

**PROSPECTO DEFINITIVO.** Los valores a ser emitidos conforme a este Prospecto han sido registrados en el Registro Nacional de Valores que lleva la CNBV, y 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 to be issued pursuant to this Prospectus have been registered at the National Registry of Securities maintained by the CNBV. They cannot be offered or sold outside of the United Mexican States unless it is permitted by the laws of other countries.*

OFERTA PÚBLICA PRIMARIA DE SUSCRIPCIÓN DE 36,008,558 ACCIONES (INCLUYENDO 4,696,769 ACCIONES OBJETO DE LA OPCIÓN DE SOBRESIGNACIÓN EN MÉXICO), NOMINATIVAS, DE VOTO LIMITADO, SERIE “L”, SIN EXPRESIÓN DE VALOR NOMINAL (LAS “ACCIONES”), REPRESENTATIVAS DE LA PARTE FIJA DEL CAPITAL SOCIAL DE PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V. (“PINFRA” O LA “EMISORA” O LA “COMPAÑÍA”).



## PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V.

### MONTO TOTAL DE LA OFERTA EN MÉXICO

\$6,193,471,976.00 (SEIS MIL CIENTO NOVENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS SETENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS 00/100 MONEDA NACIONAL)  
(CONSIDERANDO LA OPCIÓN DE SOBRESIGNACIÓN EN MÉXICO)

### CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA EN MÉXICO

Emisora:	Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V.
Tipo de Oferta:	Oferta pública primaria global.
Precio de Colocación:	\$172.00 (ciento setenta y dos Pesos 00/100 M.N.) por Acción.
Monto Total de la Oferta Global:	\$7,390,923,420.00 (siete mil trescientos noventa millones novecientos veintitrés mil cuatrocientos veinte Pesos 00/100 M.N.), sin considerar el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación y \$8,499,561,976.00 (ocho mil cuatrocientos noventa y nueve millones quinientos sesenta y un mil novecientos setenta y seis Pesos 00/100 M.N.), considerando el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación.
Monto Total de la Oferta en México:	\$5,385,627,708.00 (cinco mil trescientos ochenta y cinco millones seiscientos veintisiete mil setecientos ocho Pesos 00/100 M.N.), sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México, y \$6,193,471,976.00 (seis mil ciento noventa y tres millones cuatrocientos setenta y un mil novecientos setenta y seis Pesos 00/100 M.N.), considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México.
Monto Total de la Oferta Internacional:	\$2,005,295,712.00 (dos mil cinco millones doscientos noventa y cinco mil setecientos doce Pesos 00/100 M.N.), sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación Internacional, y \$2,306,090,000.00 (dos mil trescientos seis millones noventa mil Pesos 00/100 M.N.), considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación Internacional.
Clave de pizarra:	“PINFRA L”
Número de Acciones objeto de la Oferta Global:	49,416,058 Acciones (considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación) y 42,970,485 Acciones (sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación).
Número de Acciones objeto de la Oferta en México:	36,008,558 Acciones (considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación) y 31,311,789 Acciones (sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación).
Número de Acciones objeto de la Oferta Internacional:	13,407,500 Acciones (considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación) y 11,658,696 Acciones (sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación).
Tipo de valor:	Acciones nominativas, de voto limitado, Serie “L”, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija del capital social de Pinfra. Ver “Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con las Acciones Serie “L””.
Derechos de Voto Limitado:	Las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global, son de voto limitado y por lo tanto confieren a sus tenedores derechos de voto únicamente en ciertos casos. Ver “Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con las Acciones Serie “L” – Los accionistas de las Acciones Serie “L” únicamente podrán participar o votar en las asambleas generales de accionistas que se convoquen para la aprobación de ciertos asuntos limitados”.
Fecha de publicación del Aviso de Oferta Pública:	14 de julio de 2014.

