios ordinarios de mantenimiento, mayores de mantenimiento (inspección) y reparación de locomotoras y equipo con Lámparas General Electric, S. de R.L. de C.V., Alstom Mexicana, S.A. de C.V. y EMD, respectivamente.

Clientes

Acuerdos Comerciales

Una parte importante de nuestros ingresos por transporte son generados al amparo de contratos con acuerdos similares con clientes que son propietarios de instalaciones cerca de nuestras vías Clase I con las cuales tenemos conexión. Los contratos y acuerdos pueden variar en términos de duración, monto y requerimientos de volumen. Comúnmente, el término de los contratos no excede de 3 años y para aquellos contratos celebrados por un término mayor a un año, los precios están sujetos a incrementos anuales consistentes con los incrementos en el mercado correspondiente, usualmente de conformidad con el incremento a los precios del consumidor de Estados Unidos o México. Nuestras vías están comúnmente integradas a las instalaciones de nuestros clientes y sirven como componentes importantes en la cadena de suministro de nuestros clientes. En circunstancias específicas, nuestros clientes han hecho inversiones de capital importantes en instalaciones cerca o alrededor de nuestras vías (tal y como son plantas industriales o bodegas) o como consecuencia de que son geográficamente imposibles de mover (canteras de roca).

La gran mayoría de los acuerdos comerciales están sujetos a un programa de carga de combustible que nos protege de incrementos no esperados en el precio del combustible. Asimismo, los acuerdos comerciales pueden ser comúnmente cancelados mediante aviso previo. Nuestros contratos pueden distinguirse como sigue:

- *Contratos celebrados directamente con Clientes.* Generalmente mantenemos contratos celebrados directamente con el cliente que servimos directamente. Típicamente, el cliente tiene infraestructura férrea en sus instalaciones y recibe transporte industrial. Los contratos establecen los términos y montos de los acuerdos, y regularmente incluyen necesidades de volumen y, en ciertos casos, pagos de indemnizaciones si los niveles de volumen disminuyen. La vía férrea Clase I correspondiente paga a FEC, tras la prestación de sus servicios, por la porción del transporte que ocurra dentro de la red ferroviaria de FEC, mientras que Clase I paga a FEC sin importar si el cliente paga a Clase I, lo cual se traduce en una baja exposición crediticia y en el pago oportuno.
- *Contratos celebrados directamente con Vías Férreas Clase I.* Nosotros también fungimos como agente para la conexión de vías de Clase I, siendo la Clase I la que generalmente mantiene los contratos celebrados directamente con el cliente/ distribuidor por la totalidad del plazo de transporte. La vía férrea Clase I correspondiente nos paga, tras la prestación de sus servicios, por la porción del transporte que ocurra dentro de nuestra red ferroviaria. La Clase I nos paga sin importar si el cliente paga a Clase I, lo cual se traduce en una baja exposición crediticia y en el pago oportuno.

Tasa Presupuestada o Tarifa.

En los demás casos, la vía ferroviaria genera ingresos por mercancías utilizando una tasa por unidad basada en el tipo de servicio de mercancías y en términos de mercado. Las tarifas pueden ser ajustadas mediante previo aviso.

México

Al 30 de septiembre de 2017, los principales clientes de GMXT en términos de ventas fueron Ternium, Pemex, Constellation Brands, Cemex México, Grupo Proan, Almidones Mexicanos, General Motors, Nissan Mexicana, Minera México y Grupo Deacero. Al 30 de septiembre de 2017, nuestros 50 clientes principales representaron el 76.4% de nuestros ingresos por servicios (excluyendo FEC). Sin embargo, ningún cliente representó más del 7.0% de nuestros ingresos por servicios (excluyendo FEC). Durante los periodos antes señalados, nuestros principales clientes por división de negocios fueron:

- *Agrícola.* Productores de aceites vegetales tales como Aceites, Grasas y Derivados, S.A. de C.V., Proteinol, S.A. de C.V. y Fábrica de Jabón La Corona, S.A. de C.V.; otros productores de alimentos tales como Proan, Lala, Bachoco, Empresas Guadalupe, Tyson; molinos de maíz tales como Grupo Cargill, Grupo ADM, Maseca y Minsa; los productores de alimentos a base de cereales, tales como La Moderna, La Italiana, Grupo Kasto, Grupo Guadalupe, Munsa Molinos, Grupo Contri y Gamesa; y productores de almidón y jarabe de maíz, tales como Almidones Mexicanos y CP Ingredientes.
- *Automotriz.* Chrysler, Ford, General Motors, Honda, Mazda, Nissan, Volkswagen y Toyota.
- *Químicos y Fertilizantes.* Minera México, Industrias Peñoles, Searles Valley Minerals, M & G Polímeros, Fábrica de Jabón La Corona, Styrolution, Polímeros de México, Grupo Reyes, Braskem, Fertilizantes Tepeyac, Dow Química, Grupo Paisa y DuPont.
- *Cemento.* Algunos de los mayores productores de cemento en México tales como Cemex, Holcim Apasco, Cementos de Chihuahua, Cementos Cruz Azul y Cementos Moctezuma.
- *Energía.* Petróleos Mexicanos, Cemex, Indelpro, AHMSA y CFE.
- *Industrial.* Productores de cerveza, papel, cartón, maquinaria, equipo ferroviario, vidrio, cerámica, electrodomésticos, productos forestales, tiendas de comestibles y productos lácteos tales como Constellation Brands, Inc., Grupo Modelo, Grupo BioPappel, Trinity Industries, Smurfit, Grupo Copamex, Gunderson Gimsa, International Paper Group, Mabe, Gunderson Concaril, Fábrica de Papel San Francisco, Grupo Femsa, Interceramic y Panel Rey.

- *Intermodal.* Mediterranean Shipping Company, Hapag Lloyd, American President Lines, CMA / CGM Group, Evergreen Shipping Agency, JB Hunt, XPO Logistic, V Modal, MQ Logistics Union Pacific Distribution Services, Procter & Gamble, HubGroup y Pacer Stacktrain.
- *Metales.* Ternium, AHMSA, Alcoa, Grupo Deacero, Peñoles, Tubacero y Mittal Steel.
- *Minerales.* Productores de hierro, de acero y de concentrados de cobre, tales como Ternium, Altos Hornos de México, Minera México, Arcelor Mittal, AHMSA, Grupo Deacero y Freeport McMoRan.

Florida

Al 31 de diciembre de 2016, nuestros principales clientes en Florida en términos de ventas fueron Cemex Construction, United Parcel Service, CSX y Titan Florida. A dicha fecha, los 10 principales clientes de FEC representaban aproximadamente 37% de nuestros ingresos por servicios. No obstante lo anterior, ninguno de nuestros clientes representó más del 10.0% de los ingresos por servicios en ninguno de dichos periodos. Durante los periodos antes señalados, nuestros principales clientes por división de negocios fueron:

- *Intermodal.* CSX, United Parcel Service, Procter & Gamble y Crowley.
- *Agregados.* Cemex y Titan America.
- *Automotriz y equipo.* Ford y Honda.
- *Productos Comestibles.* Tropicana y Tate & Lyle.
- *Químicos.* Shell, British Petroleum, Motiva Enterprises, Allied Universal y Marathon.
- *Otros productos.* SCFX y Titan Florida LLC.

Seguridad en Vías, Tecnología y Servicio

México

La seguridad es de gran importancia para nuestras operaciones. La seguridad es una parte integral de nuestra cultura y lograr garantizar la seguridad de nuestros empleados y nuestras operaciones en las comunidades en las que prestamos servicios, es fundamental para nuestro negocio.

Realizamos grandes esfuerzos para prevenir y asegurar contra accidentes, ataques criminales, terrorismo y otros riesgos, a nuestro personal y a nuestros activos, así como los productos que trasladamos. Utilizamos un plan de seguridad basado en un sistema utilizado por toda la industria que fue desarrollado de manera conjunta con la SCT. Contamos con protocolos y procesos multi-capas que operan en toda nuestra red y que sirven para prevenir accidentes y reaccionar en caso de que surjan los mismos. Además de contar con nuestro propio sistema interno de pesos y contrapesos, el sistema está conectado y apoyado por policías federales, estatales y locales. Un objetivo principal de nuestros esfuerzos en materia de seguridad consiste en mantener una velocidad constante de nuestros trenes con la finalidad de reducir las probabilidades de que se produzcan accidentes.

Asimismo, debido a que somos miembros de la Asociación Americana de Ferrocarriles, seguimos el plan de seguridad desarrollado por dicha asociación mismo que se centra en la evaluación de las siguientes áreas de riesgo: (i) materiales peligrosos, (ii) operaciones de trenes, (iii) activos físicos críticos, (iv) tráfico militar, y (v) tecnología de la información y comunicaciones. Nuestro plan de seguridad es de carácter confidencial y únicamente tienen acceso a él nuestros directivos con autorizaciones para tratar temas de seguridad y de políticas anti-terrorismo.

Nuestras actividades de seguridad se enfocan en:

- el entrenamiento de nuestros empleados para prevenir accidentes y prepararlos para responder a posibles incidentes; y

- mantener una red ferroviaria sólida y segura mediante (i) la implementación de nuestro sistema de reducción de riesgos que se ocupa de enfrentar temas de seguridad operacional en nuestra red y (ii) la inversión en tecnología.

Las actividades de capacitación que ofrecemos a nuestros empleados incluyen entrenamientos técnicos en sitio, así como el envío periódico de folletos que informan sobre la importancia de la seguridad. Otras actividades que llevamos a cabo para mejorar la seguridad incluyen, de manera enunciativa más no limitativa, las siguientes:

- reunirse regularmente con el personal de seguridad de otros ferrocarriles y con expertos de la industria para tratar temas de seguridad;
- analizar rutas alternativas y otras estrategias para reducir las distancias de transporte de algunas sustancias químicas que pueden ser tóxicos si se inhalan; y
- dar entrenamientos de seguridad adicionales para empleados operativos y gerentes.

Una de nuestras prioridades es el cuidado de nuestros empleados y de las personas que habitan en las comunidades en las que prestamos servicios. Además de revisar constantemente nuestros procesos de seguridad, también tenemos una campaña de comunicación nacional en los cruces de nuestros ferrocarriles para avisar a los conductores sobre el paso de los trenes.

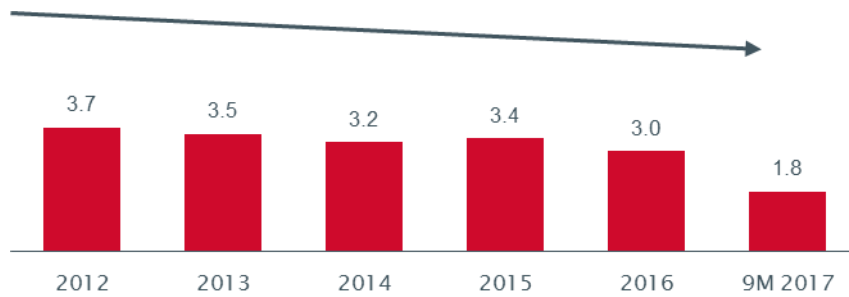
Nuestras iniciativas en materia de seguridad operacional incluyen la mejora de nuestras instalaciones con algunas de las siguientes tecnologías:

- Detectores de impacto de ruedas (DIR). Estos dispositivos identifican la sobrecarga y las cuestiones relacionadas con la distribución de carga en los carros o en las ruedas de nuestros trenes, lo que nos permite evitar descarrilamientos, mejorar el rendimiento del combustible y reducir el desgaste en los componentes del material rodante, los rieles y otros elementos de las vías.
- Detectores de muñones calientes (DMC). Estos dispositivos alertan al despachador del tren y a la tripulación sobre la presencia de muñones averiados u objetos que estén siendo arrastrados por los trenes que operamos. Esto se logra a través de transductores colocados sobre los rieles y la medición de la energía infrarroja emitida por estos dispositivos.
- Detectores de desempeño de calor (DDT). Estos detectores identifican problemas en los carros de los ferrocarriles mediante la medición de los esfuerzos de las ruedas sobre la vía, lo que hace que se puedan hacer los ajustes que sean necesarios. Esto nos ayuda a evitar que se produzcan accidentes y aumenta la vida útil de nuestra infraestructura y carros. Asimismo, ayuda a reducir las interrupciones de tránsito y el consumo de combustible.
- Aparatos de principio y fin de tren (APT y AFT). Estos dispositivos electrónicos supervisan las condiciones de presión en la línea de aire del tren, lo que alerta al personal de cualquier posible fuga en la tubería de frenado, en los acoplamientos de los carros, o en las válvulas de ángulo cerrado. Estas funciones eran desempeñadas anteriormente por miembros de la tripulación que viajaban en un carro caboose.
- Cambios automáticos (Hydraswitch). Los puntos de cambio en los patios son operados a través de mecanismos electro-hidráulicos controlados de forma remota desde una unidad centralizada. Estos mecanismos pueden funcionar inalámbricamente a través de un enlace de radio o de forma manual. Estos sistemas ayudan a la circulación de los trenes y carros dentro de los patios, reduciendo accidentes y los tiempos y costos para la clasificación de equipos.

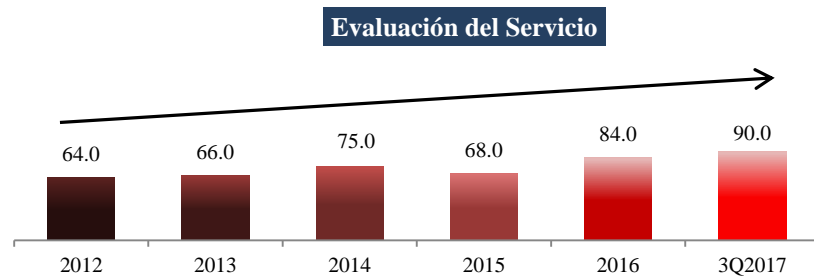
Seguimos trabajando para impulsar las mejoras y hacer que nuestra red ferroviaria sea aún más segura. Uno de nuestros objetivos es tener un funcionamiento libre de accidentes y lesiones. Como resultado de nuestras iniciativas en materia de seguridad, se ha reducido de forma significativa el índice de nuestros accidentes (calculado dividiendo el número de accidentes entre el total de toneladas-kilómetro brutas por año)

Nuestro índice de accidentes por 200,000 horas hombre se muestra a continuación:

Índice de Accidentes (Accidentes por 200,000 Horas Hombre)



En términos de calidad de servicio, continuamente evaluamos la calidad de nuestros servicios. Consideramos que los resultados positivos de nuestra evaluación de servicios muestran nuestro compromiso para proporcionar un servicio de excelencia que es valorado por nuestros clientes. La siguiente gráfica muestra la evolución de la calidad de nuestro servicio por los periodos indicados:



Fuente: Información interna de la Compañía calculado en número de accidentes dividido por toneladas/km por kilómetro al año.

Florida

FEC se esfuerza por llevar a cabo operaciones ferroviarias seguras para el beneficio y la protección de los empleados, los clientes y las comunidades a las que sirve. El programa de seguridad de FEC involucra a todos sus empleados y es administrado por su grupo de seguridad. El personal operativo está capacitado y certificado en operaciones de trenes, manejo de materiales peligrosos, seguridad personal y en todas las otras áreas sujetas a las regulaciones federales. Cada empleado involucrado en operaciones de tren está sujeto a pruebas pre-empleo y a la prueba al azar de drogas como lo establece la regulación federal. Creemos que FEC cumple en todos los aspectos materiales con las regulaciones federales, estatales y locales. FEC también participa en comités del AAR, programas de seguridad patrocinados por el gobierno y la industria, incluyendo Operación Salvavidas (el programa nacional de concienciación de cruce de grado) y numerosos Comités de la Asociación de Ferrocarriles Regionales y de Línea Corta de América (*American Short Line and Regional Railroad Association Committees*).

Desempeño Ambiental

A pesar de no contar con una política ambiental definida o un sistema de administración ambiental, en virtud de nuestro compromiso con el medio ambiente, nos esforzamos por hacer más eficiente el consumo de diésel por tonelada-kilómetro de producto transportado, y ahorrar en su consumo en beneficio de la operación, lo cual nos permitirá disminuir la cantidad de emisiones a la atmósfera. En tal sentido, la constante implementación del AESS ha permitido una eficiencia energética en nuestros motores cuando están detenidos o en espera. Gracias a este mecanismo logramos ahorrar 16 millones de litros de diésel durante el 2016, aumentando el ahorro en 7% respecto a 2015. Esto es particularmente relevante si consideramos que el abastecimiento energético de nuestras empresas se basa 99% en el consumo de diésel.

La industria de transporte es altamente cíclica y generalmente refleja las tendencias de la económica mundial. De igual manera algunos de los productos que transportamos han tenido patrones históricos de precios cíclicos que han sido influenciados típicamente por el ambiente económico general, por la capacidad de la industria y la demanda de la oferta. Creemos que el cambio climático puede tener efectos sobre nuestro negocio ya que es posible que existan consecuencias indirectas sobre la demanda de transportación de los productos de nuestros clientes de la división agrícola, sin que conozcamos el alcance de los riesgos. Ver “Factores de riesgo” – “Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria” - “Podríamos vernos afectados por cambios climáticos o por respuestas del mercado o cambios regulatorios implementados en virtud del cambio climático”.

Asimismo, la industria del transporte es altamente estacional y generalmente es un reflejo de los ciclos de la economía mundial. Asimismo, algunos de los productos que transportamos han tenido históricamente patrones de precios cíclicos y dichos patrones se han visto afectados por el panorama económico, por la capacidad de la industria y por la demanda. Ver la sección “Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria - La industria del transporte es altamente cíclica”.

Empleados

Consideramos que el elemento clave para nuestro crecimiento es promover el desarrollo personal y profesional de nuestra fuerza de trabajo. Reconocemos que sólo podemos alcanzar nuestros objetivos a largo plazo a través del elemento humano, por lo que nuestra fuerza de trabajo es esencial y la misma es altamente talentosa, motivada y alineada con nuestros valores. Creemos que una fuerza de trabajo bien capacitada e informada reducirá los costos de mano de obra y nos ayudará a ser más efectivos. Planeamos continuar mejorando la productividad de nuestra fuerza laboral a través de programas más eficientes de capacitación y esquemas atractivos de compensación.

México

En 2016 les proporcionamos a nuestros trabajadores más de 365,000 horas de capacitación. Nuestros empleados son un elemento crucial para atraer nuevos clientes y fortalecer las relaciones que tenemos con nuestros clientes actuales. Creemos que nuestro compromiso con los servicios ofrecidos a nuestros clientes y con la satisfacción de nuestros clientes mediante el mantenimiento de una alta calidad de servicios personalizados, es una pieza fundamental de nuestra estrategia. No contratamos un número significativo de empleados temporales.

Al 30 de septiembre de 2017, teníamos más de 10,000 empleados, de los cuales más de 7,000 estaban sindicalizados, y 2,291, 2,251 y 2,581, respectivamente, eran empleados de confianza. Nuestros empleados sindicalizados se encuentran protegidos al amparo de dos contratos colectivos de trabajo de cobertura nacional celebrados el 19 de febrero de 2016 y el 18 de diciembre de 2015 entre nuestras Subsidiarias Ferromex, Ferrosur, y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Cada uno de estos contratos tiene un plazo de vigencia de dos años. La revisión contractual se realiza cada dos años y cada año se lleva a cabo la revisión salarial. Históricamente, las negociaciones con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana no han resultado en huelgas, boicots, o cualquier otra interrupción de las operaciones de nuestro negocio. Creemos que la relación que Ferromex y Ferrosur tienen con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, es cordial, respetuosa, profesional, legal, directa y con un dialogo permanente y oportuno para prevenir y atender cualquier discrepancia que pudiera surgir en la interpretación y aplicación de la legislación laboral aplicable.

Asimismo, desde la fecha en la que nuestras concesiones fueron otorgadas, celebramos convenios de modernidad y productividad con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana en virtud de los cuales dicho sindicato se obligó a mejorar la cooperación y eficiencia de nuestra fuerza de trabajo.

Florida

Al 31 de diciembre de 2016, FEC tenía aproximadamente 692 empleados, de los cuales aproximadamente 451 empleados estaban representados por los siguientes sindicatos: UTU para tren y servicio de motores, cBMWE, para el mantenimiento de vías, estructuras y talleres de carreteras, y la IBEW, para agentes y administrativos, mantenimiento encargado, señales y comunicaciones, despachadores de trenes, electricistas, maquinistas, y los trabajadores de la tienda y obreros del metal. En total, FEC es parte en nueve contratos colectivos de trabajo. FEC ha desarrollado un modelo estándar con la que negocia con los sindicatos y confía en la capacidad de FEC para satisfacerlos. No contratamos un número significativo de empleados temporales.

A finales de 2016, todos los nueve contratos colectivos de trabajo que involucraban a los tres sindicatos eran vigentes y habían sido firmados por las partes respectivas. Ocho de los contratos colectivos de trabajo están pendientes de renovación el 1 de enero de 2018 y el resto el 1 de enero de 2020.

Bajo los términos de la Ley de Trabajo Ferroviario, los contratos colectivos que alcanzaron su fecha de modificación deberán mantener su estado actual hasta que se celebre el convenio modificatorio. En estos casos, las reglas y la compensación de trabajo permanecen sin cambios hasta que el nuevo texto sea concluido y ratificado por el grupo de empleados representados.

El personal de la industria ferroviaria está cubierto por el Sistema de Retiro Ferroviario en lugar del Seguro Social. Las contribuciones de FEC en virtud del Sistema de Retiro Ferroviario han sido aproximadamente tres veces las de los empleados de las industrias cubiertas por el Seguro Social. El Sistema de Retiro Ferroviario, financiado principalmente por los impuestos sobre la nómina de los empleadores y empleados cubiertos, incluye un beneficio aproximadamente equivalente al Seguro Social, un beneficio adicional similar al que se permite en algunos planes privados de beneficio definido, y otros beneficios. Para el año 2016, el Sistema de Retiro Ferroviario requería hasta un 13.1% de contribución de los empleadores del ferrocarril sobre los salarios elegibles, mientras que las de Seguro Social y la Ley Medicare sólo requerían una contribución de 6.2% sobre salarios similares.

Ventajas Competitivas

El ambiente de negocio en el que operamos es altamente competitivo. Los clientes comúnmente seleccionan a transportistas que ofrecen una combinación atractiva de servicio y precio. Los requerimientos de servicio, tanto en términos de tiempo de transporte como en confiabilidad, varían por transportista y mercancía. Como resultado, nuestro principal competidor varía por mercancía, locación geográfica y modo disponible de transportación, lo cual incluye otras vías, transportistas a motor con rutas similares y, en menor medida, barcos y ductos.

Nos enfrentamos con una competencia significativa por parte de autotransportistas y otras compañías ferrocarrileras y estimamos que dicha competencia continuará siendo significativa.

México

En general, la mayor parte de la carga en México se transporta en camión o ferrocarril. La carga que se entrega u origina en el territorio en el que prestamos servicios se transporta principalmente en camión. La competencia con otros medios de transporte se basa generalmente en las tarifas que cobran, así como en la calidad y confiabilidad del servicio prestado. Consideramos que otros factores que afectan la competencia en la industria del transporte de carga son el plazo de entrega de órdenes, la protección de los bienes, el plazo de tránsito, la adecuación del equipo y la prestación de otros servicios que añadan valor agregado tales como la posibilidad de rastrear embarques y disponibilidad de tarifas en Internet.

Algunos sectores de nuestro tráfico de carga, especialmente la carga intermodal, experimentan competencia en tarifas con empresas autotransportistas a pesar de que las eficiencias operativas que estamos logrando podrían atenuar el impacto de dicha competencia. A pesar de que el transporte en camión ha sido generalmente más caro que el transporte en ferrocarril, bajo ciertas circunstancias, la industria camionera puede proporcionar tarifas eficientes y un servicio competitivo, ya que el transporte a través de camiones requiere menores gastos de mantenimiento e inversión de capital y permite tener horarios más frecuentes y flexibles.

Creemos que podremos ser capaces de capturar parte del tráfico de carga que actualmente se transporta a través de camiones, como resultado de los siguientes factores:

- los precios del transporte ferroviario son generalmente más bajos que los precios del transporte en camión. Esto se debe en parte al hecho de que se requiere menor mano de obra para desplazar cargamentos en ferrocarril; y
- con nuestra estructura de servicio al cliente y mejoras sustanciales de capital, creemos que hemos creado un negocio orientado al cliente que, de manera conjunta con nuestras demás ventajas competitivas, harán que nuestros servicios de carga sean más atractivos que aquellos servicios ofrecidos por empresas de camiones.

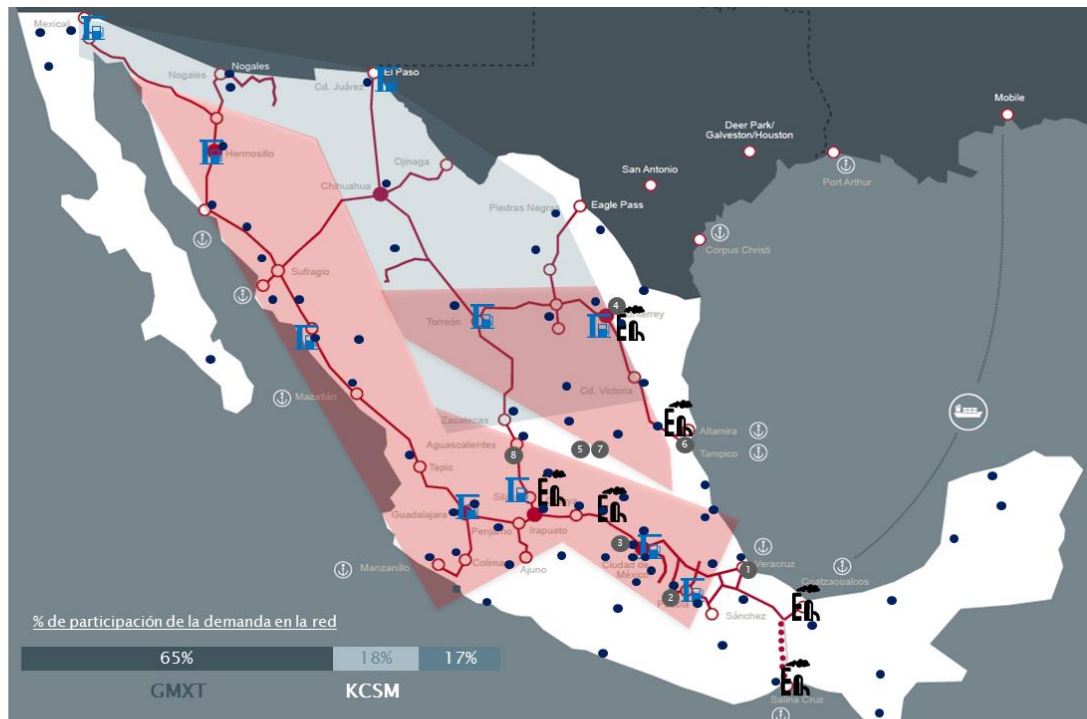
También enfrentamos competencia por parte de otras compañías de ferrocarriles privadas en México, particularmente con KCSM, cuya ruta central es la red vial directa entre la Ciudad de México y Laredo, Texas. Laredo es un punto de entrega internacional importante por el que más de la mitad de todo el tráfico ferroviario y de camiones de México y Estados Unidos cruza la frontera. KCSM compite con nosotros en algunas zonas en las que prestamos servicios, incluyendo las ciudades de Tampico, Tamaulipas y la Ciudad de México. Asimismo, al amparo de su concesión, KCSM tiene el derecho de controlar y operar la mitad sur del puente ferroviario en Laredo, Texas, el cual abarca el Río Grande entre los Estados Unidos y México. Experimentamos competencia agresiva en tarifas de carga con KCSM. Esta competencia en tarifas afecta de manera adversa y posiblemente continúe afectando de manera adversa nuestros resultados financieros. Ver la sección de “Industria” para mayor información en relación con el sistema ferroviario mexicano y nuestros principales competidores.




De conformidad con nuestros títulos de concesión, debemos otorgar derechos de paso a KCSM. Estos derechos le dan a KCSM la capacidad de acceso a las ciudades de Querétaro, Querétaro y Guadalajara, Jalisco, así como al puerto de Altamira, Tamaulipas ubicado en el Golfo de México.




La LRSF y la concesión correspondiente contienen varias disposiciones con el propósito de introducir competencia en la prestación de servicios ferroviarios. Mientras que la LRSF nos permite establecer nuestras políticas operativas y tarifas de servicios de carga, estamos sujetos a la regulación de límites tarifarios en ciertas circunstancias. A partir de junio de 2027, la SCT podrá otorgar concesiones a terceros o derechos a otros transportistas adicionales a los previstos en nuestras concesiones con respecto a los servicios de carga en nuestras líneas ferroviarias.

A pesar de que creemos que los servicios que se prestan dentro del territorio en el que nosotros prestamos servicios de transportación marítima son generalmente complementarios de nuestras operaciones, enfrentamos competencia limitada por parte de la industria naviera con respecto a ciertos productos, incluyendo transportación de químicos por barcasas.

Asimismo, contamos con una posición estratégica para servir la creciente industria energética en México, según se muestra en la imagen a continuación:



Fuente: SENER con información de PEMEX y CRE.
 10 puntos más importantes de consumo de diésel y gasolina.
 Refinerías.
 Terminal de almacenamiento y repartos.

 Cobertura 100% por tren
 Cobertura por tren + Barco
 Nuevos proyectos de terminales

Florida

En Florida, nuestros principales competidores son CSX Corporation, el cual opera en mucha parte del territorio en el que nosotros operamos. Dependiendo del mercado en específico, nos enfrentamos con competencia de transportación terrestre.

Seguros

México

Nuestro programa actual de seguros brinda cobertura de accidentes relacionados con riesgos en la conducción del negocio, y es consistente con la práctica de la industria y con los requisitos de nuestras concesiones y la LRSF. Nuestras pólizas de seguro también cubren montos “por accidente” los cuales varían dependiendo de la naturaleza del riesgo asegurado. Nuestras pólizas de seguro son renovables de manera anual. La LRSF establece que si recibimos alguna indemnización en relación con cualquier daño causado a nuestras líneas ferroviarias, dichos recursos deben aplicarse a la reparación o remediación de tales daños. Nuestras pólizas de seguros han sido emitidas por parte de prestigiosas compañías de seguros en México y en el extranjero.

Florida

En Florida, la Compañía mantiene cobertura de seguro de responsabilidad civil y de propiedad. Las principales políticas de responsabilidad de FEC tienen retenciones auto aseguradas de hasta EUA\$2 millones por ocurrencia. Además, FEC mantiene pólizas de exceso de pasivo que proveen cobertura complementaria para pérdidas que exceden la retención por auto asegurado. Con respecto al transporte de productos peligrosos, las políticas de responsabilidad de FEC cubren las liberaciones no previstas de materiales peligrosos, incluidos los gastos relacionados con la evacuación, hasta los mismos límites de exceso de cobertura y sujetos a las mismas retenciones auto aseguradas. Las lesiones personales asociadas con accidentes de paso a nivel también están cubiertas por las pólizas de responsabilidad civil.

Las lesiones relacionadas con el trabajo son tratadas por FELA, un sistema basado en fallas bajo el cual las reclamaciones resultantes por lesión o muerte pueden resolverse mediante negociación o litigio. Las reclamaciones relacionadas con FELA están cubiertas bajo las pólizas de seguro de responsabilidad civil de FEC. Las políticas de daños a la propiedad de FEC, incluida la cobertura de tormentas de viento, proporcionan cobertura para la vía, infraestructura, interrupción de negocios y todas las locomotoras y vagones ferroviarios en la custodia y control de la Compañía. Esta póliza proporciona cobertura de hasta EUA\$25 millones por ocurrencia, sujeto a la retención de auto seguro de EUA\$750 mil por ocurrencia.

Litigios

Actualmente somos parte de diversos procedimientos legales en México que surgen como parte del curso ordinario de nuestro negocio y que consideramos son típicos e incidentales en la operación de nuestro negocio. Además de lo descrito en el presente Prospecto, no somos parte de procedimiento gubernamental, legal o arbitraje alguno (incluyendo procedimientos pendientes de resolución) de los cuales tengamos conocimiento que pudiéramos ser parte, o hayamos sido parte en el pasado reciente, que tenga o pueda tener efectos significativos en nuestra posición financiera. A continuación se incluye una descripción de los procedimientos o juicios de los que somos parte:

Juicios de nulidad en contra de diversas notificaciones oficiales emitidas por la SCT sobre derechos de paso y servicios de terminales e interconexión

Actualmente existe un asunto vigente denominado “Encarnación-El Castillo y Juicios relacionados.” El estado que guardan los juicios relacionados con el asunto es el siguiente:

1. Juicio de nulidad ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa: se demandó la nulidad de ciertos oficios emitidos en octubre de 2005 y febrero de 2006 por el entonces Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal dependiente de la SCT, los cuales impusieron requisitos operativos a Ferromex que consideramos excesivos. La autoridad consideró que el tramo ferroviario de Encarnación de Díaz a El Castillo, ambos puntos en el

Estado de Jalisco, es una mejora al trazo de la vía de Ferromex. KCSM ha sido llamada a juicio como tercera interesada y, por lo tanto, este litigio ha comenzado de nueva cuenta.

2. Juicio de nulidad KCSM contra oficio de cumplimiento. En cumplimiento a lo ordenado en la ejecutoria dictada en un juicio de amparo radicado en el Octavo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, el entonces Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Subsecretaría de Transporte de la SCT emitió el oficio 4.3.-057/2014 del 15 de enero de 2014, mismo que fue impugnado por KCSM a través de un juicio de nulidad que se radicó ante la Octava Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa, designándose como tercero interesado a Ferromex. La Sala del conocimiento estimó procedente la causal de improcedencia que Ferromex hizo valer basada en el hecho de que el acto impugnado no es un acto definitivo que pueda combatirse ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, razón por la cual sobreseyó en el juicio antes del cierre de instrucción. En contra de dicha determinación, KCSM interpuso amparo indirecto, mismo que se radicó ante el Juzgado Décimo Quinto de Distrito en Materia Administrativa, el cual le fue negado por sentencia de fecha 12 de agosto de 2016, la cual fue impugnada a través de recurso de revisión que se radicó ante el Décimo Octavo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito.

El Tribunal, al versar el recurso sobre la inconstitucionalidad del artículo 59 de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, remitió el asunto a la Suprema Corte de Justicia de la Nación para que, al ejercer su facultad originaria, decidiera sobre el tema. El medio de impugnación quedó radicado ante la Primera Sala del Alto Tribunal, estando pendiente su estudio y resolución.

El oficio impugnado establece que Ferromex podrá realizar la mejora al trazo de su vía entre Encarnación y El Castillo, Jalisco y que el tramo Guadalajara-Aguascalientes es diferente y que, en caso de que KCSM esté interesada en participar en ese proceso, deberá presentar un escrito en el que exponga los motivos de su solicitud y los estudios de factibilidad técnica, de mercado, y los programas de inversión y financiamiento correspondientes.

3. Juicio de nulidad de KCSM en contra de Oficios de Ferromex (9351/12-17-01-5).- Al conocer KCSM el contenido de los oficios 120.-1452/2005 del 27 de octubre de 2005 y 4.3.-191/2006 de fecha 7 de febrero de 2006, emitidos por la SCT a favor de Ferromex, debido a la vista que con ellos dio el juzgador federal en el juicio de amparo 1600/2012, los estimó ilegales y decidió combatirlos por medio de juicio de nulidad que fue radicado ante la Primera Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa, designándose como tercero interesado a Ferromex.

El Magistrado Instructor estimó improcedente la demanda y la desechó; por lo anterior, KCSM impugnó el desechamiento y los integrantes de la Sala referida estimaron que debía admitirse a trámite el juicio, emplazando a Ferromex hasta finales del 2013.

A la fecha, Ferromex ha contestado la demanda haciendo valer las causales de improcedencia respectivas y la Sala del conocimiento, a petición de KCSM solicitando la acumulación de juicios, remitió los autos de este litigio a la Octava Sala Regional Metropolitana, quien determinó la acumulación de ambos litigios y en donde, como se comentó, está pendiente la remisión del expediente del litigio detallado en el numeral que precede.

La Emisora considera que el presente asunto y sus juicios relacionados no tienen un efecto relevante adverso sobre los resultados de operación y posición financiera de GMXT.

Procedimiento sobre condiciones de competencia en los derechos de paso para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.

La COFECE notificó en septiembre de 2016 a la Emisora la existencia de un procedimiento para investigar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el SPTFC en el territorio nacional (la "Investigación").

El 15 de marzo de 2017, la COFECE publicó en el Diario Oficial de la Federación el extracto del dictamen preliminar de la Investigación, mediante el cual la autoridad investigadora de la COFECE concluyó que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito en las redes de los tres ferrocarriles troncales y la terminal ferroviaria del Valle de México (el "Dictamen"). Con esa misma fecha, la COFECE notificó a Grupo México la versión pública del Dictamen.

La Emisora tiene conocimiento de que Grupo México, accionista de control de la Emisora, presentó un escrito de manifestaciones y ofrecimiento de pruebas ante la COFECE, mediante el cual hizo valer razones que controvierten la conclusión preliminar del Dictamen.

El procedimiento bajo el que se ventila el Dictamen (el “Procedimiento”) se suspendió por más de dos meses ante la tramitación de un incidente de recusación de ciertos Comisionados de la COFECE. A fecha, el Procedimiento se ha reanudado una vez definido que dos de los siete Comisionados que integran el Pleno de la COFECE no pueden conocer del mismo. Actualmente, COFECE se encuentra analizando la admisión de las pruebas ofrecidas en el Procedimiento por las diversas partes.

El Procedimiento concluirá con la emisión de una resolución en donde el Pleno de la COFECE determine la ausencia o no de condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC. En caso de que concluya que no existen condiciones de competencia, se lo informará a la Agencia para que tramite un procedimiento en el que determinen los derechos de paso obligatorios, así como las contraprestaciones correspondientes.

Contra dicha determinación, las partes afectadas podrían interponer diversos medios de defensa, incluyendo el amparo indirecto ante los juzgados federales especializados en la materia. Asimismo, en caso de que se inicie un procedimiento ante la Agencia para la declaración de nuevos derechos de paso obligatorios, las partes afectadas tendrán oportunidad de ser escuchadas y podrán asimismo impugnar las resoluciones correspondientes.

La Emisora se mantiene atenta al desarrollo de este Procedimiento puesto que el mismo podría tener consecuencias adversas sobre sus subsidiarias operativas si es que se impusieran derechos de paso obligatorios en los mercados que éstas atienden.

Juicios Indirectos

Somos parte de ciertos juicios como codemandados como resultado de ciertas acciones en materia laboral ejercidas en contra de Ferronales en relación con sus operaciones antes de que nuestras concesiones nos fueran otorgadas y diversos otros juicios en el curso ordinario de negocio. Dichos juicios se encuentran radicados en la Junta Federal y Local de Conciliación y Arbitraje y sus respectivas Juntas Especiales. Debido a las características particulares de dichos procedimientos, la contingencia potencial no se puede estimar de manera apropiada pero consideramos que no tendrán un efecto significativo adverso sobre nuestras operaciones y estado de resultados. Sin perjuicio de lo anterior, cualquier consecuencia económica resultante de dichos procedimientos deberá ser absorbida por la entidad encargada de la liquidación de Ferronales o por el Gobierno Federal.

Juicios Directos

Somos parte de ciertos juicios laborales en los que Ferromex o Ferrosur es el demandado en el curso ordinario del negocio. Dichos juicios se encuentran radicados en la Junta Federal y Local de Conciliación y Arbitraje y sus respectivas Juntas Especiales y consideramos que no tendrán un efecto significativo adverso sobre nuestras operaciones y estado de resultados. La cifra correspondiente se materializará en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2016 y 2015, respecto de las demandas de Ferromex fue de \$2.6 millones y \$1.8 millones, respectivamente, y respecto de las indemnizaciones pagadas durante 2016 y 2015 respecto de las demandas de Ferrosur fue de \$3.6 millones y \$2.6 millones respectivamente.

Finalmente, a la fecha del presente Prospecto, la Emisora no ha sido declarada en concurso mercantil ni se ha iniciado un procedimiento judicial para su declaración. Asimismo, la Emisora no se encuentra en ninguno de los supuestos de incumplimiento generalizado en el pago de sus obligaciones en términos de lo establecido en el artículo 9 y 10 de la Ley de Concursos Mercantiles.

CONCESIONES FERROVIARIAS Y REGULACIÓN APLICABLE EN MÉXICO

La industria ferroviaria en México se encuentra sujeta a diversas regulaciones y aprobaciones por parte de las autoridades federales, estatales y locales de cada una de las regiones en las que operamos. Esta sección incluye un resumen general del régimen legal aplicable a nuestras operaciones en México, así como un resumen de algunas disposiciones legales aplicables a las nuestras operaciones en dicho país.

Historia

La mayor parte de la red ferroviaria mexicana fue construida a finales del siglo XIX y a principios del siglo XX bajo la presidencia de Porfirio Díaz. El presidente Porfirio Díaz inicialmente buscó promover los caminos ferroviarios a través de subsidios otorgados a los gobiernos estatales. Después del año 1880, la política cambió y se empezaron a otorgar subsidios a empresas privadas (principalmente mediante el otorgamiento de tierras, tal como se realizaba en Estados Unidos y Canadá), lo cual atrajo muchas inversiones principalmente del Reino Unido y Estados Unidos. La construcción privada de las vías ferroviarias tuvo como resultado una red desorganizada como muchas rutas duplicadas. En respuesta a lo anterior, el gobierno buscó consolidar empresas y comprar porciones de capital en las mismas. Lo anterior tuvo como resultado la creación del sistema nacional ferroviario denominado “Ferroviales”, creado en 1909 con una participación gubernamental mayoritaria, pero con participación privada de empresas de Estados Unidos y del Reino Unido.

Después de la revolución mexicana de 1910, el antecesor el Partido de la Revolución Institucional asumió el poder. El Partido Revolucionario Institucional nacionalizó muchas compañías e industrias en México desde que asumió el poder hasta el año 1970, incluyendo el sector ferroviario, el cual fue nacionalizado en 1937. La participación del estado en “Ferroviales” no fue un éxito generalizado. La eficiencia, servicios, confiabilidad y competitividad tuvieron afectaciones debido a la injerencia política, a la falta de una disciplina de mercado y a la falta de inversiones. Como resultado del mal estado de los caminos en México, en 1995 sólo el 15% de la carga fue transportada a través de la red ferroviaria según datos de la OCDE.

Los intentos de Ferroviales de competir con empresas autotransportistas fueron frenados por regulaciones considerables y debido a que todas las tarifas debían ser revisadas y ratificadas por el gobierno. En 1980, Ferroviales tuvo pasivos mayores a EUA\$600 millones anuales. En la década de 1980 el Gobierno Federal, bajo un nuevo presidente, cambio su postura de manera radical en relación con las sociedades de participación estatal y comenzó a privatizar algunas industrias. En 1982, el gobierno de México era dueño de 1,200 compañías, incluyendo bancos y empresas de telecomunicaciones. Para 1991, este número se había reducido a 70. El proceso de privatización de la red ferroviaria mexicana inició en 1995.

En 1995 el Congreso de México aprobó ciertas modificaciones a la Constitución en virtud de las cuales se autorizó la privatización de la industria ferroviaria mexicana y comenzaron a otorgar concesiones de vías ferroviarias federales. El Gobierno Federal mexicano, los gobiernos estatales y la iniciativa privada participaron en el proceso de privatización. El sistema ferroviario mexicano se dividió en tres líneas principales y diversas líneas cortas que fueron subastadas como concesiones para adquirir el derecho de operar y mantener las líneas durante 50 y 30 años. Como un servicio público sujeto a concesión ferroviaria, los operadores tienen ciertas limitantes para suspender sus servicios. Los concesionarios están autorizados para suspender y renunciar a seguir prestando servicios ferroviarios si dicha suspensión no es contraria a sus títulos de concesión y si no afecta a las comunidades aisladas que no cuentan con otros medios de transporte. Una vez que la SCT autoriza la renuncia correspondiente, puede ofrecer la concesión a otras empresas.

Junto con la privatización, se estableció un marco regulatorio para supervisar la industria ferroviaria. Este marco regulatorio fue específicamente elaborado para atender las circunstancias geográficas y del mercado mexicano. Un factor importante para este marco regulatorio fue el lograr consistencias con las estructuras de los mercados de transporte ferroviario de carga de Estados Unidos y Canadá donde las principales compañías exitosas son entidades con ubicaciones geográficas distintivas que cuentan con una integración vertical de infraestructura y operaciones ferroviarias.

El enfoque que se le dio en México a la industria ferroviaria se basó en la competencia con otros medios de transporte (esencialmente el transporte carretero), así como en la competencia entre ferrocarriles que operan sobre líneas separadas. Dicho enfoque buscó crear una competencia directa, con rutas alternas para ubicaciones clave mediante dos principales concesiones competidoras de manera paralela. Por ejemplo Ferromex y KCSM compiten desde la

frontera de Estados Unidos hasta la Ciudad de México. Asimismo, Ferromex opera desde el puerto de Manzanillo a Querétaro (y la Ciudad de México) y KCSM opera desde el puerto de Lázaro Cárdenas a Querétaro (y la Ciudad de México). De igual forma existe competencia de transporte multi-origen, como por ejemplo entre KCSM que opera desde el puerto de Lázaro Cárdenas hasta la Ciudad de México y Ferrosur que opera desde el puerto de Veracruz hasta la Ciudad de México.

La estructura del sistema ferroviario mexicano requería del otorgamiento de derechos de paso y de arrastre (donde un operador opera sobre las vías de otro mediante el pago de una tarifa) en mercados muy específicos en donde el tráfico era lo suficientemente alto para tener a dos operadores. Se identificaron cerca de 2,161 kilómetros de derechos de paso, de los cuales los más importantes – los ejes Viborillas - Ramos Arizpe y Mariscala – Guadalajara – cuentan con 929 kilómetros. La longitud de la ruta sujeta a derechos de paso se estima que es del 12.0% de los 17,776 kilómetros de la ruta total concesionada. El objetivo principal fue el de que, por lo menos, 88.0% de la red fuera operada por operadores exclusivos y sólo una porción menor por más de un operador. De manera general, el diseño del sistema se basó en una competencia efectiva intermodal directa en ubicaciones clave, paralela y multi-origen, complementada por derechos de paso en algunos casos específicos.

Según la OCDE, este sistema ha funcionado muy bien en términos generales pero las principales compañías ferroviarias han fracasado en acordar las condiciones para el uso de los derechos de vía de manera voluntaria y la SCT carece de la experiencia regulatoria necesaria para imponer condiciones de acceso en la manera prevista en la Ley de 1995. Algunas de las solicitudes de acceso continúan pendientes y transportistas, particularmente de acero, minerales y cereales, impugnan las tarifas de donde tienen acceso al servicio por una única compañía ferroviaria. Para combatir este problema, en 2015 una reforma a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario entró en vigor. Entre otras cosas, dicha reforma requirió a la SCT a establecer la Agencia, un cuerpo regulatorio con la expectativa de tener la capacidad regulatoria para resolver disputas relacionadas con el servicio y tarifas y establecer las condiciones para el acceso en el ejercicio de los derechos de vía en donde los concesionarios sean incapaces de llegar a un acuerdo.

Regulación aplicable

Las principales leyes federales que rigen las operaciones de la Compañía y sus Subsidiarias incluyen, entre otras, la Constitución, la LRSF, la Ley de Vías Generales de Comunicación, La Ley General de Bienes Nacionales y la Ley Federal del Procedimiento Administrativo.

Nuestros bienes y operaciones también se encuentran sujetos a otras leyes tales como la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, la Ley Federal de Competencia Económica y otras leyes en materia ambiental tales como la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. Ver “-Regulación Ambiental”.

A continuación se describe de manera general nuestro marco regulatorio:

Constitución

El artículo 28 de la Constitución establece, en su parte conducente, que la comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de dicha Constitución, por lo que, el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

Por su parte, el artículo 25 de la Constitución establece que el Estado podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo. Bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente.

LRSF

La LRSF tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares. En

términos de esta ley, las vías férreas son vías generales de comunicación cuando (i) comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas; (ii) en todo o parte del trayecto, estén dentro de la zona fronteriza de 100 kilómetros o en la faja de 50 kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones, y (iii) entronquen o conecten con alguna otra vía férrea de las enumeradas en los incisos anteriores, siempre que presten servicio al público, exceptuándose las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país. Asimismo, se consideran parte integrante de la vía general de comunicación ferroviaria el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.

En esta ley se establece que el servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En materia de supletoriedad, a falta de disposición expresa en dicha ley o en los tratados internacionales aplicables, se aplicarán:

- (i) La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- (ii) La Ley General de Bienes Nacionales;
- (iii) La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y
- (iv) El Código de Comercio, el Código Civil Federal y Código Federal de Procedimientos Civiles.

Servicios de Transporte Ferroviario

La LRSF clasifica al servicio público de transporte ferroviario de la siguiente manera:

- *De pasajeros.* El que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas. A su vez, conforme al Reglamento del Servicio Ferroviario, el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, atendiendo a la forma de operación y a la calidad de servicio, así como al ámbito territorial, se clasifica en las siguientes modalidades: (i) regular, el cual está sujeto a un horario e itinerario que deben ser autorizados por la Agencia y colocados en anuncios en las estaciones. A su vez, este tipo de servicio se divide en urbano, suburbano e interurbano; y (ii) especial, en el cual el horario, itinerario y las paradas se determinan por la Agencia en cada caso, y se divide en turístico o particular.
- *De carga.* El que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros. A su vez, conforme al Reglamento del Servicio Ferroviario, el servicio de transporte de carga se prestará en las modalidades de general y especializada, que a su vez se clasificará atendiendo a la conformación del tren y al tipo de servicio.

Legislación aplicable en materia de concesiones y permisos

Conforme a la LRSF se requerirá concesión para realizar las siguientes actividades:

1. Construir, operar y explotar vías férreas, que sean vía general de comunicación; y
2. Prestar el servicio público de transporte ferroviario.

En este sentido, la citada ley establece que las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión, pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión. Para el otorgamiento de los títulos de concesión, y la prórroga de las mismas, la SCT deberá tramitar ante la SHCP (i) una opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo de conformidad con lo señalado en la LRSF, (ii) el registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, para la programación de los recursos de conformidad con la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento y (iii) la determinación de las contraprestaciones que el

concesionario deberá cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables, siendo la SCT responsable de presentar a la SHCP la propuesta de dichas contraprestaciones.

Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, revertirán a la Nación en buen estado operativo, sin costo alguno. Asimismo, el Gobierno Federal tendrá derecho de preferencia para adquirir el equipo ferroviario y demás bienes que considere necesarios para continuar con la prestación del servicio.

La LRSF establece que las concesiones se otorgarán mediante licitación pública, hasta por un plazo de 50 años y solamente a personas morales mexicanas (pudiendo la inversión extranjera participar en el capital de dichas personas morales, requiriendo resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras si dicha participación es superior al 49% del capital social), y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años, siempre que el concesionario:

1. Hubiera cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar;
2. Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión;
3. Acepte las nuevas condiciones que establezca la SCT, y
4. Hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

Por otra parte, en términos de la LRSF se requerirá permiso de la SCT para realizar las siguientes actividades:

1. Prestar los servicios auxiliares de (a) terminales de pasajeros, (b) terminales de carga, (c) transbordo y transvases de líquidos, (d) talleres de mantenimiento de equipo ferroviario, y (e) centros de abasto para la operación de los equipos;
2. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de transporte público ferroviario, mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso;
3. Instalar anuncios y señales publicitarias en el derecho de vía;
4. Construir y operar puentes sobre vías férreas; y
5. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

Sólo las personas físicas o morales mexicanas podrán solicitar permisos. Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero.

En términos de la LRSF las concesiones y permisos, según sea el caso, terminan por:

1. Vencimiento del plazo establecido en la concesión o el permiso o las prórrogas que se hubieren otorgado;
2. Renuncia del titular;
3. Revocación;
4. Rescate;

5. Desaparición del objeto de la concesión o permiso, y
6. Liquidación o quiebra de la concesionaria o permisionaria.

Según la LRSF, la terminación de la concesión o el permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

Asimismo, dicha ley señala que las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

1. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;
2. Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto por la LRSF;
3. Si el concesionario o permisionario cambia de nacionalidad;
4. Interrumpir el concesionario la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por la LRSF, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;
5. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la LRSF; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en la LRSF;
6. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;
7. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;
8. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia;
9. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;
10. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y
11. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la LRSF, los reglamentos de la LRSF y en el título de concesión o permisos respectivos.

La SCT, por solicitud de la Agencia, procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de los numerales 1 a 3 anteriores. En los casos de los numerales 4 a 11 la SCT, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en 3 ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en el mismo numeral.

Reformas recientes

El 26 de enero de 2015 se publicó en el DOF una reforma a la LRSF, la primera reforma a la LRSF desde 1995, en la que, entre otras cosas, se prevé la creación de la Agencia, y las atribuciones que tendrá, las cuales incluyen determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, supervisar el servicio de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares, llevar a cabo acciones para garantizar la interconexión entre vías ferroviarias, establecer las bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva e imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales. Asimismo, se creó el Fondo cuyo objetivo es apoyar el financiamiento de la construcción,

mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal para garantizar la seguridad conforme a la normatividad aplicable. El patrimonio del Fondo se integrará con aportaciones de la federación, de las entidades federativas y sus municipios, los concesionarios ferroviarios y en su caso, de otras entidades públicas o privadas, en forma proporcional y conforme a los términos y condiciones que establezcan las reglas de operación del Fondo, en el entendido que las partes aportarán anualmente hasta la cuarta parte del total de aportaciones que en el mismo periodo se realicen al patrimonio del Fondo. Aún no se han publicado las reglas de operación del Fondo por lo que desconocemos los montos que tendremos que aportar.

Adicionalmente, el 8 de junio de 2016 se publicó en el DOF una reforma a diversas leyes, incluyendo la LRSF, por la que se incluyeron como requisitos para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas de los mismos: (a) contar con la opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo de la SHCP, (b) el registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, de conformidad con la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento, y (c) la determinación de las contraprestaciones que el concesionario deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Asimismo, el 18 de agosto de 2016, se publicaron en el DOF una serie de decretos en materia ferroviaria, entre los que destacan (i) el Decreto de Creación y (ii) las modificaciones al Reglamento del Servicio Ferroviario, por el que se adecuan los procedimientos para otorgar concesiones, asignaciones, permisos, autorizaciones y licencias y se incorpora lo relacionado con la Agencia.

Reglamento del Servicio Ferroviario

El Reglamento del Servicio Ferroviario tiene por objeto regular el Servicio Público de Transporte Ferroviario y las vías generales de comunicación ferroviaria, su construcción, conservación, mantenimiento, operación, explotación y garantía de interconexión, derechos de arrastre y de paso, así como la prestación de los servicios ferroviarios, en los que se procurarán condiciones de competencia, conforme a la LRSF.

Ley de Vías Generales de Comunicación

La Ley de Vías Generales de Comunicación, regulación supletoria de la LRSF, regula el uso de las vías ferroviarias, carreteras, rutas marítimas y rutas aéreas, mismas que se consideran clave para el transporte de bienes y de personas en el país.

Ley General de Bienes Nacionales

La Ley General de Bienes Nacionales tiene por objeto establecer, entre otros, (i) los bienes que constituyen el patrimonio de la Nación, (ii) el régimen de dominio público de los bienes de la Federación y de los inmuebles de los organismos descentralizados de carácter federal, (iii) las normas para la adquisición, titulación, administración, control, vigilancia y enajenación de los inmuebles federales y los de propiedad de las entidades paraestatales, con excepción de aquéllos regulados por leyes especiales, y (iv) las bases para la regulación de los bienes muebles propiedad de las entidades paraestatales.

Ley Federal de Procedimiento Administrativo

La Ley Federal de Procedimiento Administrativo es aplicable a los organismos descentralizados de la administración pública federal paraestatal respecto a sus actos de autoridad, a los servicios que el Estado preste de manera exclusiva, y a los contratos que los particulares solo puedan celebrar con el mismo.

Autoridad ferroviaria mexicana

La SCT y la Agencia son las principales autoridades reguladoras del sistema ferroviario en México.

Las facultades de la SCT se encuentran previstas en la LRSF y son: (i) planear, formular y conducir las políticas, y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base en el Plan Nacional de Desarrollo y en los planes sectoriales respectivos y (ii) otorgar las concesiones y permisos a que se refiere la LRSF; verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación.

La Agencia es un órgano administrativo desconcentrado de la SCT con capacidad técnica, operativa y de gestión, creada mediante el Decreto de Creación, y cuyo objeto es regular, promover, vigilar y verificar la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la prestación del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, fomentar la interrelación de las terminales ferroviarias con la operación multimodal, así como imponer sanciones. Las facultades de la Agencia se encuentran previstas en la LRSF y en el Decreto de Creación y comprenden, entre otras: (i) determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas aplicables; (ii) verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables; (iii) garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso; (iv) establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva; (v) integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a la LRSF; (vi) interpretar la LRSF para efectos administrativos; (vii) emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal competentes y a los concesionarios para que en el ámbito de sus facultades promuevan medidas de Seguridad Pública para la adecuada operación del servicio público ferroviario; (viii) promover la expansión y el uso de la red ferroviaria; (ix) cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos; (x) registrar las tarifas máximas de flete; (xi) registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como emitir recomendaciones en los términos de la LRSF; (xii) elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios; (xiii) valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por los concesionarios y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos de la LRSF; (xiv) imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o a las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación; (xv) participar y organizar foros y paneles internacionales en materia de servicio ferroviario; (xvi) realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios; (xvii) dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario; (xviii) solicitar a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones; y (xix) las demás que señalen la LRSF y otras disposiciones legales aplicables.

Por su parte, en el Decreto de Creación se establecen las siguientes facultades adicionales de la Agencia: (i) integrar el Registro Ferroviario Mexicano, el cual tiene el registro de la maquinaria, registro de transporte interno y regulación de agendas, registro de gravámenes y clasificación de servicios ferroviarios, entre otros registros, (ii) participar en las negociaciones para la celebración o revisión de los tratados y convenios internacionales, así como en sus relaciones con otras dependencias y entidades, e intervenir en el proceso de homologación de normas técnicas en materia ferroviaria; (iii) auxiliar a la SCT en las actividades relativas a la elaboración de las políticas y programas de desarrollo, regulación, supervisión y logística del sistema ferroviario y de su operación multimodal; (iv) emitir opinión técnica, previa solicitud de la SCT respecto de los proyectos ejecutivos y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse; (v) promover la expansión y el uso de la red ferroviaria, incluidos los proyectos de transporte ferroviario de pasajeros suburbanos, interurbanos y turísticos en aquellas zonas donde existan condiciones técnicas, económicas y sociales que justifiquen su desarrollo, así como en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público; (vi) coordinar las acciones de carácter técnico que se requieran para determinar, las especificaciones relativas a la construcción, conservación, ampliación, protección, mejora y uso de una vía general de comunicación ferroviaria, en colaboración con las autoridades competentes; (vii) emitir opinión técnica y operativa, a solicitud de la SCT, respecto de la imposición de modalidades en la operación y explotación de las vías férreas y en la prestación del servicio público del transporte ferroviario para atender necesidades de caso fortuito o fuerza mayor, en términos de las disposiciones aplicables; (viii) Asignar la matrícula que se integre con la inicial y número que deberá portar el equipo tractivo y de arrastre que transite por las vías generales de comunicación ferroviaria; (ix) expedir, revalidar, suspender y cancelar la licencia federal ferroviaria, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables; (x) recibir por parte de los concesionarios y permisionarios sus programas para la atención de posibles contingencias o siniestros que se presenten, así como los informes técnicos que elaboren y los elementos que les hayan permitido determinar las causas y circunstancias que los motivaron y, en su caso, iniciar las investigaciones que correspondan en términos de las disposiciones jurídicas aplicables; (xi) dar seguimiento a los siniestros ferroviarios y en su caso, integrar la comisión para la investigación de los mismos y coadyuvar en la materia con las autoridades

competentes, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables; (xii) fomentar el desarrollo de infraestructura multimodal, para incrementar la accesibilidad al transporte de carga en el país; (xiii) determinar, monitorear y evaluar los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa, atención a los usuarios y seguridad en materia ferroviaria y multimodal, para verificar y dar seguimiento al desempeño de la infraestructura y de la logística que se desarrolle en el país. Los indicadores considerarán los principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto; (xiv) promover la expansión y uso de los servicios e infraestructura ferroviaria, incluyendo aquellas para el desarrollo de cadenas logísticas que eleven la competitividad del sistema ferroviario en el país y su vinculación con el extranjero;; (xv) ejercer las atribuciones respecto de las tarifas y precios en el servicio público del transporte ferroviario, sus servicios auxiliares y demás actividades relacionadas con el servicio ferroviario, así como la operación multimodal en materia ferroviaria y en el servicio de maniobras en zonas federales terrestres ferroviarias, de conformidad con la LRSF, su reglamento y demás disposiciones aplicables; (xvi) coordinar el Fondo; (xvii) sancionar las conductas que contravengan las disposiciones jurídicas aplicables; (xviii) dirimir cualquier controversia entre los usuarios y los concesionarios como prestadores del servicio ferroviario, en los términos que señala la LRSF y el Reglamento del Servicio Ferroviario, y (xix) las demás que señalen otras disposiciones aplicables y las que le encomiende el Titular de la SCT.

La Agencia, al ejercer sus facultades, debe garantizar en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia de la industria ferroviaria.

Régimen legal aplicable de nuestras concesiones

A continuación encontrarán una breve descripción de ciertos términos aplicables a todas nuestras concesiones.

Derechos exclusivos para operar líneas ferroviarias

Nuestras concesiones nos dan derechos exclusivos para prestar servicios de transporte de carga en nuestras líneas ferroviarias (sujeto a ciertos derechos de paso y arrastre otorgados a otros concesionarios ferroviarios) por plazos de 18 a 35 años contados a partir de la fecha del otorgamiento de la concesión, sujeto a nuestro cumplimiento de ciertas obligaciones. Las vigencias originales de las concesiones pueden extenderse sujeto a ciertas condiciones por uno o más periodos adicionales de 20 o 50 años totales. Tenemos el derecho de uso, pero no de propiedad, de los terrenos, vías, edificios e instalaciones necesarias para la operación de las líneas ferroviarias. Tenemos obligación de mantener los derechos de paso, estructura de la vía, construcciones e instalaciones relacionadas de mantenimiento de conformidad con los estándares operacionales establecidos en los títulos de concesión y tenemos la obligación de devolver los activos en las mismas condiciones al término de las vigencias de las concesiones.

El Gobierno Federal está facultado para revocar nuestra exclusividad respecto de las concesiones de las que somos titulares después de que haya transcurrido determinado tiempo si determina que no hay suficiente competencia en el mercado.

Pago de contraprestación al Gobierno Federal

Como contraprestación por nuestras concesiones debemos pagar al gobierno mexicano el equivalente al 0.5% de los ingresos brutos por los primeros 15 años del periodo de la concesión y 1.25% de dichos ingresos brutos durante el periodo restante.

Tarifas

De conformidad con nuestras concesiones y la ley mexicana, podemos establecer tarifas libremente, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, a menos que el gobierno mexicano determine que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado ferroviario en México. Asimismo, las tarifas tienen que ser las mismas para los usuarios en igualdad de condiciones para servicios comparables y no se pueden aplicar en forma discriminatoria. Tenemos obligación de registrar nuestras tarifas con la Agencia excepto aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre nosotros y los usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia. En el supuesto de que cobremos tarifas mayores a las registradas, debemos reembolsar a los clientes las cantidades cobradas en exceso del precio registrado más intereses y es posible que la concesión correspondiente sea revocada.

De conformidad con el artículo 47 de la LRSF, la Agencia debe establecer bases de regulación tarifaria, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio si la COFECE determina que no existen condiciones de competencia efectiva en la industria ferroviaria en México. En marzo de 2017 la Autoridad Investigadora de la COFECE emitió un dictamen preliminar en el que estableció que no existen condiciones de competencia efectiva en servicios de interconexión entre redes ferroviaria. Aún está pendiente la resolución final por parte del Pleno de la COFECE, pero si la COFECE llegare a resolver que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados investigados, la Agencia deberá fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso de conformidad con el procedimiento establecido en la LRSF. Si la Agencia interviene y establece tarifas, dichas tarifas podrían ser demasiado bajas para que podamos operar de manera redituable.

Derechos de monitoreo y otros derechos de la SCT y la Agencia respecto de nuestras concesiones

Debido a que la SCT y la Agencia son los organismos gubernamentales responsables de regular los servicios ferroviarios en México, tienen facultades amplias respecto de nuestras concesiones.

En relación con sus facultades de monitoreo, la Agencia puede solicitarnos todo tipo de información que le permita el ejercicio de sus atribuciones, incluyendo la relativa a los criterios para la determinación de nuestras tarifas, la aplicación de descuentos, información respecto a las vías que operamos, y las características y condiciones de convenios celebrados con otros concesionarios o con los usuarios. La Agencia también puede monitorear y evaluar nuestro cumplimiento con los indicadores de eficiencia operativa, administrativa y de atención de los servicios prestados a los usuarios y seguridad en materia ferroviaria y multimodal, teniendo facultades para emitir recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario. Dichos indicadores considerarán los principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto. Por su parte, la SCT podrá requerirnos informes con datos que le permitan conocer la operación y explotación del servicio ferroviario y estamos obligados a permitir el acceso a los verificadores de la SCT a nuestras instalaciones, a transportarlos en sus equipos para que realicen las verificaciones correspondientes y, en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines.

Cada concesión requiere la realización de compromisos de capital, incluyendo aquellos descritos en el plan de negocios, presentado cada tres años ante la SCT. Nuestros compromisos bajo dichos planes pueden ser dispensados por la SCT sujeto a que presentemos una solicitud.

La LRSF nos obliga a prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre y de terminal, a cambio de una contraprestación previamente convenida. En caso de que no lleguemos a un acuerdo con dichos concesionarios, la Agencia establecerá las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios. Asimismo la Agencia puede imponernos la obligación de otorgar derechos de paso obligatorios si la COFECE determina la ausencia de condiciones efectiva en un trayecto o ruta determinado.

La LRSF y las demás disposiciones aplicables, así como nuestras concesiones, incluyen disposiciones encaminadas a lograr la competencia en el mercado de prestación de servicios ferroviarios. A pesar de que podemos establecer políticas operativas y tarifas por nuestros servicios de transporte en términos de la LRSF, estamos sujetos a cierta regulación tarifaria en algunos supuestos.

Requisa

La LRSF y su reglamento señalan que el Gobierno Federal tiene el derecho de requisar temporalmente nuestras líneas ferroviarias y activos en casos extraordinarios tales como desastres naturales, guerra, alteración grave del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional. En dicho supuesto, la SCT podría restringir nuestra capacidad para explotar la concesión correspondiente de la manera que lo determine la SCT atendiendo a las circunstancias específicas, pero dicha restricción sólo podrá ser impuesta mientras duren los sucesos. En caso de una requisita temporal por cualquier causa que no sea por una guerra internacional, la LRSF y su reglamento señalan que el Gobierno Federal indemnizará a las concesionarias afectadas con una cantidad equivalente a los daños causados y a los perjuicios sufridos como resultado de la requisita. Sin embargo, dichos pagos podrán no ser suficientes para compensarnos por las pérdidas sufridas y además dichos pagos podrán no ser recibidos a tiempo. En el pasado, el Gobierno Federal ha utilizado la facultad de requisar activos de otras industrias, incluyendo la industria de telecomunicaciones, para garantizar que los servicios sean prestados de manera continua en caso de disputas laborales.

Fuerza mayor

En caso de que surja un evento de fuerza mayor, la SCT, previa opinión técnica y operativa de la Agencia, podrá solicitarnos implementar algunos cambios en las operaciones de nuestras concesiones.

Revocación

Nuestras concesiones podrán ser revocadas o terminadas, total o parcialmente, por el Gobierno Federal en caso de que se actualicen ciertos supuestos establecidos en la legislación aplicable y en el título de concesión correspondiente.

Asimismo, la SCT podrá revocar nuestras concesiones si somos sancionados en tres ocasiones en un periodo de 5 años, como resultado de la actualización de cualquiera de los supuestos descritos en los numerales 4 a 11 de la sección “Concesiones ferroviarias y regulación aplicable – LRSF – Servicios de Transporte Ferroviario”.

Nuestras concesiones podrán ser revocadas automáticamente si no ejercemos los derechos conferidos en un título de concesión durante un periodo mayor de 180 días naturales contado a partir de la fecha de su otorgamiento, si una concesionaria cambia de nacionalidad o cede, grava o transfiere su concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a la LRSF.

Rescate

El Gobierno Federal podrá terminar y rescatar las concesiones en cualquier momento si, de conformidad con la ley aplicable, determina que es de interés público realizar el rescate correspondiente.

Renuncia

Nuestras concesiones también podrán ser terminadas por la SCT en caso de que renunciemos a la concesión.

Consecuencias de la terminación de nuestras concesiones

En caso de que una concesión sea revocada por el Gobierno Federal por cualquier razón atribuible a nosotros, no recibiremos compensación alguna y nuestros derechos respecto de las vías ferroviarias y todos los demás activos amparados por la concesión, así como todas las mejoras realizadas respecto de dichos bienes, serán revertidos a favor del Gobierno Federal. La revocación o terminación de una concesión podrá evitar que sigamos operando nuestros ferrocarriles.

De conformidad con la legislación aplicable, en caso de terminación de una concesión por alguna causa que no sea atribuible a nosotros, el Gobierno Federal tendría que compensarnos y pagar cualquier inversión no recuperada más la tasa de retorno anual contenida en el título de concesión.

Asimismo, de conformidad con nuestros títulos de concesiones, en caso de que el Gobierno Federal dé por terminada legalmente cualquiera de nuestras concesiones, se convertiría en propietario, controlador y administrador de dichos bienes públicos utilizados en las operaciones de nuestras líneas ferroviarias. Cualquier otro bien que no esté amparado por la concesión correspondiente, incluyendo las locomotoras y los carros, seguirá siendo propiedad nuestra. En caso de terminación anticipada o de revocación total o parcial de cualquiera de nuestras concesiones, el Gobierno Federal tendría el derecho de solicitar que le arrendemos los servicios relacionados con los activos por un plazo no menor a un año, mismo que podrá ser renovado automáticamente por periodos adicionales de un año sin que las extensiones de vigencia sean mayores a cinco años. El monto de las rentas sería determinada por expertos designados por nosotros y por el Gobierno Federal. El Gobierno Federal deberá ejercer estos derechos dentro de los cuatro meses siguientes a fecha de terminación anticipada o de revocación de la concesión correspondiente. Asimismo, el gobierno mexicano también contaría con el derecho de preferencia en relación con las enajenaciones de equipos ferroviarios que realicemos dentro de un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de revocación de la concesión correspondiente.

Ver las secciones “Factores de riesgo – Riesgos relacionados con nuestro negocio - Nuestras concesiones pudieran ser revocadas o terminadas bajo ciertos supuestos, evitando que continuemos operando nuestra red ferroviaria y teniendo como resultado un efecto significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez”, “-El Gobierno Federal cuenta con facultades amplias sobre nuestras concesiones, incluyendo la capacidad de monitorear el cumplimiento de nuestras obligaciones bajo los títulos de concesión y la facultad de tomar control de nuestra red” y

“- Contamos con derechos de propiedad y activos limitados los cuales son utilizados para operar nuestras concesiones”, para mayor información en relación con los riesgos asociados con nuestras concesiones.

Regulación ambiental

Las operaciones a través del sistema ferroviario mexicano se encuentran sujetas a leyes federales, estatales y locales en materia de protección al medio ambiente. Existen disposiciones en materia de descarga de aguas, suministro de aguas, emisiones, contaminación auditiva, substancias peligrosas y transportación y manejo de desechos peligrosos y sólidos. El Gobierno Federal puede iniciar procedimientos administrativos y penales e imponer sanciones económicas en contra de aquellas compañías que violen leyes en materia ambiental. Asimismo, el gobierno mexicano tiene la facultad de cerrar (temporalmente o de manera definitiva) aquellas instalaciones que no cumplan con las disposiciones legales.

El incumplimiento de las disposiciones aplicables en materia ambiental puede tener como resultado la imposición de multas o la clausura temporal o definitiva de ciertas instalaciones, así como el establecimiento de otras medidas precautorias. También es posible que se inicien acciones penales o que se revoquen licencias o concesiones.

Situación Tributaria

La Compañía tributa bajo el régimen general previsto en la Ley del Impuesto sobre la Renta y no goza de ninguna clase de beneficio fiscal especial, ni a fecha le ha sido atribuido algún impuesto especial derivado de sus actividades propias.

La Compañía está sujeta al Impuesto Sobre la Renta sobre las utilidades, al deducir a los ingresos obtenidos las deducciones autorizadas. Realizamos pagos mensuales de Impuesto Sobre la Renta a cuenta del impuesto anual. Para el ejercicio de 2017 la tasa de Impuesto Sobre la Renta aplicable es del 30%. Los dividendos o utilidades que la Compañía pague a sus accionistas personas físicas y a los residentes en el extranjero se encuentran sujetos al pago del 10% del ISR (excepto los que se decreten con cargo al saldo en la cuenta de utilidad fiscal neta (CUFIN) con utilidades generadas hasta el 31 de diciembre de 2013 o que algún Tratado Fiscal disminuya o elimine la tasa de retención para los accionistas residentes en el extranjero).

Asimismo, la Compañía está sujeta al Impuesto al Valor Agregado, impuesto indirecto que trasladamos a nuestros clientes.

REGULACIÓN APLICABLE EN LOS ESTADOS UNIDOS

Las operaciones ferroviarias de GMXT están sujetas a diversas regulaciones federales, estatales y locales, incluyendo aquellas que aplican específicamente o únicamente a los ferrocarriles. Algunas regulaciones estatales y locales están sujetas a la prelación de la legislación federal.

La industria de ferrocarriles y la legislación federal generalmente catalogan a las vías ferroviarias en tres clases de acuerdo con los ingresos anuales y las millas de vía. La Subsidiaria texana ferroviaria de GMXT, Texas Pacific Transportation Ltd., comercialmente conocida como Texas Pacífico, está catalogada como vía ferroviaria de línea corta Clase III, la clase más pequeña de vías ferroviarias. La Subsidiaria ferroviaria de Florida de GMXT, FEC, es considerada como una vía ferroviaria de Clase II, más larga que la vías ferroviarias Clase III pero más pequeña que la vías ferroviarias nacionales más largas del país. Mientras que la mayoría de las regulaciones aplican de igual manera a todas las Clases de vías ferroviarias, ciertos procedimientos y estándares varían entre las diferentes clases.

Regulación económica

Las operaciones de la Sociedad en Estados Unidos están sujetas a legislación federal, estatal y local, y regulaciones generalmente aplicables a todos los negocios están sujetas a la prelación de la legislación federal bajo ciertas circunstancias. La STB, una agencia federal independiente, es un órgano regulador y jurisdiccional el cual tiene jurisdicción sobre aspectos económicos de los servicios generales de transporte ferroviario en Estados Unidos. Las facultades de la STB son amplias e incluyen la construcción, adquisición, extensión, transferencia, arrendamiento, venta, suspensión, y abandono de vías ferroviarias de transporte general, la adquisición y control de vías de transporte general, la imposición de condiciones del servicio de transporte general, cuotas, y rutas para vías de tráfico, y compensación de los vagones de carga, entre otras. Las operaciones de vías ferroviarias de GMXT en Texas y Florida están sujetas a la regulación de la STB, y ambas sociedades han buscado y obtenido los requisitos para la autorización de la STB para realizar sus operaciones en los estados correspondientes. Cambios significativos a estas operaciones, incluyendo la extensión, adquisición, venta, o suspensión del servicio, podrán estar sujetos a autorizaciones adicionales por la STB. GMXT no prevé ningún cambio significativo que requiera alguna autorización adicional en el futuro cercano.

La jurisdicción de la STB no se extiende a regular operaciones de vías privadas no relacionadas con transporte, i.e. vías que no son parte de la red estatal de vías. Las Subsidiarias ferroviarias de GMXT están sujetas a regulaciones estatales y locales en los estados en los que opera, en donde la STB ya no tiene jurisdicción, incluyendo regulaciones promulgadas por el TxDOT y el FDOT.

La laxitud en la regulación económica de las vías ferroviarias, después del Decreto Staggers de Ferrocarriles de 1980 (*Staggers Rail Act*), incluyó la exención de regulación por parte de la STB de las tarifas y la mayoría de los términos de los servicios para el negocio intermodal (tráiler en carro plano, contenedor en carro plano), envíos en ferrocarriles de vagones de carga, madera, acero fabricado, automóviles, y ciertos productos de grandes volúmenes como arena, grava, pulpa de madera y aserrín para la fabricación de papel.

Se han hecho esfuerzos en los últimos años para incrementar la regulación federal de la industria ferrocarrilera, y dichos esfuerzos se espera que continúen durante el 2017. El Decreto Staggers de Ferrocarriles de 1980 niveló de manera sustancial los intereses de los fletadores y transportistas, y alentó y habilitó a los transportistas ferrocarrileros a innovar, invertir en su infraestructura, y competir por el negocio, por ende, contribuir a la salud económica del país y a la revitalización de la industria. Por lo tanto, continuaremos oponiéndonos a los esfuerzos para imponer más regulación.

Regulación ambiental

Las operaciones ferroviarias de GMXT están o pueden estar sujetas a una serie de regulaciones y leyes federales y estatales respecto al impacto ambiental de las operaciones ferroviarias. Estas incluyen requisitos relacionados con el manejo de desechos, vertido de contaminantes en el aire y en la superficie y aguas subterráneas; la manufactura, almacenaje, y eliminación de sustancias reguladas, y reparación de superficies y aguas subterráneas contaminadas. Algunas leyes ambientales imponen responsabilidad rigurosa, y en algunos casos solidaria y subsidiaria, a los dueños anteriores o actuales de propiedades contaminadas para los costos de investigación y reparación de contaminación. Un incumplimiento con los requisitos ambientales puede resultar en multas y sanciones, y puede sujetar a operadores

ferroviarios a demandas de terceros reclamando un daño personal y/o daño en propiedad, o buscando una restricción a las operaciones ferroviarias.

La EPA, en conjunto con los organismos de protección ambiental estatales, tiene jurisdicción sobre las leyes respecto de la regulación de emisiones al aire y agua (principalmente la Ley de Aire Limpio (*Clean Air Act*) y la Ley de Agua Limpia (*Clean Water Act*), respectivamente), así como el manejo, eliminación y limpieza de desechos tóxicos sólidos (cubiertos bajo la RCRA y la CERCLA). RCRA y CERCLA son leyes de gran alcance que obligan a los contaminadores y propietarios de propiedades contaminantes a limpiar o financiar la limpieza de los residuos contaminantes. Con respecto a permisos y revisiones ambientales, la STB y la FRA son las entidades federales primarias con jurisdicción sobre los requisitos de la NEPA relacionados con la nueva construcción o cambios en operaciones que puedan tener un impacto en el medio ambiente.

Las agencias estatales y locales también suelen tener jurisdicción sobre la eliminación y manejo de residuos peligrosos y la ley federal no prohíbe el ejercicio de las facultades de reglamentación y ejecución derivadas de los requisitos de salud y seguridad de aplicación general. La EPA está considerando regular la industria ferroviaria en relación con la eliminación de traviesas de creosota y está buscando incrementar la regulación relacionada con emisiones al aire las cuales pueden tener un impacto en nuestras operaciones y nuestros costos.

La naturaleza de los negocios y propiedades de las Subsidiarias ferroviarias de GMXT hace que la responsabilidad ambiental sea un riesgo inherente, y conlleve a un costo garantizado y variable, de hacer negocios.

Regulación de salud y seguridad

Las regulaciones federales de salud y seguridad también aplican a las operaciones ferroviarias bajo el control de GMXT. Las entidades federales con jurisdicción sobre asuntos relacionados con seguridad de operaciones ferroviarias incluyen a FRA, PHMSA y OSHA. La FRA tiene la jurisdicción primaria sobre la seguridad ferroviaria y las normas de equipo, incluyendo mantenimiento de vías, manejo de envíos peligrosos de acuerdo con los requerimientos de PHMSA, inspección y reparaciones de vehículos de locomotora y ferrocarril, y prácticas de operación y calificaciones de la tripulación. PHMSA regula el movimiento y la seguridad de varios materiales peligrosos. OSHA regula los asuntos de seguridad relacionados con las condiciones de trabajo de los empleados.

En 2008, el Congreso de los Estados Unidos promulgó la Ley de Mejora de la Seguridad en los Trenes (*Rail Safety Improvement Act*) de 2008, que exigía que todos los Ferrocarriles Clase I y de pasajeros implementaran una tecnología relacionada con la seguridad conocida como PTC en ciertas vías para el 31 de diciembre de 2015. PTC es una tecnología diseñada para ayudar a prevenir colisiones de trenes, descarrilamientos a alta velocidad, incursiones en zonas de trabajo ferroviarias, y entrada a la vía principal si un interruptor está desalineado en ciertas áreas, incluyendo la vía principal donde puede haber peligro de inhalación de materiales tóxicos y materiales venenosos o donde puede haber operaciones con pasajeros.

El Congreso subsecuentemente prorrogó el plazo hasta el 31 de diciembre de 2018, con una opción para que los transportistas finalicen la implementación completa de PTC a más tardar el 31 de diciembre de 2020, siempre que se cumplan ciertos puntos de referencia a finales de 2018. FEC está sujeto a los requisitos PTC, y está en proceso de cumplir con dichos requisitos.

En las áreas de seguridad ferroviaria que la ley federal deja a los estados, las regulaciones estatales y locales pueden aplicarse a las operaciones ferroviarias de las Subsidiarias de GMXT.

Regulación de seguridad

Las operaciones ferroviarias de GMXT están sujetas a las leyes federales que regulan la seguridad de aquellos aspectos de las operaciones ferroviarias que pueden tener implicaciones en la seguridad nacional. La TSA, bajo el DHS, y PHMSA, bajo el DOT, tienen jurisdicción primaria sobre la seguridad del transporte en los EE.UU. La TSA requiere operadores ferroviarios para rastrear y asegurar ciertos envíos, incluyendo aquellos que contienen materiales tóxicos de peligro de inhalación y ciertos materiales radiactivos o explosivos, e informar a la TSA de ciertas amenazas o violaciones de seguridad. La TSA exige a los ferrocarriles que mantengan en tiempo real la información de localización y envío de los automóviles en sus redes que contengan materiales sensibles y que aseguren la transferencia segura y asistida de todos los vehículos desde y hacia los remitentes, o a través de áreas urbanas de alta amenaza según lo designado en la reglamentación de TSA.

El Departamento de Aduanas y Protección Fronteriza (*Customs and Border Protection*) del DHS también tiene jurisdicción sobre elementos de seguridad fronteriza que pueden afectar las operaciones ferroviarias llevadas a cabo por las Subsidiarias de GMXT. Además, PHMSA también exige que los ferrocarriles realicen análisis de riesgos de seguridad, así como la seguridad de sus rutas. Las filiales ferroviarias de GMXT deben cumplir con los requisitos de estas entidades reguladoras.

Regulación laboral

Las relaciones laborales en la industria ferroviaria de E.U.A. están sujetas a amplia regulación gubernamental bajo la RLA. Bajo la RLA, los contratos colectivos de trabajo nacionales (*national labor agreements*) son renegociados en una escala de industria cuando se abren para modificarlos, pero sus términos quedan con efectos hasta que nuevos contratos se alcancen o los procedimientos de la RLA (los cuales incluyen mediación, periodos de espera, y la posibilidad de una intervención presidencial) se cumplan. Las negociaciones de los contratos colectivos con los diversos sindicatos generalmente ocurren durante un periodo extenso y la Sociedad raramente experimenta paros laborales durante las negociaciones. Salarios, prestaciones en materia de salud y bienestar, reglamentos laborales y otros temas se discuten tradicionalmente durante estas negociaciones.

OSHA regula las cuestiones de seguridad relativas a las condiciones de trabajo de los empleados, incluidos los empleados de las Subsidiarias ferroviarias de GMXT. Los empleadores de ferrocarriles están específicamente regulados por la RRB, y la STB tiene jurisdicción sobre los cambios operacionales que afectan a los empleados del ferrocarril. La legislación laboral con la cual deben cumplir las Subsidiarias de GMXT incluyen la Ley del Trabajo Ferroviario (*Railway Labor Act*), la Ley de Retiro del Ferrocarril (*Railroad Retirement Act*), la Ley del Seguro de Desempleo del Ferrocarril (*Railroad Unemployment Insurance Act*) y la Ley Federal de Responsabilidad de los Empleadores (*Federal Employers Liability Act*). Las Subsidiarias ferroviarias de GMXT, como todos los demás ferrocarriles de transporte público, deben soportar los costos asociados con estos regímenes regulatorios.

ADMINISTRACIÓN

Consejo de Administración

Nuestro Consejo de Administración es responsable de la administración de nuestro negocio, incluyendo la determinación de nuestras principales políticas. Los miembros del Consejo de Administración son electos, como regla general, por nuestros accionistas en su asamblea general ordinaria anual, excepto que nuestro Consejo de Administración puede designar consejeros provisionales, sin la intervención de la asamblea de accionistas, en los casos de renuncia o falta de designación del suplente. Cualquier accionista o grupo de accionistas que sea titular de cuando menos cada 10% o más de nuestro capital social, tiene derecho de designar a un miembro. Nuestro Consejo de Administración se reúne por lo menos una vez cada tres meses. Por lo menos el 25% de los miembros del Consejo de Administración deben ser independientes en término de la ley aplicable y nuestros estatutos. Nuestros estatutos establecen que los accionistas podrán designar a un consejero suplente para ocupar el cargo en sustitución de un consejero propietario, si dicho consejero no puede asistir a una sesión del Consejo de Administración. Los consejeros suplentes de nuestros consejeros independientes, también deberán tener ese carácter.

El 23 de octubre de 2017 se nombraron a los miembros de nuestro Consejo de Administración. La siguiente tabla muestra a los miembros actuales de nuestro Consejo de Administración:

Nombre	Puesto	Año de Designación	Años como consejero en GMXT	Género
Germán Larrea Mota Velasco	Presidente	2014	3	Masculino
Alfredo Casar Pérez	Consejero Propietario	2014	3	Masculino
Fernando López Guerra Larrea	Consejero Propietario	2017	-	Masculino
Xavier García de Quevedo Topete	Consejero Propietario	2017	-	Masculino
Carlos Noriega Arias	Consejero Independiente	2017	-	Masculino
Jaime Corredor Esnaola	Consejero Independiente	2017	-	Masculino
Roberto Slim Seade	Consejero Propietario	2014	3	Masculino
Arturo Elias Ayub	Consejero Propietario	2016	1	Masculino
Luis Roberto Frías Humphrey	Consejero Suplente	2017	-	Masculino
Daniel Hajj Slim	Consejero Suplente	2017	-	Masculino
Eduardo Joaquín Gallástegui Armella	Consejero Independiente	2017	-	Masculino
Hugo Rafael Gómez Díaz	Consejero Propietario	2017	1	Masculino
Lorenzo Reyes Retana Padilla	Consejero Propietario	2017	1	Masculino
Christian Lippert Helguera*	Secretario no miembro	2017	-	Masculino

* No miembro de nuestro Consejo de Administración.

Hasta donde es de nuestro conocimiento y según se describe más adelante en la sección de “Accionistas”, salvo por Germán Larrea Mota Velasco (Presidente del Consejo de Administración), ninguna persona ejerce control, influencia significativa o poder de mando (según dichos conceptos se definen en la LMV) en GMéxico Transportes. Asimismo, hasta donde es de nuestro conocimiento, ninguno de nuestros consejeros y directivos es dueño de más del 1% de las acciones representativas de nuestro capital social.

El 100% de los miembros del Consejo de Administración de la Emisora son hombres y el 0% son mujeres. A la fecha, la Emisora no cuenta con política o programa específico alguno que impulse la inclusión laboral sin distinción de sexo en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados.

Los consejeros no han percibido, en los últimos 3 ejercicios, prestaciones de cualquier naturaleza o compensaciones por parte de la Emisora.

Salvo por lo dispuesto más abajo, no existen conflictos de interés potenciales importantes entre los deberes de los miembros de nuestro Consejo de Administración y sus intereses privados.

La dirección de nuestros consejeros es Bosque de Ciruelos No. 99, Colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México.

A continuación se describe información biográfica de cada uno de los miembros del Consejo de Administración:

Germán Larrea Mota Velasco. El Sr. Larrea Mota es presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de Grupo México. Anteriormente fue Vicepresidente Ejecutivo de Grupo México y MM y miembro de sus consejos de administración desde 1981. De igual forma, es Presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de Empresarios Industriales de México, S.A. de C.V. (empresa controladora); y Fondo Inmobiliario entre otras, posición que asumió en 1992. En 1978 fundó la compañía editorial y de publicidad Grupo Impresa y fungió como Presidente del Consejo de Administración y Director General hasta 1989, fecha en que la compañía fue vendida. Desde 1999 es uno de los consejeros del Consejo Mexicano de Negocios, así como de Grupo Televisa, S.A.B. de 1999 a 2014 y de Banco Nacional de México, S.A. (Citigroup) de 1992 a 2015.

Alfredo Casar Pérez. El Sr. Casar Pérez es miembro del Consejo de Administración de Grupo México desde 1997. Fue nombrado Presidente Ejecutivo de GFM y Ferromex el 5 de marzo de 2008; fungió como Presidente y Director General de GFM y Ferromex desde el 16 de noviembre de 1999. Anteriormente a esto, fue Director General de Desarrollo de Grupo México durante dos años, después de haber sido Director General de Compañía Perforadora México, S.A. de C.V. y Director Corporativo de México Compañía Constructora, S.A. de C.V. durante más de 7 años. Además, el Sr. Casar es miembro de los Consejos de Administración de SCC y GFM. El Sr. Casar es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y cuenta con una maestría en Economía por la Universidad de Chicago.

Fernando López Guerra Larrea. El Sr. López Guerra es Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). Fue designado Director General de Administración el 1 de julio del 2015 y anteriormente era el responsable de ventas, mercadotecnia, atención al cliente y administrador de flota. El Sr. López Guerra ha trabajado en diferentes áreas dentro de Ferromex y tiene 14 años trabajando en GMXT. De principios del 2009 hasta septiembre del 2012, se desempeñó como Director General de Operaciones y Desarrollo de Cinemex. El Sr. López Guerra inició su carrera profesional en Ferromex, en donde ocupó varios cargos antes de ser transferido a Cinemex.

Xavier García de Quevedo Topete. Actualmente es Vicepresidente del Consejo de Administración y Director General de Administración y Finanzas de Grupo México, S.A.B. de C.V., así como miembro de los Consejos de Administración de Asarco, Southern Copper y GMéxico Transportes. En 1969 fue nombrado Presidente de Minera México y ocupó diversos cargos en dicha sociedad, incluyendo la Jefatura de Procesos de Ingeniería y Producción de la planta de cobre en San Luis Potosí; en la refinería de zinc en Monterrey fue asistente de la Dirección General, así como Gerente de Proyectos. También estuvo a cargo de la Dirección de Compras y de la Dirección Administrativa de Mexcobre. En 1986 el ingeniero García de Quevedo se separó de la Sociedad para incorporarse a Grupo Condumex donde ocupó diversos cargos, hasta que en 1994 se reincorporó a Grupo México, ocupando el puesto de Director General de Desarrollo. En 1997 fue nombrado Director de Grupo Ferroviario Mexicano. De 1999 a 2001 y de 2009 a 2010 fue presidente de Asarco, sociedad de Grupo México ubicada en los Estados Unidos de América. En 2001 fue nombrado Presidente y Director General de Southern Copper Corporation, así como Presidente de Minera México. De 2006 a 2009, el ingeniero García de Quevedo fungió como Presidente de la Cámara Minera de México. En 2007 fue nombrado Presidente y Director General de Americas Mining Corporation y en 2014, fue nombrado Presidente y Director General de la División Infraestructura de la Sociedad.

Carlos Noriega Arias. Carlos Noriega Arias es Ingeniero Industrial por la Universidad Anáhuac y obtuvo el grado de Maestría en administración por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y cuenta con una Especialización en Finanzas por el mismo Instituto. En 2003 se le otorgó el premio al “Mérito Profesional y Ex alumno Distinguido” por el Instituto Tecnológico Autónomo de México. Desde 1982 se desempeña como Presidente del Grupo Noriega Editores, que comprende a Editorial Limusa, S.A. de C.V., Servicios Corporativos Limus, S.A. de C.V., Librerías Bellas Artes, S.A. de C.V., Distribuidora Noriega, S.A. de C.V., Servicios Corporativos Editoriales, S.C., Consultores y Administradores Independientes, S.A. de C.V., Librería de Libros en Inglés, S.A. de C.V., Noriega Editorial, S.A. de C.V., Centro Cultural Integra Escolar, S.A. de C.V., Inmuebles Urbanos Alce, S.A. de C.V. y Librerías de Cristal, S.A. de C.V. Un aspecto importante que debe destacarse en el desempeño profesional del Maestro Noriega Arias es

que colabora activamente en diversos organismos como Vicepresidente de la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN), Presidente de la Comisión de Educación de (CONCAMIN); Miembro de la Comisión de Formación y Empleo del Foro Consultivo Científico y Tecnológico, A.C.; Miembro de la Comisión de Educación del Consejo Coordinador Empresarial (CCE); Miembro de la Junta Directiva del CONALEP, INEA, CONAPASE, CONAFE y CONEVyT; y dentro del CONOCER, ha logrado que las Cámaras Industriales, se involucren en la creación de las competencias laborales para su sector; también es Miembro de la Mesa Tripartita – Trabajo Digno, de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS); Miembro del Consejo del Compromiso Social por la Calidad de la Educación (CSCE); Miembro del Consejo Técnico del IMSS en la Delegación Norte del Distrito Federal; Miembro de la Fundación Educación Superior- Empresa (FESE); Preside la Mesa de Negociación de Desarrollo de Capacidades del Acuerdo de Asociación Transpacífica (TPP); Presidente del Consejo de Desarrollo Social de la Ciudad de México, A. C.; Consejero de la Fundación del Empresariado en México, A. C. (FUNDEMEX), Miembro del Grupo de Consulta Mexicano del Foro Bilateral sobre Educación Superior, Innovación e Investigación (FOBESII); Miembro del Consejo de Administración de Morton Casa de Subastas y Morton Auctioneers & Appraisers, preside el Comité de Crédito del Instituto del Fondo Nacional para el Consumo de los Trabajadores (INFONACOT) y es Miembro del Comité Nacional de Productividad (CNP).

Jaime Corredor Esnaola. Obtuvo la Licenciatura en Economía en la Universidad Nacional Autónoma de México, (UNAM); maestría (MA) en economía en Northwestern University y realizó estudios de doctorado en Stanford University. Hasta el 31 de enero de 2012 era el Presidente de Umbral Capital, S.A.P.I. de C.V., actualmente es Presidente de Magno Hogar, S.A. de C.V.; es miembro del Consejo de Administración de GFM y Ferromex; fue presidente del Consejo de Administración y Accionista de Hipotecaria Casa Mexicana (Sociedad Financiera de Objeto Limitado) e integrante del Consejo de Administración de Grupo Financiero Monex. Fue Presidente del Consejo de Administración de CINTRA (corporación controladora de las dos principales aerolíneas en México: Mexicana y Aeroméxico) y Comisario General de México para la Expo 2000 en Hannover, Alemania. Director General de varios bancos mexicanos (Banobras, Banco Internacional y Banca Cremi) y Presidente, durante un período, de la Asociación Mexicana de Bancos y miembro de la Junta de Gobierno del Banco de México. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y, posteriormente, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Miembro de los Consejos Directivos de diversas entidades y empresas, tales como: la Comisión Nacional de Energía, Banco Nacional de Comercio Exterior, Visa Internacional (Región Latinoamérica), Telmex y el Consejo Mexicano de Inversión. Estuvo directamente involucrado como agente financiero en la privatización de varias de las más importantes empresas mexicanas, tales como: Telmex, Mexicana de Aviación, Fertimex e Industrias Conasupo y participó, también, en calidad de funcionario público responsable, en la reestructuración y privatización de los sistemas portuario y aeroportuario de México.

Roberto Slim Seade. El Sr. Slim Seade es Licenciado en Administración de Empresas y tiene 44 años de edad. Distingue su trayectoria en mercadotecnia, en 1994, a los 24 años forma la Gerencia de Publicidad y Promoción de Teléfonos de México, S.A.B. de C.V. Hoy tiene en su haber la creación diseño y posicionamiento de más de 60 marcas en diversas industrias, entre las más recientes destacan VOLARIS y UNO TV (UNO Noticias). Actualmente es Director General de Ostar Grupo Hotelero (la cadena hotelera de Grupo Carso, S.A.B. de C.V.), coordina y participa en diversos proyectos de la Fundación Carlos Slim y Museo Soumaya, así como ciertas Relaciones Institucionales y Públicas dentro del Grupo Carso, es también Presidente de la Fundación HELP, y director de la División Cine del mismo Grupo.

Arturo Elías Ayub. El Sr. Elías Ayub es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac. Ocupa el puesto de Director de Alianzas Estratégicas, Comunicaciones y Relaciones Institucionales en Teléfonos de México, S.A.B. de C.V. Tiene 49 años de edad. Es miembro de los Consejos de Administración de Grupo Carso, S.A.B. de C.V., Grupo Financiero Inbursa, S.A.B. de C.V. y Telmex Internacional, S.A. de C.V.

Luis Roberto Frías Humphrey. Es Ingeniero Industrial por la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México. Desde Marzo de 1994 a la fecha es el director de la banca de mayoreo de Grupo Financiero Inbursa, S.A. de C.V. Es miembro del consejo de administración de Banco Inbursa, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, Inversora Bursátil, S.A de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa, Seguros Inbursa, S.A, Grupo Financiero Inbursa, Patrimonial Inbursa, S.A, Grupo Financiero Inbursa, Operadora Inbursa Fondos de Inversión, S.A. de C.V., Grupo Financiero Inbursa, Sinca Inbursa, S.A de C.V. Fondo de Inversión de Capitales, FC Financial, S.A. de C.V., SOFOM, E.R. , Grupo Financiero Inbursa, Fianzas Guardianas Inbursa, S.A., Grupo Financiero Inbursa y Grupo Ferroviario Mexicano, S.A de C.V.

Daniel Hajj Slim. Es estudiante de Ingeniería Industrial en la Universidad Anáhuac en la Ciudad de México. Actualmente trabaja en America Móvil, S.A.B. en la Dirección de Portales Digitales. Actualmente es miembro del consejo de administración de Minera Frisco, S.A.B.

Eduardo Joaquín Gallástegui Armella Es Licenciado en Derecho por la Universidad Iberoamericana. Antes de integrarse en calidad de socio a DLA piper en el mes de febrero de 2015, fue socio fundador de la firma de consultoría jurídica Gallástegui y Lozano, S.C., en la que fungió como su Socio Director de 1985 a 2005. Gallástegui y Lozano S.C., se fusionó con la firma global DLA Piper en el mes de febrero de 2015, dando lugar a la firma DLA Piper, Gallástegui y Lozano, de la cual es actualmente el Socio Director. Previo a la formación de Gallástegui y Lozano, S.C., se desempeñó como socio de la firma Vázquez Pando, Celis Azuela y Asociados, S.C., entre los años de 1982 y 1985. Anteriormente, fungió como abogado asociado en la firma Noriega y Escobedo S.C., del año 1979 a 1982, después de haber desempeñado el cargo de Asesor Jurídico y posteriormente Director Jurídico Interino en Gillette de México, S.A. de C.V. A lo largo de toda su trayectoria como abogado practicante en el foro, el licenciado Gallástegui se ha dedicado a prestar servicios de consultoría jurídica a empresas nacionales e internacionales respecto de asuntos corporativos en general, comercio internacional, telecomunicaciones, transportes, competencia económica, financiamiento nacional e internacional, regulación farmacéutica e inversión extranjera. Antes de obtener el título de licenciado en derecho, desempeñó el puesto de pasante en derecho, practicando derecho del trabajo en las modalidades consultiva y contenciosa, en la firma Basham, Ringe y Correa, S.C. Ha obtenido diversos reconocimientos, entre los que se encuentran el Asesor del año en 2013 por Who's Who Professionals. Es titular de la cátedra de Derecho Constitucional en la Universidad Iberoamericana, A.C. desde el año 1979 a la fecha.

Hugo Rafael Gómez Díaz Director General de Operación El Sr. Gómez cuenta con el título de Ingeniero en Mecánica Industrial, egresado del Instituto Tecnológico de Veracruz, posee una maestría en Administración de Negocios por la Universidad Cristóbal Colón y adicionalmente tiene un certificado de International Aluminium Smelting Process Course emitido por la Norwegian University of Science and Technology. A la fecha, mantiene el cargo de Director General de Operación desde septiembre 2015. Previo a este puesto, fue responsable de la Dirección de Transportes durante 3 años, y antes fue responsable de la Dirección de Operaciones en Ferrosur, durante 13 años. La trayectoria del Ingeniero Gómez está fundamentada con 15 años de experiencia en la producción de aluminio y productos manufacturados en la industria, empezando como ingeniero de procesos y concluyendo como Director de Operaciones de Planta.

Lorenzo Reyes Retana Padilla Director General Proyectos Corporativos El Sr. Reyes Retana es Ingeniero Civil, egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), y tiene una Maestría en Planeación y Administración de Infraestructura, por la Universidad de Stanford. Ocupa su cargo actual desde septiembre de 2015. Previamente, desde noviembre de 1997 y hasta septiembre del 2015, se desempeñó como Director General de Operación de Ferromex. Anteriormente a ello ocupó varios puestos en Ferronales, entre los que se incluyen: Director del Ferrocarril del Sureste, Subdirector de Infraestructura y Telecomunicaciones y Gerente de Construcción, fue también Coordinador de la Puesta en Operación de la Doble Vía Electrificada México-Querétaro. El Sr. Reyes Retana también trabajó en la Comisión Federal de Electricidad de 1974 a 1984.

Christian Lippert Helguera. El licenciado Lippert es abogado egresado con mención honorífica de la Universidad Anáhuac del Sur. Desde 1994 ha formado parte de Galicia Abogados, S.C. en donde se desempeña como socio del área de competencia económica y derecho corporativo. Anteriormente, colaboró como abogado internacional en el despacho Cleary, Gottlieb, Steen & Hamilton en la Ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América. Actualmente ocupa el cargo de secretario del consejo de administración de Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., Ferrosur, S.A. de C.V. y Grupo Vasconia, S.A.B.

Facultades del Consejo de Administración

Nuestros estatutos establecen que las sesiones de nuestro consejo de administración serán válidamente convocadas y celebradas si la mayoría de los miembros se encuentran presentes. Los acuerdos adoptados en dichas sesiones serán válidos si se aprueban por una mayoría de los miembros del consejo de administración presentes en la sesión de que se trate, sin conflicto de intereses respecto de los asuntos que se traten. El presidente del Consejo de Administración tiene voto de calidad en caso de empate.

Para una descripción de las facultades del Consejo de Administración, ver la sección “Estatutos Sociales y Otros Convenios”.

Deberes de Diligencia y Lealtad

La LMV asimismo, impone a los miembros del Consejo de Administración deberes de diligencia y lealtad. Para una mayor descripción de los deberes de diligencia y lealtad de nuestros consejeros, ver la sección “Estatutos Sociales y Otros Convenios”.

Comités del Consejo de Administración

Nuestro Consejo de Administración se auxilia por el Comité de Auditorías y Prácticas Societarias.

Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

Conforme a la LMV, debemos tener un Comité de Auditoría y un Comité de Prácticas Societarias, que deben integrarse por un mínimo de tres consejeros, y exige que el presidente de dicho(s) comité(s) y la totalidad de sus miembros sean independientes. Actualmente y de conformidad con nuestros estatutos sociales y los acuerdos de nuestros accionistas, contamos con un comité que está encargado tanto de las funciones de auditoría, como de las de prácticas societarias.

El 23 de octubre de 2017, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas de la Sociedad, se nombraron a los señores Carlos Noriega Arias, Jaime Corredor Esnaola y Eduardo Joaquín Gallástegui Armella como miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. El señor Carlos Noriega Arias es experto financiero. Todos los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias son independientes de conformidad con la LMV.

Las principales funciones del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias son:

1. Dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan conforme a la LMV.
2. Solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera.
3. Convocar a Asambleas de Accionistas y hacer que se inserten en la orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes.
4. Apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el Artículo 28 (veintiocho), fracción IV, incisos d) y e) de la LMV respecto de las principales políticas y criterios contables y de información, así como el informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiera intervenido en ejercicio de sus facultades conforme a estos estatutos sociales y a la LMV.
5. Las demás establecidas por la LMV o que estén previstas por los estatutos sociales de la Emisora.
6. Evaluar el desempeño de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como analizar el dictamen, opiniones, reportes o informes que elabore y suscriba el auditor externo.
7. Discutir los estados financieros de la Emisora con las personas responsables de su elaboración y revisión, y con base en ello recomendar o no al Consejo de Administración su aprobación.
8. Informar al Consejo de Administración la situación que guarda el sistema de control interno y auditoría interna de la Emisora o de las personas morales que ésta controle, incluyendo las irregularidades que, en su caso, detecte.
9. Elaborar la opinión a que se refiere el Artículo 28 (veintiocho), fracción IV, inciso c) de la LMV respecto del contenido del informe presentado por el Director General y someterla a consideración del Consejo de Administración para su posterior presentación a la Asamblea de Accionistas, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo.
10. Apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el Artículo 28 (veintiocho), fracción IV, incisos d) y e) de la LMV.
11. Vigilar que las operaciones a que hacen referencia los Artículos 28 (veintiocho), fracción III y 47

(cuarenta y siete) de la LMV, se lleven a cabo ajustándose a lo previsto en dichos preceptos, así como a las políticas derivadas de los mismos.

12. Solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando así lo requieran las disposiciones de carácter general emitidas para el efecto.

13. Requerir a los directivos relevantes y demás empleados de la Emisora o de las personas morales que ésta controle, reportes relativos a la elaboración de la información financiera y de cualquier otro tipo que estime necesaria para el ejercicio de sus funciones.

14. Investigar los posibles incumplimientos de los que tenga conocimiento a las operaciones, lineamientos y políticas de operación, sistema de control interno y auditoría interna y registro contable, ya sea de la propia Sociedad o de las personas morales que ésta controle, para lo cual deberá realizar un análisis de la documentación, registros y demás evidencias comprobatorias, en el grado y extensión que sean necesarios para efectuar dicha vigilancia.

15. Recibir observaciones formuladas por accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados y, en general, de cualquier tercero, respecto de los asuntos a que se refiere el inciso anterior, así como realizar las acciones que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones.

16. Solicitar reuniones periódicas con los directivos relevantes, así como la entrega de cualquier tipo de información relacionada con el control interno y auditoría interna de la Emisora o personas morales que ésta controle.

17. Informar al Consejo de Administración de las irregularidades importantes detectadas con motivo del ejercicio de sus funciones y, en su caso, de las acciones correctivas adoptadas o proponer las que deban aplicarse.

18. Convocar a Asambleas de Accionistas y solicitar que se inserten en el orden del día de dichas Asambleas los puntos que estimen pertinentes.

19. Vigilar que el Director General dé cumplimiento a los acuerdos de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración de la Emisora, conforme a las instrucciones que, en su caso, dicte la propia Asamblea o el referido Consejo.

20. Vigilar que se establezcan mecanismos y controles internos que permitan verificar que los actos y operaciones de la Emisora y de las personas morales que ésta controle, se apeguen a la normativa aplicable, así como implementar metodologías que posibiliten revisar el cumplimiento de lo anterior.

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias puede reunirse en cualquier momento. A fin de que las sesiones de este comité se celebren válidamente, se requerirá de la asistencia de por lo menos la mayoría de sus miembros, y sus decisiones serán válidas cuando sean adoptadas por al menos la mayoría de sus miembros. El presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias tiene voto de calidad en caso de empate.

Funcionarios de Primer Nivel

A continuación se listan los miembros de nuestra administración ejecutiva, su experiencia, incluyendo cargos y sus años de servicio:

<u>Ejecutivo</u>	<u>Cargo</u>	<u>Años trabajando en el Grupo</u>	<u>Género</u>
Alfredo Casar Pérez	Director General	18	Masculino
Fernando López Guerra Larrea	Director General de Administración	14	Masculino
Hugo Rafael Gómez Díaz Gómez	Director de Operaciones	15	Masculino
Francisco Jurado Martínez	Director Jurídico	19	Masculino
Claudia Abaunza	Directora de Finanzas	8	Femenino

El 20% de los funcionarios de primer nivel de GMXT son de género femenino y el 80% restante son de género masculino. A la fecha, la Emisora no cuenta con política o programa específico alguno que impulse la inclusión laboral sin distinción de sexo en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados.

Salvo por aquellas biografías incluidas en la sección anterior, a continuación se describe información biográfica de cada uno de los miembros nuestra administración ejecutiva:

Alfredo Casar Pérez

Ver “Administración—Consejo de Administración.”

Fernando López Guerra Larrea

Ver “Administración—Consejo de Administración.”

Hugo Rafael Gómez Díaz

Ver “Administración—Consejo de Administración.”

Francisco Jurado Martínez

El Sr. Jurado es Licenciado en Derecho egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), tiene un Postgrado en Derecho Mercantil por la Universidad Panamericana y un Seminario de “*Products Liability: comparative approaches and transnational litigation*” por la Universidad de Texas en Austin, y cuenta, entre otros, con un curso de negociación en la Universidad de Harvard “Proyecto de Negociación de Harvard”. Es Director Jurídico de Ferromex desde el primero de octubre de 2006. De 1994 a 1998, desempeñó diversos cargos en Despachos de Abogados, y de 1998 a 2006 fue Gerente Jurídico en Ferrosur.

Claudia Abaunza

La Sra. Abaunza ha sido Subdirectora de Contraloría de Ferromex desde el año 2009. Anteriormente, la Sra. Abaunza se desempeñó en el área de Auditoría de Deloitte por más de cuatro años. La Sra. Abaunza es Licenciada en Contaduría por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y cuenta con una maestría en Dirección de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM).

Salvo por lo dispuesto anteriormente, no existen potenciales conflictos materiales de interés entre los deberes de los ejecutivos clave y sus intereses privados. Nuestros ejecutivos clave pueden ser contactados en nuestras oficinas corporativas principales. Ver la sección “Resumen Ejecutivo – Información de la Compañía”.

Compensaciones

La compensación a nuestros Consejeros y miembros de los Comités se determina por la asamblea general ordinaria de accionistas.

En la asamblea general extraordinaria de accionistas se acordó que la contraprestación a los miembros del Consejo de Administración fuera la cantidad bruta de \$150,000.00 (ciento cincuenta mil pesos 00/100 moneda nacional), más gastos en caso de que tuvieran que viajar, por cada Sesión del Consejo a la que asistan, con cargo a gastos generales del ejercicio. Asimismo, se acordó que la contraprestación a los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias sea en la cantidad bruta de \$80,000.00 (ochenta mil pesos 00/100 moneda nacional), más gastos en caso de que tuvieran que viajar, por cada Sesión del Comité a la que asistan, con cargo a gastos generales del ejercicio.

Código de ética

Al día de hoy, la Emisora no cuenta con medidas de autorregulación que rijan sus prácticas de negocios o un código de ética.

ACCIONISTAS

Nuestras acciones se negociarán públicamente en México y cotizarán en la BMV bajo la clave de pizarra “GMXT” y están inscritas en el RNV.

A la fecha del presente Prospecto, sin considerar las Acciones materia de la Oferta Global, tenemos en circulación 540,000 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, serie única representativas de la parte fija de nuestro capital social y 3,824,460,000 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, serie única representativas de la parte variable de nuestro capital social.

La siguiente tabla contiene información relativa a la tenencia de acciones representativas de nuestro capital social al 23 de octubre de 2017, (1) antes de la consumación de la Oferta Global, y (2) ajustada para reflejar las Acciones suscritas y pagadas en la Oferta Global, en ambos casos, respecto de los accionistas que se indican a continuación:

Accionista	Tenencia de acciones antes de la Oferta Global			Acciones después de la Oferta Global					
	Parte Fija	Parte Variable	%	Sin el ejercicio de la Opción de Sobreasignación			Con el ejercicio de la Opción de Sobreasignación		
				Parte Fija	Parte Variable	%	Parte Fija	Parte Variable	%
Grupo México, S.A.B. de C.V...	540,000	2,868,202,350	74.9963	540,000.00	2,868,202,350.00	70.1876	540,000.00	2,868,202,350.00	69.5185
Grupo Carso, S.A.B. de C.V y Sinca Inbursa, S.A. de C.V, Fondo de Inversión de Capitales.....	-	956,250,000	25.0035	-	694,000,172.00	16.9796	-	654,662,698.00	15.8645
Accionistas minoritarios.....	-	7,650	0.0002	-	7,650.00	0.0002	-	7,650.00	0.0002
Público inversionista.....	-	-	-	-	524,499,656.00	12.8326	-	603,174,604.00	14.6168
Total	540,000	3,824,460,000	100	540,000.00	4,086,709,828.00	100.0000	540,000.00	4,126,047,302.00	100.0000

Además de la Escisión en virtud de la cual nos constituimos y la asamblea general de accionistas en virtud de la cual se aumentó nuestro capital social y se autorizó la Oferta Global, no han ocurrido otros eventos que hubieran modificado el importe de nuestro capital social o el número y clase de acciones que lo representan.

Grupo México es una sociedad controladora. Las actividades principales de sus subsidiarias incluyen la minería, los servicios ferroviarios e infraestructura. Sus oficinas principales están ubicadas en la Ciudad de México. Grupo México opera diversas minas de larga vida útil en México, Perú, Estados Unidos y Chile y es uno de los productores de cobre más importantes del mundo. Esta compañía también opera la red ferroviaria multimodal más grande de México en términos de cobertura y tamaño de flota y cuenta con una división de infraestructura enfocada en la prestación de servicios de extracción de petróleo, ingeniería y construcción para proyectos de gran escala y proyectos públicos. Las acciones de Grupo México cotizan en la BMV desde 1978.

Grupo Carso, S.A.B. de C.V. es una sociedad controladora cuyas subsidiarias operan una gran variedad de empresas en los ramos comercial, industrial, de infraestructura y de construcción. Sus principales subsidiarias son Grupo Sanborns, S.A.B. de C.V., Grupo Condumex, S.A. de C.V. y Carso Infraestructura y Construcción, S.A. de C.V. y sus principales oficinas se ubican en la Ciudad de México. Esta empresa se constituyó en 1980 y cotiza en la BMV desde 1990.

Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Fondo de Inversión de Capitales es un fondo de inversión de capitales que opera preponderantemente con activos objeto de inversión cuya naturaleza corresponde a acciones o partes sociales, obligaciones y bonos a cargo de empresas promovidas que pertenecen, señalando sin limitar a los sectores de servicios de salud; servicios financieros; comunicaciones y transportes; servicios educativos; productos químicos; entretenimiento y contenido, entre otros. Dicha sociedad se constituyó en 1988. Sus oficinas principales están ubicadas en la Ciudad de México y se encuentra debidamente organizada de conformidad con la Ley de Fondos de Inversión (antes Ley de Sociedades de Inversión), bajo la supervisión y vigilancia de la CNBV.

Algunos de nuestros accionistas actuales, propietarios y/o directores, han indicado que tienen un interés en comprar Acciones en la Oferta Global. En cada caso, cualquier Acción comprada por dichos accionistas, propietarios y/o directores sería comprada al precio de colocación y en los mismos términos que otros adquirentes de la Oferta Global.

Sin embargo, dado que las muestras de interés no son acuerdos vinculantes o promesas de compra, cada uno de estos accionistas, propietarios y/o directores puede comprar menos Acciones que las que mostró interés en su momento, o puede no llegar a comprar Acciones en la Oferta Global. También es posible que dichos accionistas, propietarios y/o directores muestren interés en comprar más de nuestras Acciones. Adicionalmente, los Intermediarios Colocadores podrían determinar vender menos Acciones de las que querían a cualquiera de dichos accionistas, propietarios y/o directores o podrían no venderles Acción alguna.

Antes de la consumación de la Oferta Global, Grupo México, Grupo Carso, S.A.B. de C.V., Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Fondo de Inversión de Capitales y ciertos accionistas minoritarios eran propietarios del 100% de las acciones representativas de nuestro capital social y, derivado de la Oferta Global (a) asumiendo que los Intermediarios Colocadores ejerciten la Opción de Sobreasignación completamente, nuestros principales accionistas serán dueños, conjuntamente, de aproximadamente 85.4% de nuestro capital social y (b) asumiendo que los Intermediarios Colocadores no ejerciten la Opción de Sobreasignación, nuestros principales accionistas serán dueños en su conjunto de aproximadamente 87.2% de nuestro capital social. En virtud de lo anterior, nuestros principales accionistas seguirán teniendo la capacidad de determinar el resultado de todos aquellos temas que se sometan al voto de los accionistas y también gozarán del derecho de controlar nuestro negocio y nuestros asuntos. Ver la sección “Factores de riesgo – Riesgos relacionados con la Oferta Global y con nuestras Acciones - Nuestros principales accionistas actuales continuarán teniendo influencia significativa sobre nosotros después de la Oferta Global y sus intereses podrían entrar en conflicto con los suyos”.

Hasta donde es del conocimiento de GMéxico Transportes y con base en la información anterior, ninguna persona ejerce control, influencia significativa o poder de mando (según dichos conceptos se definen en la LMV) en GMéxico Transportes, salvo por Germán Larrea Mota Velasco, Presidente del Consejo de Administración, quien ejerce control sobre nosotros.

Durante el último ejercicio y al 30 de septiembre de 2017, el monto total de prestaciones que percibieron nuestros directivos relevantes y consejeros, incluyendo a nivel Subsidiarias, es de aproximadamente \$60,195,451.00.

ACCIONISTAS VENDEDORES

Los Accionistas Vendedores pertenecen al mismo grupo corporativo y son afiliadas de ciertos Intermediarios Colocadores en México.

La siguiente tabla indica los Accionistas Vendedores y el número acciones que dichos Accionistas Vendedores ofrecieron conjuntamente para su venta como parte de la porción secundaria esta Oferta Global. Los Accionistas Vendedores forman parte del mismo grupo corporativo y, por lo tanto, el número de acciones (incluyendo cualquier Acción materia de la Opción de Sobreasignación) que ofrecen respecto de la porción secundaria tanto de la Oferta en México como de la Oferta Internacional, podrán ser reasignadas entre dichos Accionistas Vendedores.

	Tenencia Accionaria antes de la Oferta Global		Número de Acciones Objeto de la Oferta Secundaria en México		Tenencia Accionaria después de la Oferta Global (considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación)		Cambio porcentual en la tenencia accionaria (considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación)
	Número	%	Sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación	Considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación	Número	%	
Accionistas Vendedores:							
Grupo Carso, S.A.B. de C.V	640,687,500	16.7500	18,869,048	21,699,405	618,988,095	15.0000	1.7500
Sinca Inbursa, S.A. de C.V, Fondo de Inversión de Capitales	315,562,500	8.2500	243,380,780	279,887,897	35,674,603	0.8645	7.3855
Total	956,250,000	25.0000	262,249,828	301,587,302	654,662,698	15.8645	9.1355

Los Accionistas Vendedores tienen ciertos derechos de nombramiento de miembros de nuestro Consejo de Administración. Los Accionistas Vendedores podrían actuar concertadamente ante cualquier evento. Ninguno de los Accionistas Vendedores venderá la totalidad de las Acciones representativas de nuestro capital social de las cuales son titulares.

En virtud de la participación de los Accionistas Vendedores en la Oferta Global, nuestros accionistas principales, una vez consumada la Oferta Global, continuarán teniendo la capacidad de determinar el curso de prácticamente todos los asuntos sometidos a la votación de nuestra asamblea de accionistas y, en consecuencia, ejercer control sobre nuestras políticas de negocio y demás asuntos. Ver “Factores de Riesgo—Nuestros principales accionistas actuales continuarán teniendo influencia significativa sobre nosotros después de la Oferta Global y sus intereses podrían entrar en conflicto con los suyos.”

OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS

En el curso ordinario de nuestro negocio, celebramos operaciones y esperamos seguir celebrando operaciones con algunas de nuestras afiliadas, accionistas y otras partes relacionadas, incluyendo operaciones en relación con la prestación de servicios de transporte, interconexión para la prestación de servicios de carga transnacionales, arrendamientos de carros y de locomotoras, en cumplimiento con la legislación aplicable en México, las cuales en todo caso son celebradas en condiciones de mercado. Dichas operaciones se encuentran sujetas a la aprobación, caso por caso, de nuestro Consejo de Administración, excepto por aquellas que (i) no sean significativas o (ii) sean celebradas en el curso ordinario de los negocios en condiciones de mercado. De conformidad con nuestros estatutos sociales, las operaciones que realicemos con partes relacionadas deberán ser analizadas por nuestro Consejo de Administración.

La siguiente tabla incluye los resultados de las operaciones celebradas con nuestras partes relacionadas durante los periodos que se indican a continuación:

	Al 31 de diciembre de			Al 30 de
	2016	2015	2014	septiembre de
				2017
Por cobrar:				
Union Pacific Railroad, Co.	\$ 309,119	\$ 280,354	\$ 238,102	\$ 382,526
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A de C.V.	45,136	23,556	4,194	47,029
Mexicana de Cobre, S. A. de C. V.	20,509	17,518	15,914	10,976
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	10,583	1,191	3,717	7,290
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	10,279	15,718	24,564	11,915
UP Logistic de México, S. de R.L.	6,779	5,355	-	27,155
Operadora de Minas Nacozari, S.A. de C.V.	5,965	590	358	853
Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V.	3,339	2,902	17,106	3,089
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	2,168	1,806	1,544	1,878
Unión Pacific de México, S. A. de C. V.	1,544	1,484	1,684	1,661
Union Pacific Distribution Service, Inc.	573	586	5,739	607
Buenavista del Cobre S. A. de C. V.	2	2	-	2
Grupo México, S.A.B. de C.V.	-	-	217,393	-
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	-	-	13,490	-
Asarco, Inc.	-	-	21	-
México Proyectos y Desarrollos Servicios, S. A. de C.V.	-	-	-	17
Servicio y Control Empresarial, S. A. de C.V.	-	-	-	11
Grupo México Servicios, S. A. de C. V.	-	-	-	3
	<u>\$ 415,996</u>	<u>\$ 351,062</u>	<u>\$ 543,826</u>	<u>\$ 495,012</u>
Por pagar a corto plazo:				
TTX Company	\$ 211,390	\$ 196,055	\$ 145,987	\$ 193,263
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V.	55,838	50,724	42,647	33,102
PS Technology, Inc.	16,648	7,561	4,990	-
Eólica el Retiro, S.A. de C.V.	5,270	-	-	3,990
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	147	134	-	122
Transentric, Inc.	7	135	1,546	6
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	3	3	3	3
UPRR International Advisors, Inc.	-	6	271	-
	<u>\$ 289,303</u>	<u>\$ 254,618</u>	<u>\$ 195,444</u>	<u>\$ 230,486</u>
Por pagar a largo plazo:				
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	24,477	24,477	24,477	\$ 24,477
	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</u>

Algunos de nuestros accionistas y miembros de nuestro Consejo de Administración controlan o tienen un interés directo o indirecto en las operaciones con partes relacionadas que se mencionan anteriormente. Ver la nota Número 16 de los Estados Financieros Consolidados para más información en relación con las operaciones que realizamos con partes relacionadas.

ESTATUTOS SOCIALES Y OTROS CONVENIOS

A continuación se presenta una descripción de nuestro capital social y un resumen de algunas de las disposiciones de nuestros estatutos sociales. Esta descripción no pretende ser completa y está calificada en su integridad por referencia a nuestros estatutos sociales y a la legislación mexicana.

Descripción general

Somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, constituida conforme a las leyes de México. Somos una controladora de acciones. Una copia de nuestros estatutos sociales ha sido presentada ante la CNBV y ante la BMV y dicha copia se encuentra disponible para consulta en las siguientes páginas de Internet: www.bmv.com.mx, www.gob.mx/cnbv o <http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>. Nuestra dirección es la siguiente: Bosque de Ciruelos No. 99, colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México. Nuestro teléfono es +52(55)5246-3700.

Capital Social

En virtud de que somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, nuestro capital social debe estar integrado por una parte fija y puede integrarse por una parte variable. A la fecha de este Prospecto, sin considerar las Acciones materia de la oferta, nuestro capital social emitido y en circulación consiste en 3,825,000,000 acciones, ordinarias, sin expresión de valor nominal, serie única, de las cuales 540,000 son representativas de la porción fija de nuestro capital social y 3,824,460,000 son representativas de la porción variable de nuestro capital social. No tenemos otras series o clases de acciones en circulación a la fecha del presente Prospecto. Inmediatamente después de dar efecto a la Oferta Global, considerando que se coloque la totalidad de las Acciones y que los Intermediarios Colocadores no ejerzan su Opción de Sobreasignación, 4,087,249,828 Acciones estarán en circulación, y 4,126,587,302, suponiendo que se ejerza en su totalidad la Opción de Sobreasignación. Nuestras Acciones pueden emitirse a favor de, pagarse por y ser propiedad de inversionistas mexicanos o extranjeros, sujeto a restricciones de ley. Nuestros estatutos sociales nos permiten emitir series adicionales de acciones de nuestro capital social con derechos de voto limitado, restringido o sin derecho de voto.

Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas

Nuestras acciones tienen pleno derecho de voto y cada acción da derecho al titular a un voto en cualquier asamblea general de accionistas.

De conformidad con nuestros estatutos vigentes, podemos celebrar dos tipos de Asambleas Generales, ordinarias y extraordinarias. Las Asambleas Generales Ordinarias de Accionistas son aquellas convocadas para discutir cualquier asunto que no esté reservado a las Asambleas Generales Extraordinarias de Accionistas. Las Asambleas Generales Ordinarias, que deberán reunirse por lo menos una vez al año dentro de los cuatro meses siguientes a la terminación de cada ejercicio social y serán aquéllas que tengan por objeto (i) aprobar los estados financieros del ejercicio anterior, (ii) discutir y aprobar los informes anuales del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, así como determinar la forma en que se aplicarán las utilidades del ejercicio (incluyendo, en su caso, el pago de dividendos), (iii) elegir a los miembros del Consejo de Administración, (iv) designar al presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, (v) aprobar cualquier aumento o reducción del capital variable y la emisión de las acciones correspondientes, (vi) aprobar el reporte anual del director general junto con el reporte del Consejo de Administración y la opinión del Consejo de Administración, (vii) determinar el importe máximo que podrá destinarse a la adquisición de acciones propias, y (viii) aprobar cualquier operación que represente el 20% o más de nuestros activos consolidados durante un ejercicio social.

Las Asambleas Extraordinarias, mismas que podrán reunirse en cualquier momento, serán aquéllas que tengan por objeto (i) la prórroga de la duración de la Compañía, o su disolución, (ii) el aumento o la disminución de la parte fija de nuestro capital social y la emisión de las acciones correspondientes, (iii) la emisión de acciones para llevar a cabo una oferta pública, (iv) cualquier modificación en nuestro objeto social o nacionalidad, (v) la fusión o transformación en cualquier otro tipo de sociedad, (vi) la emisión de acciones preferentes, (vii) la amortización de acciones con utilidades retenidas, (viii) la reforma de nuestros estatutos sociales incluyendo modificaciones a las cláusulas de cambio de control; (ix) cualquier otro asunto descrito en la legislación aplicable o en nuestros estatutos sociales; y (x) la cancelación de la inscripción de nuestras acciones en el Registro Nacional de Valores.

Las Asambleas de Accionistas serán convocadas en cualquier momento por nuestro Consejo de Administración, por el Presidente de nuestro Consejo de Administración o por nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, así como por el 25% de nuestros Consejeros o por el Secretario de nuestro Consejo de Administración. Nuestros accionistas titulares de acciones con derecho a voto, por cada 10% del capital social, incluso en forma limitada o restringida, podrán solicitar al presidente del Consejo de Administración o del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, en cualquier momento, que se convoque a una Asamblea General de Accionistas.

La convocatoria para las Asambleas se hará por medio de la publicación de un aviso en el sistema electrónico establecido por la Secretaría de Economía, o en caso de no existir dicho sistema, en el Diario Oficial de la Federación, o en un periódico de los de mayor circulación en la Ciudad de México, siempre con una anticipación de al menos 15 (quince) días naturales a la fecha señalada para la Asamblea.

La publicación deberá realizarse con una anticipación de al menos 15 días naturales a la fecha señalada para la Asamblea. La convocatoria correspondiente deberá (i) contener el Orden del Día, (ii) contener la fecha, lugar y hora, en que deba celebrarse, y (iii) estar suscrita por la persona o personas que la hagan. La información y los documentos relacionados con cada uno de los puntos establecidos en la Orden del Día estarán disponibles para los accionistas (en las oficinas de la Emisora), desde el momento en que se publique la convocatoria correspondiente.

Quórum y Votaciones

Para que una Asamblea General Ordinaria se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberá estar representado, por lo menos la mitad de nuestro capital social. En caso de segunda o ulterior convocatoria, la Asamblea General Ordinaria se considerará legalmente instalada cualquiera que sea el número de acciones representadas.

Para que las resoluciones de la Asamblea General Ordinaria sean válidas, deberán tomarse siempre, por lo menos, por la mayoría de los votos presentes.

Para que una Asamblea General Extraordinaria se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberá estar representado, por lo menos, el 75% de nuestro capital social. En caso de segunda o ulterior convocatoria, para que la Asamblea General Extraordinaria se considere legalmente instalada, deberá estar representado, por lo menos, por lo menos la mitad de nuestro capital social.

Para que las resoluciones de la Asamblea General Extraordinaria sean válidas, deberán tomarse siempre por el voto favorable del número de acciones que representen, por lo menos, el 50% de nuestro capital social.

Los accionistas titulares de acciones con derecho a voto (incluso limitado o restringido), que representen en lo individual o en conjunto cuando menos cada 10% del capital social (de manera individual o conjunta), podrán solicitar que se aplaze la votación de cualquier asunto respecto del cual no se consideren suficientemente informados.

Los titulares en lo individual o en conjunto de cuando menos el 20% de las acciones en circulación con derecho a voto podrán oponerse judicialmente a las resoluciones que se hubieren tomado en una asamblea general de accionistas, respecto de las cuales tengan derecho a voto, y solicitar al tribunal que ordene la suspensión de la resolución, si esta solicitud se presenta dentro de los 15 días siguientes al aplazamiento de la asamblea en la cual la resolución haya sido aprobada, en el entendido que (i) la resolución contra la cual se oponen viole la ley mexicana o los estatutos sociales, (ii) los accionistas que se oponen no asistieron a la asamblea o votaron en contra de la resolución a la cual se oponen, y (iii) los accionistas que se oponen entreguen una fianza al tribunal para garantizar el pago de cualesquier daños que pudieran surgir como resultado de la suspensión de la resolución. Estas disposiciones han sido escasamente utilizadas en México y, por lo tanto, la resolución que el tribunal competente pudiera tomar es incierta.

Los titulares de acciones que representen en lo individual o en conjunto el 5% o más del capital social, podrán ejercer la acción por responsabilidad civil (para nuestro beneficio y no para beneficio del demandante), contra todos o cualquiera de los consejeros, por violación a su deber de diligencia o deber de lealtad, por un monto equivalente a los daños y perjuicios que se causen, en términos del Artículo 38 fracción II de la LMV, siempre que se satisfagan los requisitos establecidos en el Artículo 163 de la LGSM. Las acciones para exigir esta responsabilidad prescribirán en cinco años.

Dividendos y Distribuciones

No se podrán decretar distribuciones de utilidades sin que previamente la Asamblea General de Accionistas apruebe los estados financieros que las arrojen y después de deducidas las cantidades que corresponden a (i) el impuesto sobre la renta, (ii) la participación de los trabajadores en las utilidades, y (iii) la amortización de pérdidas de ejercicios anteriores.

Asimismo, respecto de las utilidades decretadas:

1. Se separará un 5% para formar la reserva legal hasta que ésta ascienda al 20% de nuestro capital social.
2. Se separará la cantidad que acuerde la Asamblea General de Accionistas para la formación de uno o varios fondos de previsión, reinversión, amortización o de reservas, incluyendo las cantidades que sean aplicadas a la creación o incremento del monto para adquisición de acciones propias a que se refiere el Artículo 56 de la LMV.
3. El resto se aplicará en la forma que resuelva la Asamblea Ordinaria de Accionistas o se distribuirá entre los Accionistas en proporción al número de sus acciones si estuvieren totalmente pagadas, o de lo contrario al importe pagado de ellas.

Los pagos de dividendos serán llevados a cabo en los días hábiles y lugares que determine la Asamblea Ordinaria de Accionistas o bien el Consejo de Administración si dicho órgano fue facultado para ello por la Asamblea de Accionistas. El pago de dividendos será notificado mediante avisos publicados en un diario de amplia circulación en nuestro domicilio social.

Todos aquellos dividendos que no sean cobrados dentro de un plazo de 5 años contados a partir de la fecha en que hayan sido exigibles, se entenderán renunciados y prescritos a nuestro favor.

Nombramiento de Consejeros

La designación o elección de los miembros del Consejo de Administración corresponde a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas por mayoría simple de votos. El Consejo de Administración se integrará por un número mínimo de 5 consejeros y un número máximo de 21 consejeros, de los cuales cuando menos el 25% deberán ser independientes, según lo califique la propia Asamblea que los designe o ratifique, en términos de la LMV. La Asamblea podrá designar por cada consejero propietario, a su respectivo suplente. Los consejeros suplentes de los consejeros independientes deberán tener ese mismo carácter.

Los titulares de acciones con derecho a voto, incluso limitado o restringido, que en lo individual o en conjunto representen cuando menos cada 10% del capital social de la Emisora, tendrán derecho a designar en Asamblea General de Accionistas a un miembro propietario del Consejo de Administración y, en su caso, a su respectivo suplente, así como de revocar el nombramiento del propietario o suplente que previamente haya efectuado. En este caso, dicho accionista o grupo de accionistas ya no podrá ejercer sus derechos de voto para designar a los Consejeros propietarios y sus suplentes que corresponda elegir a la mayoría. Si cualquier accionista o grupo de accionistas que represente, cuando menos, cada 10% de las acciones comunes en que se divide el capital social, ejerce el derecho de nombrar un consejero propietario y su suplente, la mayoría sólo tendrá derecho a designar el número de Consejeros faltantes que corresponda nombrar a dicha mayoría. Dichos Consejeros sólo podrán ser revocados por los demás accionistas, cuando a su vez se revoque el nombramiento de todos los demás Consejeros. Asimismo, lo anterior será válido a menos que la remoción obedezca a una causa justificada de acuerdo a lo establecido en la LMV.

Facultades del Consejo de Administración

La administración de la Compañía está conferida al Consejo de Administración y al director general. El Consejo de Administración establece los lineamientos y estrategia general para la conducción de nuestro negocio y supervisa el cumplimiento de los mismos.

De conformidad con la LMV y nuestros estatutos sociales, el Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

- I. Establecer las estrategias generales para la conducción del negocio de la Emisora y personas morales que ésta controle.
- II. Vigilar la gestión y conducción de la Emisora y de las personas morales que ésta controle, considerando la relevancia que tengan estas últimas en la situación financiera, administrativa y jurídica de la Emisora, así como el desempeño de los directivos relevantes.
- III. Aprobar, con la previa opinión del comité que sea competente:
 - a) Las políticas y lineamientos para el uso o goce de los bienes que integren el patrimonio de la Emisora y de las personas morales que ésta controle, por parte de personas relacionadas.
 - b) Las operaciones, cada una en lo individual, con personas relacionadas, que pretenda celebrar la Emisora o las personas morales que ésta controle.
 - c) Los paquetes de emolumentos, compensaciones o remuneraciones integrales del Director General, ejecutivos, miembros del Consejo de Administración y demás directivos relevantes de la Emisora, atendiendo a la propuesta realizada por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias.
 - d) Tomar decisiones respecto de cualquier asunto en donde el Director General, ejecutivos y miembros del Consejo de Administración tengan algún interés personal.

No requerirán aprobación del Consejo de Administración, las operaciones que a continuación se señalan, siempre que se apeguen a las políticas y lineamientos que al efecto apruebe el Consejo:

1. Las operaciones que en razón de su cuantía carezcan de relevancia para la Emisora o personas morales que ésta controle.
 2. Las operaciones que se realicen entre la Emisora y las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa o entre cualquiera de éstas, siempre que: i) sean del giro ordinario o habitual del negocio, o ii) se consideren hechas a precios de mercado o soportadas en valuaciones realizadas por agentes externos especialistas.
 3. Las operaciones que se realicen con Consejeros, miembros de comités, funcionarios o empleados, siempre que se lleven a cabo en las mismas condiciones que con cualquier cliente o como resultado de prestaciones laborales de carácter general.
- e) Las operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, que por sus características puedan considerarse como una sola operación y que pretendan llevarse a cabo por la Emisora o las personas morales que ésta controle, en el lapso de un ejercicio social, cuando sean inusuales o no recurrentes, o bien, su importe represente, con base en cifras correspondientes al cierre del trimestre inmediato anterior en cualquiera de los supuestos siguientes: (i) la adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Emisora; (ii) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Emisora. Quedan exceptuadas las inversiones en valores de deuda o en instrumentos bancarios, siempre que se realicen conforme a las políticas que al efecto apruebe el propio Consejo.
 - f) El nombramiento, elección y, en su caso, destitución del Director General de la Emisora y su retribución integral, así como las políticas para la designación y retribución integral de los demás directivos relevantes, de conformidad con las recomendaciones realizadas por el o los Comités de Auditoría y Prácticas Societarias.

- g) Las políticas para el otorgamiento de mutuos, préstamos o cualquier tipo de créditos o garantías a personas relacionadas.
- f) Las dispensas para que un Consejero, directivo relevante o persona con poder de mando, aproveche oportunidades de negocio para sí o en favor de terceros, que correspondan a la Emisora o a las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa. Las dispensas por transacciones cuyo importe sea menor al mencionado en el inciso c) anterior, podrán delegarse en alguno de los comités de la Emisora encargado de las funciones en materia de Auditoría o Prácticas Societarias.
- h) Los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Emisora y de las personas morales que ésta controle.
- i) Las políticas contables de la Emisora, ajustándose a los principios de contabilidad reconocidos o expedidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores mediante disposiciones de carácter general.
- j) Los estados financieros de la Emisora.
- k) La contratación de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa y, en su caso, de servicios adicionales o complementarios a los de auditoría externa. Cuando las determinaciones del Consejo de Administración no sean acordes con las opiniones que le proporcione el Comité correspondiente, el citado Comité deberá instruir al Director General revelar tal circunstancia al público inversionista, a través de la bolsa de valores en que coticen las acciones de la Emisora o los títulos de crédito que las representen, ajustándose a los términos y condiciones que dicha bolsa establezca en su reglamento interior.

IV. Presentar a la Asamblea General de Accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:

- a) Los informes a que se refiere el artículo 43 (cuarenta y tres) de la LMV.
- b) El informe que el Director General elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de la LMV, acompañado del dictamen del auditor externo.
- c) La opinión del Consejo de Administración sobre el contenido del informe del Director General a que se refiere el inciso anterior.
- d) El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la LGSM en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.
- e) El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido.

V. Dar seguimiento a los principales riesgos a los que está expuesta la Emisora y personas morales que ésta controle, identificados con base en la información presentada por los Comités, el Director General y la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como a los sistemas de contabilidad, control interno y auditoría interna, registro, archivo o información, de éstas y aquélla, lo que podrá llevar a cabo por conducto del Comité que ejerza las funciones en materia de Auditoría.

VI. Aprobar las políticas de información y comunicación con los Accionistas y el mercado, así como con los Consejeros y directivos relevantes, para dar cumplimiento a lo previsto en la LMV.

VII. Determinar las acciones que correspondan a fin de subsanar las irregularidades que sean de su conocimiento e implementar las medidas correctivas correspondientes.

VIII. Establecer los términos y condiciones a los que se ajustará el Director General en el ejercicio de sus facultades de actos de dominio.

IX. Ordenar al Director General la revelación al público de los eventos relevantes de que tenga conocimiento. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación del Director General a que hace referencia el artículo 44 (cuarenta y cuatro), fracción V de la LMV.

X. Las demás que la Ley establezca o se prevean en estos estatutos sociales.

Resoluciones del Consejo de Administración

En las Sesiones del Consejo de Administración cada Consejero Propietario tendrá derecho a un voto. Los Consejeros Suplentes, únicamente tendrán derecho a votar cuando asistan y actúen en ausencia de los Consejeros Propietarios que sustituyan respectivamente. Se requerirá la asistencia de una mayoría de Consejeros con derecho a voto para que una Sesión del Consejo de Administración quede legalmente instalada. Las decisiones del Consejo de Administración serán válidas cuando se tomen, por lo menos, por la mayoría de los Consejeros con derecho a voto que estén presentes en la Sesión legalmente instalada de que se trate. En caso de empate, el Presidente decidirá con voto de calidad.

Los Consejeros estarán obligados a abstenerse expresamente de participar en la deliberación y votación de cualquier asunto que implique para ellos un conflicto de interés y deberán informar de ello al Presidente y Secretario del Consejo de Administración. Asimismo, deberán mantener absoluta confidencialidad respecto de todos aquellos actos, hechos o acontecimientos que no se hayan hecho del conocimiento público, así como de toda deliberación que se lleve a cabo en sesión del Consejo.

Las actas correspondientes a las Sesiones del Consejo de Administración deberán ser firmadas por el Presidente y el Secretario de la Junta de que se trate, pudiendo estos últimos certificar la concurrencia de los miembros del Consejo que asistan a la sesión correspondiente. Asimismo, el presidente o el secretario de cada sesión podrán solicitar la protocolización total o parcial de las actas correspondientes a las sesiones y podrán expedir las certificaciones que sean necesarias respecto de las actas o acuerdos correspondientes, así como dar cualquier aviso y notificación que correspondan a cualquier tercero, incluyendo cualquier autoridad o registro público o privado y podrán efectuar las publicaciones y actualizaciones que se requieran para dar cumplimiento a las resoluciones acordadas en la sesión y a las disposiciones legales vigentes y aplicables.

Comités del Consejo de Administración

Las principales funciones del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias son (i) supervisar y evaluar a nuestros auditores externos, así como analizar los reportes que sean elaborados por dichos auditores externos (incluyendo su dictamen), (ii) analizar y supervisar la elaboración de nuestros estados financieros y recomendar al consejo de administración su aprobación, (iii) informar al consejo de administración la situación que guarda nuestro sistema de control interno y auditoría interna y su adecuación, (iv) supervisar las operaciones con partes relacionadas y las operaciones que se lleven a cabo conforme a la legislación aplicable y que representen 20% o más de nuestros activos consolidados, (v) solicitar a nuestros directores o a expertos independientes la elaboración de los reportes que consideren necesarios, (vi) investigar e informar al consejo de administración cualquier irregularidad de la que tenga conocimiento, (vii) recibir y analizar recomendaciones y observaciones de los accionistas, miembros del consejo de administración, directores o cualquier tercero y tomar las medidas que considere necesarias, (viii) convocar a asambleas de accionistas, (ix) supervisar el cumplimiento por parte de nuestro director general de las instrucciones dadas por nuestro consejo de administración o accionistas, (x) proporcionar el reporte anual al consejo de administración en relación con las políticas de contabilidad, su suficiencia y adecuación, así como su consistencia, (xi) dar sus opiniones al Consejo de Administración en relación con el nombramiento y elección de nuestro director general, su retribución integral y destitución por causas justificadas, así como las políticas para la designación y retribución integral de los demás directivos relevantes, (xii) supervisar y reportar el desempeño de nuestros directivos clave, (xiii) dar su opinión al Consejo de Administración en relación con operaciones con partes relacionadas, (xiv) solicitar la opinión de expertos independientes, y (xv) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los reportes anuales para la Asamblea de Accionistas.

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias puede reunirse en cualquier momento. A fin de que las sesiones de este comité se celebren válidamente, se requerirá de la asistencia de por lo menos la mayoría de sus miembros, y sus decisiones serán válidas cuando sean adoptadas por al menos la mayoría de sus miembros.

Deber de Diligencia y Deber de Lealtad

La LMV impone los deberes de diligencia y de lealtad a los consejeros.

El deber de diligencia, generalmente requiere que los consejeros obtengan suficiente información y estén debidamente preparados para actuar en nuestro beneficio. El deber de diligencia se da por cumplido, principalmente, (i) cuando un consejero solicita y obtiene de nuestra parte toda la información necesaria para tomar una decisión, (ii) obteniendo información de terceros; (iii) requiriendo la presencia de, y la información de, nuestros funcionarios en tanto sea necesario para tomar decisiones, y (iv) asistiendo a las sesiones del consejo y revelando la información relevante en su poder. La omisión de actuar en cumplimiento del deber de diligencia por parte de un consejero, provoca que el consejero sea responsable de manera solidaria, junto con otros consejeros responsables, por daños y perjuicios que nos causen o a nuestras Subsidiarias. Una indemnización por demandas relacionadas con el incumplimiento al deber de diligencia de los consejeros ha sido incorporada en nuestros estatutos sociales. Además contamos con un seguro de protección a los consejeros en caso de incumplimientos de su deber de diligencia.

El deber de lealtad consiste, principalmente, en la obligación de mantener la confidencialidad de la información recibida en relación con el desempeño de las responsabilidades del consejero, de abstenerse de discutir o votar en asuntos donde el consejero tenga un conflicto de interés y abstenerse de tomar ventaja de oportunidades corporativas resultantes de sus acciones como consejero. Adicionalmente, el deber de lealtad se incumple si un accionista o grupo de accionistas se ve favorecido deliberadamente.

El deber de lealtad también se incumple si el consejero usa activos de la sociedad o aprueba el uso de activos de la sociedad en contravención con nuestras políticas, revela información falsa o engañosa, ordena, o hace que no se registre cualquier transacción en nuestros últimos registros, que pudiera afectar nuestros estados financieros, o evita que información relevante no sea revelada o sea modificada.

La violación al deber de lealtad sujeta a dicho consejero a responsabilidad de manera solidaria junto con todos los consejeros que lo incumplan, por los daños y perjuicios que nos causen y a las personas bajo nuestro control. La responsabilidad también podrá surgir si resultan daños y perjuicios de los beneficios obtenidos por los consejeros o terceros, como resultado de las actividades realizadas por dichos consejeros.

Las demandas por el incumplimiento al deber de diligencia o al deber de lealtad, sólo pueden ser interpuestas en nuestro beneficio, y no en beneficio del demandante, y sólo podrán ser interpuestas por nosotros, por los accionistas o por los grupos de accionistas que representen por lo menos el 5% de las Acciones en circulación.

A manera de exclusión de responsabilidad para los consejeros, la LMV señala que la responsabilidad antes descrita no podrá ser exigible si el consejero actuó de buena fe y si (i) cumplió con las leyes y estatutos sociales, (ii) la decisión fue tomada con base en la información proporcionada por los funcionarios, auditores externos o expertos externos, cuya capacidad y credibilidad no son objeto de duda razonable, y (iii) el consejero seleccionó la alternativa más adecuada de buena fe y cualquier efecto negativo de dicha decisión no era razonablemente previsible, con base en la información disponible. Las cortes mexicanas no han interpretado dichas disposiciones, y por lo tanto, la aplicabilidad y ejecución de esta excepción permanece incierta.

De conformidad con la LMV y nuestros estatutos sociales, el director general y nuestros directivos principales deben actuar en nuestro beneficio y no en el beneficio de cualquier accionista o grupo de accionistas. Además, nuestros directivos deben presentar nuestras principales estrategias de negocios y las de las sociedades bajo nuestro control al Consejo de Administración para su aprobación, proponer a nuestro Consejo de Administración nuestro presupuesto anual, presentar propuestas para el control interno al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, preparar todo la información relevante relacionada a nuestras actividades y a las actividades realizadas por las sociedades bajo nuestro control, revelar información relevante al público y mantener sistemas de contabilidad y registro, así como mecanismos de control interno adecuados, preparar y presentar al consejo los estados financieros anuales e implementar los mecanismos de control internos.

Cambios a Nuestro Capital Social

El capital variable de la Emisora podrá aumentarse o disminuirse, con la única formalidad de que los aumentos o disminuciones sean acordados en Asamblea General Ordinaria de Accionistas y que se protocolice dicha acta ante un

notario público, sin que sea necesaria la reforma de nuestros estatutos sociales, ni la inscripción del testimonio de la escritura respectiva en el Registro Público de Comercio correspondiente.

Nuestro capital mínimo fijo no podrá aumentarse o disminuirse sin (i) acuerdo previo de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas y (ii) reforma de nuestros estatutos sociales. En caso de disminución se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto por el Artículo 9 de la LGSM, si la reducción de capital se hiciese para reembolsar sus aportaciones a los accionistas o liberarlos de la obligación de efectuar exhibiciones de su valor de suscripción aún no pagadas.

Todo aumento o disminución de nuestro capital social deberá inscribirse en nuestro libro de variaciones de capital. No podrán decretarse incrementos a nuestro capital social si no se encuentran íntegramente suscritas y pagadas todas las acciones emitidas con anterioridad. En el caso de aumento de capital como resultado de la capitalización de primas sobre acciones, de utilidades retenidas, de reservas o de cualesquier otras cuentas del capital contable, los accionistas participarán del aumento en proporción al número de sus acciones. En virtud de que los títulos de las acciones de la Emisora no contienen expresión de valor nominal, no será necesario que se emitan nuevos títulos en estos casos. En el caso de reducción a nuestro capital social mediante reembolso, el importe del mismo quedará a disposición de nuestros accionistas a quienes corresponda, sin que se devenguen intereses sobre tal reembolso.

Podremos emitir acciones no suscritas, las cuales se conservarán en nuestra tesorería para ser entregadas en la medida que se realice su suscripción.

Asimismo, podremos contar o emitir acciones no suscritas para su colocación entre el público inversionista, siempre que se mantengan en tesorería y se cumplan las condiciones previstas en el Artículo 53 de la LMV. Para efectos de lo previsto anteriormente, no será aplicable el Artículo 132 de la LGSM.

Amortización

Nuestros estatutos sociales permiten que amorticemos acciones con utilidades repartibles sin que se disminuya nuestro capital social. La Asamblea General Extraordinaria de Accionistas que acuerde la amortización, además de observar en lo señalado en el Artículo 136 de la LGSM, observará las siguientes reglas particulares:

- I. La Asamblea podrá acordar amortizar acciones en forma proporcional a todos nuestros accionistas, de tal forma que después de la amortización estos mantengan los mismos porcentajes respecto del total de nuestro capital social que hubieren presentado previa la amortización, sin que sea necesario cancelar títulos de acciones en virtud de que éstos no contienen expresión de valor nominal y sin que sea necesario que la designación de las acciones a ser amortizadas se realice mediante sorteo, no obstante que la Asamblea hubiere fijado un precio determinado. Asimismo, la Asamblea podrá acordar reducir el capital social autorizado de la Sociedad hasta por el monto que no se encuentre o no hubiere sido, suscrito y pagado, cancelando las acciones correspondientes.
- II. En el caso de que la Asamblea acuerde que la amortización de acciones se realice mediante su adquisición en bolsa, la propia Asamblea o, en su caso, el Consejo de Administración, aprobará el sistema para el retiro de acciones, el número de acciones que serán amortizadas y la persona que se designe como intermediario o agente comprador en bolsa.
- III. Salvo por lo previsto en el segundo inciso anterior, y en el caso de que la Asamblea hubiere fijado un precio determinado para la amortización, las acciones a ser amortizadas se designarán en todo caso mediante sorteo ante Notario o Corredor Público, en el concepto de que el sorteo referido se deberá realizar en todo caso por separado respecto de cada una de las Series que integren el capital social, de tal forma que se amorticen acciones de todas las Series en forma proporcional, para que éstas representen después de la amortización el mismo porcentaje respecto del total del capital social que hubieren representado previa la amortización. Los títulos de las acciones amortizadas en el caso a que se refiere este inciso tercero quedarán nulificados.

Disolución o Liquidación

Una vez disuelta la Emisora, se nombrará a uno o más liquidadores en una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas para concluir los asuntos de la Emisora. Todas las acciones pagadas y en circulación del capital social tendrán derecho a participar en forma equitativa en los recursos de la liquidación.

Registro y Transmisión de Nuestras Acciones

Nuestras acciones se encuentran inscritas ante el RNV. Las acciones constarán en títulos emitidos en forma nominativa, los cuales se depositarán ante el Indeval en todo momento. Nuestros accionistas únicamente podrán ser titulares de sus acciones en forma de registros en libros, a través de los participantes que tengan cuenta con Indeval (es decir, mediante las constancias emitidas por Indeval, complementadas con los registros de participantes en Indeval). Indeval es el tenedor registrado respecto de todas las acciones inscritas. Los intermediarios, bancos y otras instituciones financieras mexicanas y extranjeras y entidades autorizadas por la CNBV. Conforme a la legislación mexicana, únicamente las personas listadas en nuestro libro de registro de acciones y los titulares de las certificaciones emitidas por Indeval junto con las certificaciones emitidas por participantes del Indeval, serán reconocidos como nuestros accionistas; de conformidad con lo previsto por la LMV, las constancias emitidas por Indeval junto con las certificaciones emitidas por los participantes del Indeval, son suficientes para hacer constar la propiedad de nuestras acciones y para ejercer los derechos respecto de dichas acciones, en Asambleas de Accionistas u otros.

Derechos de suscripción preferente

Cuando se aumente nuestro capital social, todos nuestros accionistas tendrán derecho preferente en proporción al número de sus acciones para suscribir las que se emitan o las que se pongan en circulación. El derecho señalado en este párrafo deberá ser ejercitado dentro de los 15 días naturales siguientes a aquél en que se publiquen los acuerdos correspondientes en el sistema electrónico establecido por la Secretaría de Economía, o en caso de no existir dicho sistema, en el Diario Oficial de la Federación o en un periódico de los de mayor circulación en la Ciudad de México. Dicho derecho no será aplicable con motivo de aumentos en el capital social aprobados en relación con (i) una fusión, (ii) la conversión de obligaciones, (iii) la recolocación de acciones propias que se hubieren adquirido a través de la BMV, (iv) la oferta pública de acciones en los términos de la LMV y (v) la capitalización de primas sobre acciones, de utilidades retenidas, de reservas o de cualesquier otras cuentas del capital contable.

En el caso de que quedaren sin suscribir acciones después de la terminación del plazo durante el cual nuestros accionistas hayan gozado del derecho de preferencia para suscribir acciones, las acciones de que se trate podrán ser ofrecidas a cualquier persona para suscripción y pago en los términos y plazos que disponga la propia Asamblea que hubiere decretado el aumento de capital, o en los términos y plazos que disponga el Consejo de Administración o los Delegados designados por la Asamblea a dicho efecto. Dichas acciones no podrán ser objeto de oferta pública ni podrá llevarse a cabo ofrecimiento alguno mediante la intervención de intermediarios colocadores. Lo anterior, en el entendido que el precio al cual se ofrezca las acciones a terceros no podrá ser menor a aquél al cual fueron ofrecidas a los accionistas de la Emisora para suscripción y pago

Ciertas Protecciones de Minorías

Conforme a la LMV, nuestros estatutos sociales incluyen ciertas protecciones para los accionistas minoritarios, de las cuales algunas han sido descritas anteriormente. Estas protecciones a las minorías incluyen:

- Por cada 10%, en lo individual o en conjunto, del total del capital accionario en circulación incluso con derecho de voto limitado o restringido:
 - votar que se requiera la convocatoria de una asamblea de accionistas;
 - solicitar que las resoluciones con relación a cualquier asunto del cual no fueron suficientemente informados, sean aplazados por una única ocasión y por un plazo de 3 días naturales; y
 - nombrar un miembro del Consejo de Administración y su respectivo suplente del Consejo de Administración.
- los tenedores que en lo individual o en conjunto tengan el 20% o más de las acciones en circulación con derecho a voto podrán oponerse judicialmente a las resoluciones que se hubieren tomado en una asamblea de accionistas y solicitar al tribunal que ordene la suspensión de la resolución, si esta solicitud se presenta dentro de los 15 días siguientes al aplazamiento de la asamblea en la cual la resolución haya sido aprobada, en el entendido que (i) la resolución contra la cual se oponen viole la ley mexicana o los estatutos sociales, (ii) los accionistas que se oponen no asistieron a la asamblea

o votaron en contra de la resolución a la cual se oponen, y (iii) los accionistas que se oponen entreguen una fianza al tribunal para garantizar el pago de cualesquier daños que pudieran surgir como resultado de la suspensión de la resolución en caso de que el tribunal se declare a favor del accionista que se opone; estas disposiciones han sido escasamente utilizadas en México, y por lo tanto, la resolución que el tribunal competente pudiera tomar es incierta.

- los accionistas que representen el 5% o más del capital social, podrán ejercer la acción por responsabilidad civil (para nuestro beneficio y no para beneficio del demandante), contra todos o cualquiera de los consejeros, por violación a su deber de diligencia o deber de lealtad, por un monto equivalente a los daños y perjuicios que nos causen. Las acciones para exigir esta responsabilidad prescribirán en cinco años.

Restricciones a la Adquisición de Acciones y Celebración de Convenios de Voto

Nuestros estatutos sociales incluyen ciertas restricciones a la adquisición de acciones, entre las cuales se incluye que la persona o grupo de personas que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 10%, o múltiplos de éste, de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización del Consejo de Administración de la Sociedad, autorización que podrá ser otorgada en términos del procedimiento que se describe a continuación:

1. El o los posibles adquirentes entregarán en el domicilio de la Emisora una solicitud por escrito dirigida al Presidente del Consejo de Administración, en la cual, deberán señalar lo siguiente:
 - (i) número de acciones de las que sean propietarios o tenedores, ya sea de manera directa o indirecta, al momento de la presentación de la solicitud,
 - (ii) número de acciones que pretenden adquirir, ya sea de manera directa o indirecta,
 - (iii) la identidad y nacionalidad de la persona o grupo de personas que pretenden adquirir las acciones, debiendo revelar la identidad del beneficiario último en caso de que la adquisición se realice a través de cualquier vehículo,
 - (iv) el origen de los recursos económicos que pretenda utilizar para pagar el precio de las acciones objeto de la solicitud, y
 - (v) un domicilio en México para recibir notificaciones y avisos en relación con la solicitud presentada.
2. Dentro de los 8 días hábiles siguientes a la fecha en que el Presidente del Consejo de Administración hubiere recibido la solicitud de autorización correspondiente, éste deberá convocar a una sesión del Consejo de Administración para considerar, discutir y resolver sobre la solicitud de autorización presentada.
3. El Consejo de Administración resolverá sobre toda solicitud de autorización que se presente en términos de esta Cláusula, dentro de los 90 días naturales siguientes a la fecha en que la solicitud fue presentada, siempre y cuando, la solicitud contenga toda la información requerida. Si el Consejo de Administración no resolviera dentro de dicho plazo, la solicitud de autorización se entenderá negada.

Para considerar válidamente instalada una sesión del Consejo de Administración, en primera o ulterior convocatoria, que delibere y en su caso resuelva sobre la solicitud de autorización correspondiente, se requerirá la asistencia de cuando menos el 75% de sus miembros propietarios o de sus respectivos suplentes, según corresponda. Las resoluciones serán válidas cuando se aprueben mediante el voto favorable de por lo menos el 75% de los miembros del Consejo de Administración.

4. El Consejo de Administración podrá solicitar la documentación adicional y las aclaraciones que considere necesarias para resolver sobre la solicitud de autorización que le hubiere sido presentada.
5. El Consejo de Administración podrá negar su autorización, en cuyo caso señalará al solicitante por escrito las bases y razones de la negativa, las cuales deberán estar fundadas y motivadas.

En la evaluación que haga el Consejo de Administración de las solicitudes de autorización a que se refiere esta Cláusula, éste deberá tomar en cuenta los factores que estime pertinentes, considerando los intereses de la Emisora y a sus accionistas, incluyendo factores de carácter financiero, de mercado, de negocios, la solvencia moral y económica de los posibles adquirentes, el origen de los recursos que el posible adquirente utilice para realizar la adquisición, posibles conflictos de interés, la protección de los accionistas minoritarios, los beneficios esperados para el desarrollo futuro de la Emisora y sus subsidiarias, entre otros.

Oferta Pública de Adquisición y Cambio de Control

La persona o grupo de personas (según dicho término se define en la Ley del Mercado de Valores) que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 30% o más de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización por escrito del Consejo de Administración de la Emisora, autorización que podrá ser otorgada en términos del procedimiento que se describe en el inciso A anterior de la presente Cláusula.

No obstante lo anterior, en el supuesto que el Consejo de Administración autorice la adquisición de las acciones en términos de este inciso (B), la Persona que pretenda adquirirlas deberá llevar a cabo una oferta pública de adquisición (i) por el porcentaje del capital social equivalente a la proporción de acciones que se pretende adquirir en relación con el total de éstas o por el 10% (diez por ciento) de dicho capital social, 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 la Sociedad, y (ii) por el 100% (cien por ciento) del capital social cuando el oferente pretenda obtener el control de la Sociedad.

La oferta pública de adquisición a que se refiere esta Cláusula deberá ser completada dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que la adquisición de las acciones hubiere sido autorizada por el Consejo de Administración y deberá de ser realizada de conformidad con las reglas establecidas en la Ley del Mercado de Valores y demás regulación aplicable.

Cualquier transmisión de acciones que se pretenda realizar en contravención a lo establecido en la dicha cláusula no será inscrita en el libro de registro de acciones de la Emisora y ésta no reconocerá al adquirente como propietario, ni éste podrá ejercer los derechos corporativos inherentes a las Acciones.

Cancelación del Registro ante el RNV

En el caso de cancelación de la inscripción de las acciones de la Emisora en dicho registro, ya sea por solicitud de la propia Emisora o por resolución adoptada por la CNBV en términos de ley, la Emisora se obliga a realizar una oferta pública de adquisición en términos del artículo 108 de la LMV, la cual deberá dirigirse exclusivamente a los accionistas o tenedores de los títulos de crédito que representen dichas acciones, que no formen parte del grupo de personas que tengan el control de la Emisora: (i) a la fecha del requerimiento de la CNBV tratándose de la cancelación de la inscripción por resolución de dicha comisión; o (ii) a la fecha en que surta efectos la oferta, conforme el acuerdo adoptado por la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas con el voto favorable de los titulares de acciones con o sin derecho a voto, que representen el noventa y cinco por ciento del capital social, tratándose de la cancelación voluntaria de la misma.

La Emisora deberá afectar en un fideicomiso, por el periodo que estime conveniente, pero cuando menos de 6 (seis) meses contados a partir de la fecha de la cancelación, los recursos necesarios para comprar al mismo precio de la oferta pública de adquisición las acciones de los inversionistas que no acudieron a dicha oferta, en el evento de que una vez realizada la oferta pública de adquisición y previo a la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de la Emisora u otros valores emitidos con base en esas acciones en el RNV, la Emisora no hubiera logrado adquirir el 100% del capital social pagado.

La oferta pública de adquisición antes mencionada deberá realizarse cuando menos al precio que resulte más alto entre: (i) el valor de cotización, y (ii) el valor contable de las acciones o títulos que representen dichas acciones de acuerdo al último reporte trimestral presentado a la propia CNBV y a la BMV antes del inicio de la oferta, el cual podrá ser ajustado cuando dicho valor se vaya modificando de conformidad con criterios aplicables a la determinación de información relevante, en cuyo caso, deberá considerarse la información más reciente con que cuente la Emisora, acompañada de una certificación de un directivo facultado de la Emisora respecto de la determinación de dicho valor contable.

Para los efectos anteriores, el valor de cotización será el precio promedio ponderado por volumen de las operaciones que se hayan efectuado durante los últimos 30 días en que se hubieren negociado las acciones de la Emisora o títulos de crédito que representen dichas acciones, previos al inicio de la oferta, durante un periodo que no podrá ser superior a 6 meses. En caso de que el número de días en que se hayan negociado dichas acciones o títulos que amparen dichas acciones, durante el periodo señalado, sea inferior a 30, se tomarán los días en que efectivamente se hubieren negociado. Cuando no hubiere habido negociaciones en dicho periodo, se tomará el valor contable.

No será necesario llevar a cabo la oferta pública si se acredita el consentimiento de la totalidad de los accionistas para la cancelación correspondiente.

La CNBV podrá autorizar el uso de una base distinta para la determinación del precio de la oferta, atendiendo a la situación financiera de la Emisora, siempre que se cuente con la aprobación del Consejo de Administración, previa opinión del comité que desempeñe funciones en materia de prácticas societarias, en las que se contengan los motivos por los cuales se considera justificado establecer precio distinto, respaldado de un informe de un experto independiente.

Asuntos Adicionales

Pérdida de Acciones

Conforme a lo requerido por la legislación mexicana, nuestros estatutos establecen los accionistas extranjeros de la Emisora se obligan formalmente con la Secretaría de Relaciones Exteriores a considerarse como nacionales respecto a las acciones emitidas por la Emisora que adquieran, así como de los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de que sea titular la Emisora o bien de los derechos y obligaciones que deriven de los contratos en que sea parte la propia Emisora con autoridades mexicanas, y a no invocar por lo mismo, la protección de sus gobiernos, bajo la pena, en caso contrario, de perder en beneficio de la nación las acciones que hubieren adquirido.

Compra de Acciones Propias

La Emisora podrá adquirir acciones representativas de su propio capital social a través de la BMV, en los términos del Artículo 56 de la LMV, sin que sea aplicable la prohibición establecida en el primer párrafo del Artículo 134 de la LGSM, siempre que la adquisición se realice con cargo al capital contable, en cuyo supuesto podrán mantenerlas en tenencia propia sin necesidad de realizar una reducción de capital social, o bien, con cargo al capital social, en cuyo caso se convertirán en acciones no suscritas que se conserven en tesorería, sin necesidad de acuerdo de la Asamblea.

La Asamblea General Ordinaria de Accionistas deberá señalar expresamente, para cada ejercicio, el monto máximo de recursos que podrá destinarse a la compra de acciones propias, con la única limitante de que (i) los recursos que puedan destinarse a ese fin no podrán exceder el saldo total de las utilidades netas de la Emisora, incluyendo las retenidas, (ii) que la Emisora, en su caso, se encuentre al corriente en el pago de las obligaciones derivadas de instrumentos de deuda inscritos en el RNV, y (iii) que la adquisición y enajenación de las acciones o títulos de crédito que representen dichas acciones, en ningún caso podrán dar lugar a que se excedan los porcentajes referidos en el Artículo 54 de la LMV, ni que se incumplan los requisitos de mantenimiento del listado en la bolsa de valores correspondiente. Por su parte, y en la medida en que la Asamblea no hubiere hecho la designación, el Consejo de Administración podrá designar al efecto a la o las personas responsables de la adquisición y colocación de acciones propias. En tanto las acciones pertenezcan a la propia Compañía, éstas no podrán ser representadas ni votadas en Asambleas de Accionistas de cualquier clase ni ejercitarse derechos sociales o económicos de tipo alguno.

Las acciones propias que pertenezcan a la Emisora o, en su caso, las acciones de tesorería, sin perjuicio de lo establecido por la LGSM, podrán ser colocadas entre el público inversionista, sin que el aumento de capital social correspondiente requiera resolución de Asamblea de Accionistas de ninguna clase, ni del acuerdo del Consejo de

Administración. Para efectos de lo previsto en este párrafo, no será aplicable lo dispuesto por el Artículo 132 de la LGSM.

La adquisición y enajenación de acciones previstos nuestros estatutos sociales, los informes que sobre dichas operaciones deban presentarse a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, las normas de revelación en la información financiera, así como la forma y términos en que estas operaciones sean dadas a conocer a la CNBV, a la bolsa de valores correspondiente y al público inversionista, estarán sujetos a los términos de la LMV y a las disposiciones de carácter general que expida la propia CNBV.

Conflicto de Intereses

Conforme a la LGSM, un accionista que vote en una transacción comercial en la que sus intereses estén en conflicto con aquellos de la Emisora, deberá abstenerse de cualquier deliberación sobre el asunto correspondiente. La violación de dicha obligación por parte de cualquier accionista podrá tener como consecuencia que el accionista sea responsable de los daños, pero únicamente si la operación no habría sido aprobada sin el voto de este accionista.

Los miembros del Consejo de Administración estarán obligados a abstenerse expresamente de participar en la deliberación y votación de cualquier asunto que implique para ellos un conflicto de interés y deberán informar de ello al Presidente y Secretario del Consejo de Administración.

Derecho de Separación

En caso de aprobarse por nuestros accionistas un cambio en nuestro objeto social, nacionalidad, o nuestra transformación a otro tipo de sociedad, cualquier accionista con derecho a voto que hubiere votado en contra de la aprobación de estos asuntos en la Asamblea General de Accionistas, tendrá derecho de separarse de la sociedad y a recibir el valor en libros de sus Acciones, de conformidad con los últimos estados financieros aprobados por nuestros accionistas, siempre y cuando el accionista ejerza dicho derecho dentro de los quince días siguientes a la Asamblea en la que se haya aprobado el cambio.

Jurisdicción

Nuestros estatutos sociales establecen que, para todo lo relativo a la interpretación y cumplimiento de nuestros Estatutos Sociales, los accionistas se someten a la jurisdicción de los tribunales competentes de la Ciudad de México, renunciando a cualquier otro fuero que pudiere corresponderles en virtud de sus domicilios presentes o futuros.

PLAN DE DISTRIBUCIÓN

Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa, Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), actúan como intermediarios colocadores líderes de la Oferta en México. Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), y Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, actúan como coordinadores globales conjuntos. Por su parte, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., Credit Suisse Securities (USA) LLC, Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated y Morgan Stanley & Co. LLC., actúan como Intermediarios Colocadores Internacionales.

Colocación

En la fecha de determinación del Precio de Colocación, la Emisora y los Accionistas Vendedores celebraron con los Intermediarios Colocadores en México, un contrato de colocación conforme a la modalidad de mejores esfuerzos de 403,174,604 Acciones, (las cuales incluyen las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México), correspondientes a la parte primaria y a la parte secundaria de la Oferta en México, de las cuales, 52,587,992 Acciones corresponden a las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México. La Opción de Sobreasignación en México fue otorgada por la Emisora y los Accionistas Vendedores a los Intermediarios Colocadores en México en los términos descritos más adelante en este Plan de Distribución.

Además, la Emisora y los Accionistas Vendedores celebraron con los Intermediarios Colocadores Internacionales un contrato de compraventa (*purchase agreement*) sujeto a la legislación del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América, con respecto a la Oferta Internacional de 200,000,000 Acciones, correspondientes a la parte primaria y a la parte secundaria de la Oferta Internacional, de las cuales, 26,086,956 Acciones corresponden a la Opción de Sobreasignación Internacional.

Sindicación

Los Intermediarios Colocadores en México podrán celebrar contratos de sindicación con intermediarios que participen en la colocación de las Acciones en la Oferta en México (los “Subcolocadores”), mismos que contendrán restricciones para que los Subcolocadores enajenen Acciones fuera del mercado mexicano y otras disposiciones del contrato entre sindicatos referido a continuación.

Porciones de Colocación

La siguiente tabla muestra el número de Acciones (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México) distribuidas por cada uno de los Intermediarios Colocadores en México y los Subcolocadores en la Oferta en México:

Intermediarios Colocadores en México	Número de Acciones	Porcentaje
Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer	106,376,612	26%
Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa	63,310,000	16%
Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa	8,950,000	2%
Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México	171,950,000	43%
Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México)	52,587,992	13%

Distribución

El plan de distribución de los Intermediarios Colocadores en México contempló distribuir las Acciones objeto de la Oferta en México (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México) entre inversionistas

personas físicas o morales de nacionalidad mexicana o extranjera, residentes en México, en los términos que permita el contrato entre sindicatos antes referido, cuando la legislación aplicable al régimen de inversión de dichos inversionistas lo permita, que sean clientes de las casas de bolsa o del área de banca patrimonial de las instituciones financieras que participen en la Oferta en México, de conformidad con las prácticas de asignación utilizadas en el mercado mexicano. Además, los Intermediarios Colocadores en México distribuyeron las Acciones (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México) entre inversionistas representativos del mercado institucional, constituido principalmente por Afores, instituciones de seguros, instituciones de fianzas, fondos de inversión, sociedades de inversión especializadas de fondos para el retiro, fondos de pensiones y jubilaciones de personal y de primas de antigüedad (con independencia de las formas de su constitución, incluyendo fideicomisos), y otras entidades financieras que conforme a su régimen autorizado, puedan invertir en las Acciones.

Promoción

La Oferta en México se promovió a través de reuniones con grupos de inversionistas denominadas “encuentros bursátiles”, que fueron realizadas en algunas de las principales ciudades de México y celebradas tanto con inversionistas institucionales, como con algunos inversionistas individuales, personas físicas y morales, y con las áreas de promoción de las casas de bolsa y de las instituciones financieras que participen en la Oferta en México. Adicionalmente, la Oferta en México se promovió a través de reuniones privadas o conferencias telefónicas con posibles inversionistas, cada una en forma independiente.

Posturas

Los Intermediarios Colocadores en México y algunas de sus afiliadas en México y en el extranjero, mantienen y continuarán manteniendo relaciones de negocios con la Emisora, los Accionistas Vendedores, sus Subsidiarias y afiliadas (incluyendo a sus accionistas), y periódicamente prestan servicios, principalmente de carácter financiero, a cambio de contraprestaciones en términos de mercado, a la Emisora, los Accionistas Vendedores, sus Subsidiarias y afiliadas (incluyendo las que recibirán por los servicios como intermediarios colocadores, en su carácter de Intermediarios Colocadores en México, respecto de la Oferta en México). Los Intermediarios Colocadores en México consideran que no tienen conflicto de interés alguno con la Emisora ni con los Accionistas Vendedores en relación con los servicios que prestan con motivo de la Oferta en México, no obstante la existencia de relaciones de negocios.

Germán Larrea Mota Velasco, Presidente del Consejo de Administración del Emisor y accionista controlador de Grupo México, S.A.B. de C.V., que a su vez es accionista controlador del Emisor, participó por su propio derecho en la Oferta Global mediante la adquisición de 121,000,000 de acciones al Precio de Colocación de las Acciones. Ver sección “Accionistas Vendedores” de este Prospecto.

Salvo lo descrito en el párrafo inmediato anterior, la Emisora, los Accionistas Vendedores y los Intermediarios Colocadores en México, no tienen conocimiento que personas morales o personas físicas, en lo individual o en grupo, hayan presentado, cada una de ellas o en grupo, siendo o no personas relacionadas (según el término se define en la LMV), órdenes suscripción de Acciones en la Oferta en México por un monto que, en cada caso, haya sido mayor al 5% de la Oferta en México, y ninguno de los principales accionistas, funcionarios o miembros del Consejo de Administración de la Emisora, presentaron órdenes de suscripción de Acciones objeto de la Oferta en México. Ni la Emisora, ni los Intermediarios Colocadores en México, otorgaron preferencia alguna en la Oferta en México a las citadas personas, en relación con las órdenes que éstas presentaron de suscripción de Acciones en la Oferta en México. Cualquier persona, relacionada o no, con intención de adquirir Acciones, tuvo la posibilidad de participar en la Oferta en México en igualdad de condiciones.

Durante el período de promoción, los Intermediarios Colocadores en México y, en su caso, los Subcolocadores promovieron la Oferta en México entre posibles inversionistas. Los Intermediarios Colocadores en México recibieron posturas de compra de Acciones por parte de sus clientes y de los demás Subcolocadores hasta las 15:00 horas, hora de la Ciudad de México, de la fecha de determinación del Precio de Colocación de las Acciones.

Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer recibió y concentró las posturas recibidas por los Intermediarios Colocadores en México y Subcolocadores. La fecha de determinación del Precio de Colocación de las Acciones fue la Fecha de la Oferta, que tuvo lugar el día hábil anterior a la Fecha de Registro en la BMV. El Precio de Colocación se dio a conocer vía electrónica, mediante el aviso de colocación que los Intermediarios Colocadores en México ingresaron al Sistema Electrónico de Comunicación con Emisoras de Valores (EMISNET) de la BMV, el día hábil anterior a la Fecha de Registro en la BMV.

Se recomendó a los inversionistas interesados en adquirir Acciones, consultar a la casa de bolsa por medio de la cual hayan decidido presentar sus órdenes de compra respecto de la fecha y hora límite en la cual cada casa de bolsa recibió dichas órdenes de su clientela y cualquier otro aspecto que consideraran relevante relacionado con la Oferta en México. El día hábil anterior a la Fecha de Registro en la BMV y una vez determinados la demanda y la asignación de las Acciones objeto de la Oferta Global, los Intermediarios Colocadores en México celebraron un contrato de colocación respecto de las Acciones objeto de la Oferta en México (incluyendo las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación en México) con la Emisora y los Accionistas Vendedores. A su vez, los Intermediarios Colocadores en México pudieron haber celebrado contratos de sindicación con los Subcolocadores.

Un día hábil anterior a la Fecha de Registro en la BMV, antes que tuviera lugar el registro de las Acciones objeto de la Oferta en México en la BMV, es decir, la fecha en que se determinó el Precio de Colocación y se asignaron las Acciones, los Intermediarios Colocadores en México publicaron el aviso de colocación en el Sistema Electrónico de Comunicación con Emisoras de Valores (EMISNET) de la BMV.

Asignación

El día hábil anterior a la Fecha de Registro en la BMV, los Intermediarios Colocadores en México, mediante acuerdo con la Emisora, asignaron las Acciones objeto de la Oferta en México (incluyendo un número de Acciones igual a aquellas objeto de la Opción de Sobreasignación en México que sean obtenidas de operaciones de préstamo de valores) al Precio de Colocación, a sus clientes y a los Subcolocadores, a través de un proceso de formación de libro, tomando en consideración lo siguiente: (i) el monto de demanda presentada por cada uno de los posibles participantes en la Oferta en México, (ii) los diferentes niveles de precios de las Acciones objeto de la Oferta en México ofertados por cada uno de los posibles participantes en la Oferta en México, y (iii) otras características de la demanda presentada por cada uno de los posibles participantes en la Oferta en México, incluyendo las ofertas sujetas a números máximos y/o mínimos de Acciones y precios máximos respecto de las Acciones, que los clientes propios o los Subcolocadores presenten a los Intermediarios Colocadores en México. Los Intermediarios Colocadores en México, conforme a lo permitido por las disposiciones aplicables, utilizaron criterios de asignación como parte de su estrategia de formación de libro para la Oferta, que resultaron en asignaciones distintas a diferentes inversionistas, para lograr una formación adecuada del libro y la distribución más conveniente de las Acciones materia de la Oferta en México, con vistas a lograr una adecuada formación de precios; estas asignaciones no requirieron ser a prorrata, ni considerando una secuencia cronológica determinada. Sin perjuicio de lo anterior, todas las Acciones (incluyendo Acciones hasta en un número igual a las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación) fueron colocadas al mismo precio, y en las mismas condiciones, sin distinción alguna, entre todos los participantes.

Las bases para determinar el Precio de Colocación de las Acciones incluyeron, entre otras: (i) el historial operativo y financiero de la Emisora, (ii) la situación financiera, operativa y demás condiciones actuales de la Emisora, (iii) la valuación y precio por acciones de sociedades comprobables en México y en otros mercados del extranjero, (iv) las condiciones particulares de cada segmento de negocio de, y de regiones en las que opera, la Emisora, (v) los niveles de oferta y demanda, y (vi) las condiciones imperantes en los mercados de valores en la Fecha de la Oferta.

Conforme a lo previsto por la legislación aplicable y las prácticas prudentes de mercado, los Intermediarios Colocadores en México llevaron a cabo la valuación de la Emisora, usando métodos generalmente aceptados para dichas valuaciones y convenidos con, y aceptados por, la Emisora y los Accionistas Vendedores. Los inversionistas interesados en adquirir Acciones en la Oferta en México, por el solo hecho de presentar sus órdenes de compra, se considera que aceptaron los mecanismos y métodos de valuación empleados por los Intermediarios Colocadores en México para la determinación del Precio de Colocación de las Acciones, así como el Precio de Colocación determinado para la adquisición de Acciones objeto de la Oferta en México.

Contrato entre Sindicatos

A fin de coordinar sus actividades, los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales celebraron un contrato denominado contrato entre sindicatos que prevé, entre otros acuerdos, que desde la Fecha de Registro en la BMV y hasta la Fecha de Liquidación (dependiendo de la demanda que exista en los diferentes mercados donde se ofrezcan las Acciones) los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales puedan celebrar operaciones de registro o traspaso adicionales a efecto de distribuir adecuadamente las Acciones entre los diferentes sindicatos colocadores participantes en la Oferta Global, considerando la demanda que se presente en cada uno de dichos mercados. Por lo tanto, el número de Acciones efectivamente colocadas en cada uno de los diferentes mercados puede ser distinto del número de Acciones que sean colocadas en México o en el extranjero inicialmente, en la Fecha de la Oferta. La conclusión de la Oferta Global se

sujetó a diversas condiciones suspensivas y resolutorias previstas en el contrato de colocación y en el contrato de compraventa celebrados por la Emisora, los Accionistas Vendedores y los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales, respectivamente. La conclusión de la Oferta en México se condicionó a la conclusión de la Oferta Internacional y, a su vez, la conclusión de la Oferta Internacional condicionó a la conclusión de la Oferta en México (lo que está previsto en cada uno de los respectivos contratos). De conformidad con el contrato entre sindicatos, como parte de la distribución de las Acciones, sujeto a ciertas excepciones, los Intermediarios Colocadores en México ofrecerán y venderán las Acciones únicamente a inversionistas residentes en México, y los Intermediarios Colocadores Internacionales ofrecerán y venderán las Acciones únicamente en los Estados Unidos y otros mercados distintos de México. Para tales efectos, se considera que una oferta o venta se realiza en un país, si la misma se hace a personas residentes en dicho país o a cualquier sociedad, asociación, fondo de pensiones, fideicomiso u otra entidad (incluyendo cualquier asesor de inversiones que cuente con facultades discrecionales) cuya oficina encargada de la compra se encuentre en dicho país.

El contrato entre sindicatos contiene, además, disposiciones que regulan la forma en que los diferentes sindicatos colocadores coordinarán sus esfuerzos de venta, los términos conforme a los cuales los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales ejercerán la Opción de Sobreasignación en los diferentes mercados, los términos conforme a los cuales se llevarán a cabo operaciones de estabilización y la forma en la que se repartirán, entre los diferentes sindicatos colocadores, las utilidades y pérdidas resultantes de dichas operaciones de estabilización y del ejercicio de la Opción de Sobreasignación (incluyendo las comisiones correspondientes).

Condiciones Suspensivas

El contrato de colocación suscrito por la Emisora, los Accionistas Vendedores y los Intermediarios Colocadores en México prevé que la eficacia de dicho contrato está sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones suspensivas:

- (1) que cada uno de los Intermediarios Colocadores en México haya recibido: (i) de los asesores legales independientes de la Emisora una opinión legal relativa a la constitución y existencia de la Emisora, respecto de la validez de las Acciones, respecto de la obtención de todas las autorizaciones necesarias conforme a la legislación aplicable para llevar a cabo la Oferta en México, respecto de la no contravención con la legislación aplicable en México en términos de la opinión presentada a la CNBV en relación con la Oferta en México, que el contenido de dichas opiniones sea satisfactorio para los Intermediarios Colocadores en México; (ii) en relación con la opinión de los asesores legales independientes de la Emisora señalada en el inciso (i) anterior, una constancia del secretario del consejo de administración de la Emisora en términos sustancialmente similares al formato que se adjuntó al contrato de colocación; y (iii) de los Directores Jurídicos o secretario del consejo de administración de los Accionistas Vendedores, una opinión legal relativa a la constitución y existencia de los Accionistas Vendedores, respecto de la obtención de todas las autorizaciones necesarias conforme a la legislación aplicable para llevar a cabo la Oferta en México, la validez de la celebración del contrato de colocación, la no contravención a la legislación aplicable en México ni sus estatutos sociales y respecto de otros aspectos usuales y acostumbrados en los mercados internacionales y que el contenido de dichas opiniones sea satisfactorio para los Intermediarios Colocadores en México;
- (2) que cada uno de los Intermediarios Colocadores en México haya recibido por parte de la Emisora toda la información financiera (histórica y proyectada), administrativa, económica y jurídica necesaria para cumplir con el principio de información relevante en términos de la legislación y regulación vigente, y que éstos hayan llevado a cabo la revisión de dicha información, apoyados en sus propios asesores legales en lo referente a la información jurídica;
- (3) que se obtengan las autorizaciones que se requieran para llevar a cabo la Oferta en México, incluyendo las autorizaciones y registros de la CNBV, de la BMV y de Indeval y que las mismas estén en vigor; y
- (4) que se celebre el contrato de compraventa con los Intermediarios Colocadores Internacionales y de forma simultánea con el cumplimiento de las condiciones suspensivas previstas en el contrato de colocación, y que se cumplan con las condiciones de dicho contrato de compraventa.

Condiciones Resolutorias

El contrato de colocación suscrito por la Emisora, los Accionistas Vendedores y los Intermediarios Colocadores en México prevé que, si durante el periodo comprendido entre la fecha de firma de dicho contrato de colocación y la Fecha de Liquidación, tuviere lugar alguno de los siguientes supuestos, las obligaciones asumidas por los Intermediarios Colocadores en México conforme a dicho contrato, se resolverán sin ninguna responsabilidad para los Intermediarios Colocadores en México, como si dichas obligaciones no hubieren existido:

- (1) (A) La Emisora o cualquiera de sus Subsidiarias, a partir de la fecha de celebración del contrato de colocación, hubieren sufrido una pérdida o interferencia significativa adversa respecto de su negocio que derive de cualquier evento, ya sea que esté o no asegurado, o de cualquier conflicto laboral o acción judicial o gubernamental, excepto si éste se hubiere revelado en el presente Prospecto, o (B) a partir de la fecha del presente Prospecto, tenga lugar algún cambio que razonablemente pudiera resultar en un cambio en o acontecimiento que afecte la condición (financiera o de cualquier tipo), resultados de las operaciones, negocio, bienes o perspectivas de la Emisora o de cualquiera de sus Subsidiarias, consideradas en su conjunto, cuyo efecto, en cualesquiera de los casos descritos en los incisos (A) o (B) anteriores, a juicio razonable de cualquiera de los Intermediarios Colocadores en México, sea adverso y significativo, y no permita o haga recomendable proceder con la Oferta en México, en los términos y condiciones contemplados en el presente Prospecto o en el contrato de colocación;
- (2) (A) que tuviere lugar una disminución en la calificación otorgada por cualquier agencia calificadora a los instrumentos de deuda emitidos por Emisora o sus Subsidiarias, o (B) que alguna de las citadas agencias calificadoras hubiere anunciado que se encuentra analizando o en revisión a la baja de la calificación otorgada por ella a los instrumentos de deuda emitidos por la Emisora o sus Subsidiarias;
- (3) que tuviere lugar cualquiera de los siguientes eventos: (A) la suspensión o limitación significativa de la intermediación de valores en la BMV, en la Bolsa de Valores de Nueva York o en alguna de las bolsas de valores importantes europeas, (B) la suspensión o limitación significativa en la intermediación de los valores emitidos por la Compañía en la BMV, (C) la suspensión generalizada en las actividades bancarias en la ciudad de Nueva York o en la Ciudad de México por una autoridad competente, o la interrupción significativa en los servicios de banca comercial o liquidación de valores en los Estados Unidos, el continente europeo o México, (D) el inicio o incremento de hostilidades en las que participen los Estados Unidos o México, o una declaración de guerra o de emergencia nacional, por México o los Estados Unidos, (E) que ocurra una crisis o cambio adverso y significativo en la situación política, financiera o económica, o en el tipo de cambio aplicable, o en la legislación en materia cambiaria en los Estados Unidos, México u otros países relevantes para la Oferta Global, o (F) el inicio de cualquier procedimiento legal, administrativo o judicial, o una amenaza fundada, que afecte o tenga como propósito afectar la validez y eficacia de las resoluciones relativas a la Oferta Global, si los eventos a los que hacen referencia los incisos (D), (E) o (F) anteriores, en la opinión razonable de los Intermediarios Colocadores en México, no permitieren o no hicieren recomendable, proceder con la Oferta en México o de conformidad con los términos y condiciones descritos en el presente Prospecto;
- (4) si la inscripción de las Acciones en el RNV es cancelada por la CNBV o si el listado de las Acciones es cancelado por la BMV;
- (5) si cualquiera de los Intermediarios Colocadores en México no pudiere colocar las Acciones como consecuencia de lo dispuesto por la legislación aplicable o por orden de una autoridad competente;
- (6) si los Intermediarios Colocadores Internacionales dieren por terminado el contrato de compraventa, de conformidad con lo previsto en dicho contrato de compraventa;
- (7) si la Emisora o los Accionistas Vendedores no pusieren a disposición de los Intermediarios Colocadores las Acciones materia de la Oferta en México, en la fecha y forma convenidas;
- (8) en caso de concurso mercantil, quiebra o cualquier otro evento similar que afecte a la Emisora, a cualquiera de sus Subsidiarias o a cualquiera de los Accionistas Vendedores;
- (9) si la Emisora o cualquiera de los Accionistas Vendedores incumple con los términos del contrato de colocación de manera tal que se imposibilite llevar a cabo la Oferta en México; y

- (10) que cada uno de los Intermediarios Colocadores en México no haya recibido de los auditores externos de la Emisora, una carta en la cual se haga constar la debida extracción y consistencia de la información financiera contenida en el presente Prospecto (conocida como *comfort letter*) y que tales auditores hayan entregado a la Emisora la carta de independencia y hayan suscrito el presente Prospecto, conforme a los términos requeridos por la legislación mexicana

Los Intermediarios Colocadores en México podrán dispensar o renunciar a cualquiera de las condiciones anteriores sin que se pierda su derecho respecto de cualquiera de las mismas en adelante. El hecho de que los Intermediarios Colocadores en México renuncien a alguna condición, no significará que han renunciado a alguna otra. Los Intermediarios Colocadores en México se reservan el derecho de dar por terminada la Oferta en México si se presenta cualquiera de las condiciones antes mencionadas, en cuyo caso, los Intermediarios Colocadores en México darán un aviso en este sentido, o bien respecto a la renuncia de cualquiera de dichas condiciones, a la Emisora. En caso de terminación de la Oferta en México, las personas que participen en la misma no tendrán derecho alguno de reclamación en contra de los Intermediarios Colocadores en México, con motivo de dicha terminación. En caso de terminación de la Oferta en México porque se actualice cualquiera de las condiciones a las que se encuentra sujeta, se darán por terminadas también, en forma automática y sin necesidad de aviso alguno, las solicitudes y órdenes de compra de todos los participantes en la misma.

Sobreasignación

La Emisora y los Accionistas Vendedores otorgaron a los Intermediarios Colocadores en México una opción para adquirir 52,587,992 Acciones opcionales y a los Intermediarios Colocadores Internacionales una opción para adquirir 26,086,956 Acciones opcionales, las cuales representan, en conjunto, el 15% (quince por ciento) del monto total de las Acciones objeto de la Oferta Global, para cubrir las asignaciones en exceso, si las hubiere, en la Oferta Global, por los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales. La Opción de Sobreasignación en México y la Opción de Sobreasignación Internacional estarán vigentes durante un plazo de 30 (treinta) días contados a partir de la fecha de determinación del Precio de Colocación, y podrán ejercerse en una sola ocasión, a un precio igual al Precio de Colocación, por los Intermediarios Colocadores en México en el caso de la Oferta en México (conforme a los términos que, en su caso, sean aprobados por la CNBV y descritos más adelante), y por los Intermediarios Colocadores Internacionales en el caso de la Oferta Internacional; dicho ejercicio se hará de manera independiente pero coordinada. Podrá ejercerse en su totalidad la Opción de Sobreasignación en México, por los Intermediarios Colocadores en México, o en su totalidad, la Opción de Sobreasignación Internacional, por los Intermediarios Colocadores Internacionales, o bien ejercerse parcialmente cada una de ellas o ambas. Dentro de los dos días hábiles posteriores al ejercicio de la Opción de Sobreasignación, los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales, respectivamente, entregarán a la Emisora y a los Accionistas Vendedores, según corresponda, los recursos netos provenientes del ejercicio de dicha Opción de Sobreasignación, reteniendo las comisiones que en su caso resulten pagaderas a los Intermediarios Colocadores en México y a los Intermediarios Colocadores Internacionales. En caso de que se lleve a cabo el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, dicho evento y el pago las comisiones que en su caso se realicen se darán a conocer a través de la publicación de un evento relevante de la Emisora en la misma fecha en que ocurra dicho ejercicio de la Opción de Sobreasignación.

Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), actuando por cuenta de los Intermediarios Colocadores en México, podrá llevar a cabo asignaciones en exceso para atender la demanda adicional de inversionistas de la Oferta en México, usando para ello Acciones que, en su caso, haya obtenido en préstamos de valores de varios accionistas de la Emisora conforme a las disposiciones aplicables.

En la Fecha de Registro en la BMV, los Intermediarios Colocadores en México podrán colocar la totalidad de las Acciones (incluyendo un número de Acciones igual al número de Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México), mismas que serán liquidadas a la Emisora y a los Accionistas Vendedores (i) en la Fecha de Liquidación, respecto de las Acciones inicialmente colocadas, y (ii) respecto de las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México, en su caso, que hubieren sido adquiridas como consecuencia del ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México, en cualquier fecha que ocurra 2 (dos) días hábiles después de la fecha de ejercicio de dicha opción, que deberá ocurrir a más tardar 30 (treinta) días naturales contados a partir de la fecha de determinación del Precio de Colocación.

Estabilización

Con el objeto de permitir al mercado absorber gradualmente el flujo de órdenes de venta de las Acciones que pudieran producirse con posterioridad a la Oferta Global, los Intermediarios Colocadores en México a través de Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), podrán, pero no estarán obligados, a llevar a cabo operaciones de estabilización en la BMV, mediante posturas de compra durante un periodo de 30 (treinta) días naturales contados a partir de la Fecha de la Oferta, conforme a la legislación aplicable. Las operaciones de estabilización se llevarán a cabo conforme a lo previsto por la legislación mexicana. Los Intermediarios Colocadores Internacionales, a través de Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), también podrán realizar operaciones de estabilización, relacionadas con las Acciones materia de la Oferta Internacional, lo que igualmente llevarán a cabo en México, a través de la BMV, por ser éste el único mercado de cotización de las Acciones. Las operaciones de estabilización se llevarán a cabo por los Intermediarios Colocadores en México, en coordinación con los Intermediarios Colocadores Internacionales y conforme a lo previsto en la legislación mexicana y en el contrato entre sindicatos celebrado con los Intermediarios Colocadores Internacionales.

En caso de iniciar operaciones de estabilización, los Intermediarios Colocadores en México, a través de Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), estarán facultados para interrumpirlas en cualquier momento. En caso que los Intermediarios Colocadores en México realicen operaciones de estabilización, en su momento, lo harán del conocimiento tanto de la CNBV, como del público inversionista, a través de un comunicado enviado por medio del sistema electrónico de envío y difusión que la BMV señale para tales efectos.

Restricciones de venta de Acciones de ciertos Tenedores

Sin perjuicio de lo establecido en esta sección, la Emisora y los Accionistas Vendedores se obligaron, y acordaron, y la Emisora se obligó a hacer que sus accionistas, consejeros, director general y directivos relevantes mencionados en el presente Prospecto (distintos de los señores Germán Larrea Mota Velasco, Roberto Slim Seade y Arturo Elías Ayub) se obligaran, sujeto a ciertas excepciones, durante un período de 180 (ciento ochenta) días contados a partir de la fecha del contrato de colocación, salvo con el consentimiento previo y por escrito de los Intermediarios Colocadores en México, a abstenerse de ofrecer, vender, obligarse a vender o de otra manera enajenar, cualesquier valores representativos del capital social de la Emisora o cualesquier valores convertibles en o intercambiables por, o que representen el derecho de recibir acciones representativas del capital social de la Emisora.

El señor Germán Larrea Mota Velasco, por su propio derecho, no firmará acuerdo alguno con los Intermediarios Colocadores que le restrinja enajenar las Acciones que adquirió en la Oferta Global en cualquier momento después de consumada dicha Oferta Global. La enajenación de cualquiera de las Acciones por el señor Larrea o la percepción que dicha enajenación pueda tener, puede afectar de manera negativa el precio de nuestras Acciones. Ver “Riesgos relacionados con la Oferta Global y con nuestras Acciones – Experimentarán una dilución inmediata y sustancial en el valor contable de las Acciones adquiridas en la Oferta Global” y “Nuestros principales accionistas actuales continuarán teniendo influencia significativa sobre nosotros después de la Oferta Global y sus intereses podrían entrar en conflicto con los suyos” de este Prospecto.

Roberto Slim Seade y Arturo Elías Ayub, miembros del Consejo de Administración del Emisor, no firmarán acuerdo alguno con los Intermediarios Colocadores que les restrinja enajenar las Acciones. El señor Roberto Slim Seade y el señor Arturo Elías Ayub no son propietarios de manera directa ni indirecta de alguna de las acciones del Emisor, y no se espera que participen en la Oferta Global comprando Acciones en la Oferta Global.

AUDITORES INDEPENDIENTES

Los Estados Financieros Consolidados por los años 2016, 2015 y 2014, han sido dictaminados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited), según se establece en su informe. En dichos ejercicios, el auditor independiente no ha emitido una opinión modificada o no favorable, opinión desfavorable o denegación de opinión acerca de los estados financieros de la Emisora.

Durante 2016 el despacho Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., prestó a la Emisora y sus subsidiarias servicios distintos a los de auditoría, consistentes en precios de transferencia y asesoría fiscal. Por la prestación de dichos servicios se pagó a Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. \$129,196, cantidad que representó aproximadamente el 2.7% del total de las erogaciones realizadas por la Emisora y sus subsidiarias a dicho despacho.

Los auditores fueron designados por decisión de nuestro Consejo de Administración con base en su experiencia y calidad de servicio.

Los Estados Financieros Combinados de FEC por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 han sido dictaminados por Ernst & Young LLP, auditores independientes.

INFORMACIÓN PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA CIRCULAR ÚNICA

Otros Valores

Una vez completada la Oferta Global, las acciones representativas de nuestro capital social se encontrarán inscritas en el RNV y estarán listadas en la BMV. Actualmente, la Emisora tiene inscritos en el RNV los certificados bursátiles emitidos con las claves de pizarra “GMXT 17” y “GMXT 17-2” con las siguientes características:

Emisión	Tipo de valor	Fecha de emisión	Fecha de vencimiento	Monto en circulación en Pesos
GMXT 17*	Certificados bursátiles	28 de septiembre de 2017	17 de septiembre de 2027	9,000,000,000
GMXT 17-2*	Certificados bursátiles	28 de septiembre de 2017	22 de septiembre de 2022	1,000,000,000

*Emisiones al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/10751/2017 de fecha 19 de septiembre de 2017.

No contamos con otros valores inscritos en el RNV.

Estamos obligados a proporcionar a la CNBV y a la BMV estados financieros trimestrales y estados financieros anuales dictaminados, así como diversos reportes periódicos, incluyendo, entre otros, los siguientes:

- un reporte anual preparado de conformidad con la Circular Única, a más tardar el 30 de abril de cada año;
- reportes trimestrales, dentro de los 20 días hábiles posteriores al cierre de cada uno de los primeros tres trimestres y 40 días hábiles posteriores al cierre del cuarto trimestre; y
- reportes sobre eventos relevantes en forma oportuna después de que hayan ocurrido.

Asimismo, debemos informar cualquier acto, evento o circunstancia del que tengamos conocimiento que pudiera afectar el precio de nuestros valores. De igual forma, en caso de que nuestros valores sufran movimientos inusitados en su precio, la BMV podrá solicitar que informemos al público sobre las causas de la volatilidad o, si no tenemos conocimiento de las causas, que hagamos una declaración en ese sentido. Por otro lado, la BMV podría solicitarnos que revelemos información adicional cuando considere que la información revelada sea insuficiente o que aclaremos la información cuando sea necesario. La BMV podrá solicitarnos que confirmemos o neguemos cualquier evento relevante que haya sido revelado al público por terceros cuando considere que el evento relevante puede afectar o influir en el precio de nuestros valores. Al día de hoy, la Emisora se encuentra en cumplimiento oportuno de sus obligaciones de divulgación en términos de la legislación aplicable.

Nuestra subsidiaria Ferromex tiene inscritos en el RNV y en circulación los siguientes valores:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	30 de septiembre de 2017	31 de diciembre de 2016
FERROMX-07-2	16-Nov-2007	28-Oct-2022	Tasa fija de 9.03%	\$ 1,500,000	\$ 1,500,000
FERROMX-11	15-Abr-2011	02-Abr-2021	Tasa fija de 8.88%	1,500,000	1,500,000
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	<u>2,000,000</u>	<u>2,000,000</u>

Ferromex ha entregado en forma completa y oportuna en los últimos tres ejercicios fiscales los reportes que la legislación mexicana aplicable requiere sobre eventos relevantes e información periódica.

Formador de Mercado

A la fecha, no hemos contratado los servicios de un formador de mercado.

Control Interno

Una vez consumada la Oferta Global, contaremos con un Comité de Auditoría y Prácticas Societarias que desempeña las actividades en materia de auditoría y prácticas societarias y que determine nuestro Consejo de Administración. El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias está conformado por 3 consejeros independientes designados por el Consejo de Administración o la asamblea de accionistas. El Presidente de este comité es designado por la asamblea general de accionistas. Para una descripción de dicho comité ver la sección “Administración - Comités del Consejo de Administración - Comité de Auditoría y Prácticas Societarias”.

GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA GLOBAL

Los recursos netos que recibiremos de la Oferta Global ascienden a \$8,053,722,784.19 pesos sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación y \$9,265,691,476.15 considerando que se ejercen en su totalidad de la Opción de Sobreasignación, recursos que resultan después de descontar los gastos que se indican a continuación en relación con la misma. No recibiremos recurso alguno de la venta de las Acciones realizada por los Accionistas Vendedores.

Los gastos derivados de la Oferta Global serán pagados con los recursos que recibamos de la Oferta Global.

La totalidad de los gastos estimados de la Oferta Global, ascienden a la cantidad de \$414,293,595.61 sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación y \$468,617,073.71 considerando que se ejercen en su totalidad de la Opción de Sobreasignación, más el correspondiente Impuesto al Valor Agregado en los casos que resulte aplicable:

Cantidades en Ps.*

	Considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación	Sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación
Gastos de estudio y trámite ante CNBV	\$20,902.00	\$20,902.00
Gastos de estudio y trámite ante BMV	\$24,907.04	\$24,907.04
Derechos de inscripción en el RNV	\$3,326,668.18	\$3,326,668.18
Costo por listado en la BMV	\$1,905,110.79	\$1,905,110.79
Descuentos y comisiones por Intermediación y Colocación – Total:		\$362,156,522.47
	\$416,480,000.57	
<i>Intermediarios Colocadores en México</i>		
• Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer	\$92,568,000.13	\$80,493,913.21
• Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa	\$41,876,000.06	\$36,413,913.12
• Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa	\$88,160,000.12	\$76,660,869.72
• Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México.	\$41,876,000.06	\$36,413,913.12
• Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México)	\$-	\$-
<i>Intermediarios Colocadores Internacionales</i>		
• Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	\$-	\$-
• Credit Suisse Securities (USA) LLC	\$79,800,000.11	\$69,391,304.49
• Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated	\$36,100,000.05	\$31,391,304.41
• Morgan Stanley & Co. LLC.	\$36,100,000.05	\$31,391,304.41
Honorarios de Asesores Legales - Total:	\$24,839,112.32	\$24,839,112.32
Asesores legales en la Oferta en México	\$8,628,082.32	\$8,628,082.32

Asesores legales en la Oferta Internacional	\$16,211,030.00	\$16,211,030.00
Otros Gastos-Total:	\$22,020,372.80	\$22,020,372.80
Audidores Externos - Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited).	\$13,273,972.80	\$13,273,972.80
Gastos de promoción y encuentros bursátiles, impresión y publicaciones	\$8,746,400.00	\$8,746,400.00
Total:	\$468,617,073.71	\$414,293,595.61

*Incluye IVA (en los conceptos correspondientes)

** Utilizando un tipo de cambio de \$18.20, por 1 Dólar.

DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO

Este Prospecto y otra información de GMéxico Transportes podrá ser consultada en la BMV, en sus oficinas o en su página de Internet: BMV (www.bmv.com.mx), en la página de la CNBV (www.gob.mx/cnbv) o en la página de GMXT (<http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>).

Copias de este Prospecto se encuentran a disposición de los inversionistas en Relación con Inversionistas de GMéxico Transportes, en la dirección Bosque de Ciruelos No. 99, Colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México, atención: Marlene Finny De La Torre, teléfono: +52 55 1103-5320, correo electrónico: marlene.funny@gmexico.mx. La versión electrónica del presente Prospecto podrá ser consultada en cualquiera de las siguientes páginas de internet: <http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>, www.gob.mx/cnbv y www.bmv.com.mx

Nuestra página de internet es: <http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>.

La información sobre GMéxico Transportes contenida en dicha página de internet no es parte ni objeto de este Prospecto, ni de ningún otro documento utilizado por GMéxico Transportes en relación con cualquier oferta pública de valores.

PERSONAS CON PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN LA OFERTA GLOBAL

Las personas que se señalan a continuación, con el carácter que se indica, participaron en la asesoría y consultoría relacionada con la realización de la Oferta en México que se describe en el presente Prospecto:

Emisora

GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.

Accionistas Vendedores

Grupo Carso, S.A.B. de C.V.

Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Fondo de Inversión de Capitales

Accionista Fundador

Grupo México, S.A.B. de C.V.

Asesor Legal de la Emisora

Galicia Abogados, S.C.

Intermediarios Colocadores Líderes en México

Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa, Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México).

Asesor Legal de los Intermediarios Colocadores en México

Jones Day México, S.C.

Auditor Externo

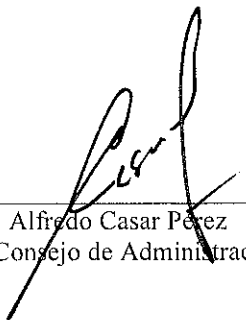
Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited).

Hasta donde tenemos conocimiento, los expertos o asesores que se mencionan anteriormente no son propietarios de acciones representativas del capital social de GMéxico Transportes o sus Subsidiarias, ni tienen un interés económico directo o indirecto en la misma o en la Oferta Global, salvo por los Accionistas Vendedores y lo relativo al pago de los honorarios profesionales que en su caso sean cubiertos con los recursos derivados de la Oferta Global que se encuentran catalogados dentro de los gastos de emisión.

Marlene Finny de la Torre es la persona encargada de las relaciones con inversionistas y podrá ser localizada en las oficinas de GMéxico Transportes ubicadas en Bosque de Ciruelos No. 99, colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México y en el teléfono: +52 55 1103-5320 y correo electrónico: marlene.funny@gmexico.mx

PERSONAS RESPONSABLES

Los suscritos, como delegados especiales del Consejo de Administración de la Emisora, manifestamos bajo protesta de decir verdad, que el presente Prospecto fue revisado por el Consejo de Administración con base en la información que le fue presentada por directivos de GMéxico Transportes, y a su leal saber y entender, refleja razonablemente la situación de la misma, estando de acuerdo con su contenido. Asimismo, manifestamos que el Consejo de Administración no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

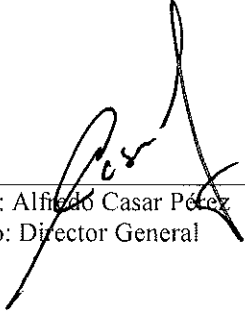


Nombre: Alfredo Casar Pérez
Miembro del Consejo de Administración




Nombre: Fernando López Guerra Larrea
Miembro del Consejo de Administración

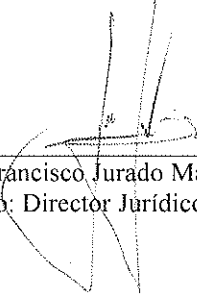
Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a GMéxico Transportes contenida en el presente Prospecto, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos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



Nombre: Alfredo Casar Pérez
Cargo: Director General

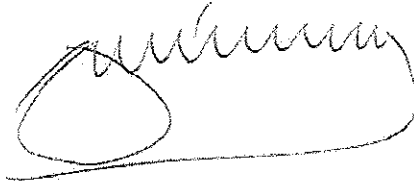


Nombre: Fernando López Guerra Larrea
Cargo: Director General de Administración y Finanzas



Nombre: Francisco Jurado Martínez
Cargo: Director Jurídico

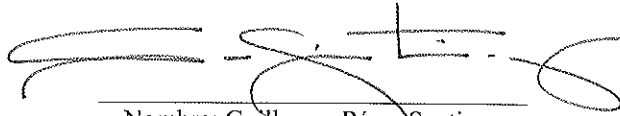
El suscrito ratifica la opinión que se incluye en el Prospecto y manifiesta bajo protesta de decir verdad que es la misma que rindió ante la asamblea de accionistas, de conformidad con el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'L' followed by several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Nombre: Luis Javier Fernández Barragán
Comisario

Exclusivamente para efectos de la opinión legal emitida en términos de lo establecido en el artículo 87, fracción II de la Ley del Mercado de Valores, (i) el suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que a su leal saber y entender, la emisión y colocación de los valores cumple con las leyes y demás disposiciones legales aplicables, y (ii) asimismo, manifiesta que no tiene conocimiento de información jurídica relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Galicia Abogados, S.C.



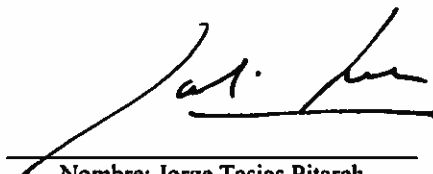
Nombre: Guillermo Pérez Santiago
Cargo: Socio

Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad, que su representada, en su carácter de Intermediario Colocador en México, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V., así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, nuestra representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las Acciones materia de la Oferta en México, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

Nuestra representada ha participado con GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. en la definición del rango de precio de las Acciones materia de la Oferta en México, tomando en cuenta las características de la Emisora, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, en la inteligencia de que el precio de colocación definitivo podrá variar del rango establecido, según los niveles de oferta y demanda de las acciones y las condiciones imperantes en los mercados de valores en la fecha de colocación.

Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer



Nombre: Jorge Tacias Pitarch
Cargo: Apoderado



Nombre: Irini Trujillo Ortiz
Cargo: Apoderada

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada, en su carácter de Intermediario Colocador en México, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V., así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, mi representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las Acciones materia de la Oferta en México, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

Mi representada ha participado con GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. en la definición del rango de precio de las Acciones materia de la Oferta en México, tomando en cuenta las características de la Emisora, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, en la inteligencia de que el precio de colocación definitivo podrá variar del rango establecido, según los niveles de oferta y demanda de las acciones y las condiciones imperantes en los mercados de valores en la fecha de colocación.

Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa



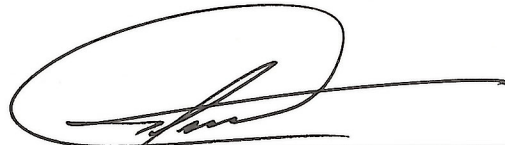
Nombre: Luis de Garay Russ
Cargo: Apoderado

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada, en su carácter de Intermediario Colocador en México, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V., así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, mi representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las Acciones materia de la Oferta en México, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

Mi representada ha participado con GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. en la definición del rango de precio de las Acciones materia de la Oferta en México, tomando en cuenta las características de la Emisora, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, en la inteligencia de que el precio de colocación definitivo podrá variar del rango establecido, según los niveles de oferta y demanda de las acciones y las condiciones imperantes en los mercados de valores en la fecha de colocación.

Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa



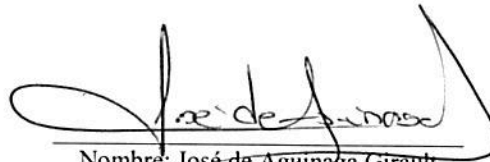
Nombre: Luis Roberto Frías Humphrey
Cargo: Apoderado

Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad, que su representada, en su carácter de Intermediario Colocador en México, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V., así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

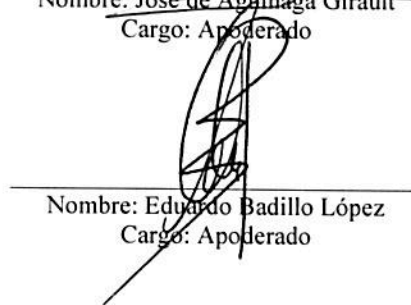
Igualmente, nuestra representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las Acciones materia de la Oferta en México, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

Nuestra representada ha participado con GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. en la definición del rango de precio de las Acciones materia de la Oferta en México, tomando en cuenta las características de la Emisora, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, en la inteligencia de que el precio de colocación definitivo podrá variar del rango establecido, según los niveles de oferta y demanda de las acciones y las condiciones imperantes en los mercados de valores en la fecha de colocación.

Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México



Nombre: José de Aguinaga Girault
Cargo: Apoderado



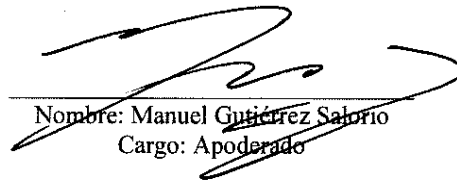
Nombre: Eduardo Badillo López
Cargo: Apoderado

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada, en su carácter de Intermediario Colocador en México, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V., así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, mi representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las Acciones materia de la Oferta en México, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

Mi representada ha participado con GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. en la definición del rango de precio de las Acciones materia de la Oferta en México, tomando en cuenta las características de la Emisora, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, en la inteligencia de que el precio de colocación definitivo podrá variar del rango establecido, según los niveles de oferta y demanda de las acciones y las condiciones imperantes en los mercados de valores en la fecha de colocación.

Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México)



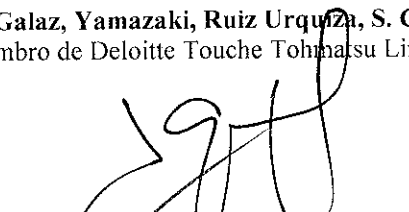
Nombre: Manuel Gutiérrez Salorio
Cargo: Apoderado

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que (i) los estados financieros consolidados de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (la "Emisora") al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 y por los años que terminaron en esas fechas, que contiene en el presente prospecto de colocación, fueron dictaminados con fecha 22 de agosto de 2017, de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría; (ii) los financieros pro forma consolidados condensados de la Emisora por los períodos de tres y nueve meses que terminaron el 30 de septiembre de 2017 y 2016, y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 contenidos en el presente prospecto de colocación, fueron dictaminados con fecha 25 de octubre de 2017, de acuerdo con las Normas Internacionales de Trabajos de Aseguramiento, 3420, *Trabajos de Aseguramiento para Reportar Sobre la Compilación de Información Financiera Proforma Incluida en un Prospecto*; y (iii) que los estados financieros intermedios consolidados condensados de la Emisora por los períodos de tres y nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017 y 2016, contenidos en el presente prospecto de colocación, fueron sujetos a una revisión con fecha 20 de octubre de 2017, de acuerdo con las Normas Internacionales de Compromisos de Revisión 2410, *Revisión de Información Intermedia Realizada por el Auditor Independiente de la Entidad*.

Asimismo, manifestamos que hemos leído el presente prospecto de colocación y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría y revisión realizado, no tenemos conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados y revisados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este prospecto de colocación, 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 demás información contenida en el prospecto de colocación que no provenga de los estados financieros dictaminados y revisados.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. Omar Esquivel Romero
Apoderado y Auditor Externo

Los suscritos, manifestamos bajo protesta de decir verdad, que (i) los estados financieros combinados de Florida East Coast Holdings Corp. al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 y por los años que terminaron en esas fechas, que contiene el presente prospecto de colocación, fueron dictaminados en fecha 9 de marzo de 2017 y 19 de septiembre de 2016, de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en los Estados Unidos (*US GAAP*); y (ii) que los estados financieros intermedios combinados condensados de Florida East Coast Holdings Corp. por el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 y el 30 de junio de 2016, contenidos en el presente prospecto de colocación, fueron sujetos a una revisión con fecha 29 de agosto de 2017, de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en los Estados Unidos (*US GAAP*).

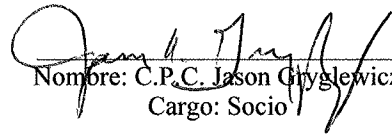
Asimismo, manifestamos que hemos leído una traducción en inglés del prospecto de colocación, y basado en la lectura de dicho documento y dentro del alcance del trabajo de auditoría y revisión realizado, no tenemos conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información financiera que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados y revisados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este prospecto de colocación, o que el mismo contenga información financiera 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 demás información contenida en el prospecto de colocación que no provenga de los estados financieros dictaminados y revisados.

Ernst & Young LLP



Nombre: C.P.C. Karen Brown
Cargo: Auditor Externo



Nombre: C.P.C. Jason Gryglewicz
Cargo: Socio

ACCIONISTA VENDEDOR

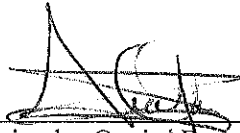
Grupo Carso, S.A.B. de C.V.



Por: Arturo Spínola García
Cargo: Apoderado

ACCIONISTA VENDEDOR

Sinca Inbursa, S.A. de C.V. Fondo de Inversión de Capitales



Por: Alejandro Ovejas Busqueta
Operadora Inbursa de Fondos de Inversión, S.A. de C.V.,
Grupo Financiero Inbursa
Cargo: Apoderado

ANEXOS

Anexo 1. Estados financieros y documento que muestra las diferencias entre U.S. GAAP y NIIF.

- (i) estados financieros auditados consolidados de la Emisora al y por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014,
- (ii) estados financieros intermedios consolidados no auditados con revisión limitada de la Emisora por los periodos de tres y nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2017 y 2017.
- (iii) Información financiera proforma consolidada condensada por el periodo de tres y nueve meses que terminó el 30 de septiembre de 2017 y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016,
- (iv) estados financieros auditados combinados de FEC al y por los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014,
- (v) estados financieros intermedios combinados condensados no auditados de FEC al 30 de junio de 2017, y
- (vi) documento que muestra las diferencias entre los principios de contabilidad generalmente aceptados en Estados Unidos (*U.S. GAAP*) y NIIF derivado de la inclusión de estados financieros de FEC.

Anexo 2. Opinión Legal.

Anexo 3. Título que ampara las acciones de GMéxico Transportes.

Anexo 4. Informes del Comisario (2016 y 2015)