Fecha de la Oferta:	15 de julio de 2014.
Fecha de Cierre del Libro:	15 de julio de 2014.
Fecha de Registro en la BMV:	16 de julio de 2014.
Fecha de Liquidación en BMV:	21 de julio de 2014.
Recursos Netos para la Emisora:	Se estima que la Emisora recibirá aproximadamente \$7,103,232,867.98 (siete mil ciento tres millones doscientos treinta y dos mil ochocientos sesenta y siete Pesos 98/100 M.N.) como recursos de la Oferta Global, sin considerar el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación, y \$8,171,594,298.53 (ocho mil ciento setenta y un millones quinientos noventa y cuatro mil doscientos noventa y ocho Pesos 53/100 M.N.), considerando el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación. Ver la sección “Destino de los recursos” y la sección “Gastos Relacionados con la Oferta”.
Capital Social de la Emisora:	Inmediatamente antes de la Oferta Global, el capital social suscrito y pagado de la Emisora está representado por un total de 380,123,523 acciones ordinarias, Clase I, nominativas con pleno derecho de voto, sin expresión de valor nominal. Asumiendo que los Intermediarios Colocadores ejerzan en su totalidad las Opciones de Sobreasignación, inmediatamente después de la Oferta Global, el capital social total autorizado, suscrito y pagado de la Emisora estará representado por un total de 429,539,581 acciones de las cuales (i) 380,123,523 son acciones ordinarias, Clase I, nominativas con pleno derecho de voto, sin expresión de valor nominal, las cuales representan 88.50% del total del capital social, y (ii) 49,416,058 son acciones, nominativas, de voto limitado, Serie “L”, sin expresión de valor nominal objeto de la Oferta Global, que incluyen 6,445,573 acciones objeto de las Opciones de Sobreasignación, las cuales representan 11.50% del total del capital social. Asumiendo que los Intermediarios Colocadores no ejerzan las Opciones de Sobreasignación, inmediatamente después de la Oferta Global, el capital social total autorizado, suscrito y pagado de la Emisora estará representado por un total de 423,094,008 acciones de las cuales (i) 380,123,523 son acciones ordinarias, Clase I, nominativas con pleno derecho de voto, sin expresión de valor nominal, las cuales representan 89.84% del total del capital social y (ii) 42,970,485 son acciones, nominativas, de voto limitado, Serie “L”, sin expresión de valor nominal objeto de la Oferta Global, las cuales representan 10.16% del total del capital social. Las Acciones objeto de la Oferta en México y las Acciones objeto de la Oferta Internacional (considerando las Acciones objeto de las Opciones de Sobreasignación) suponiendo que se suscriben en su totalidad en la Oferta Global, representarán, inmediatamente después de la Oferta Global 8.38% y 3.12% del capital social total autorizado, suscrito y pagado de la Emisora, respectivamente, es decir, en conjunto 11.50% del total de las acciones representativas del capital social de la Emisora después de la Oferta Global (considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación). El número de Acciones objeto de la Oferta en México y la Oferta Internacional puede variar una vez concluida la Oferta Global debido a la redistribución de las mismas entre los Intermediarios Colocadores Mexicanos y los Intermediarios Internacionales. De conformidad con el artículo 54 de la Ley del Mercado de Valores (la “ <u>LMV</u> ”) y la Cláusula Sexta de los estatutos sociales de la Emisora, las Acciones no excederán del 25% del total del capital social pagado que la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la “ <u>CNBV</u> ”) considere colocado entre el público inversionista en la fecha de la Oferta Global.
Posibles Adquirentes:	Las Acciones podrán ser adquiridas por personas físicas y morales mexicanas y extranjeras cuando su régimen de inversión lo prevea expresamente.

La Emisora ofrece para su suscripción y pago 31,311,789 Acciones (sin considerar las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México), en oferta pública primaria a través de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. (la “BMV”) (la “Oferta en México”). Simultáneamente a la Oferta en México, la Emisora realiza una oferta al amparo de la Regla 144A (Rule 144A) de la Ley de Valores de 1993 (*U.S. Securities Act of 1933*) de los Estados Unidos de América (“Estados Unidos”) y en otros países de conformidad con la Regulación S (*Regulation S*) de dicha Ley de Valores de 1933 y las disposiciones legales aplicables del resto de los países en que dicha oferta sea realizada, de 11,658,696 Acciones (sin considerar las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación Internacional) (la “Oferta Internacional”), y conjuntamente con la Oferta en México, la “Oferta Global”). Las Acciones objeto de la Oferta en México se liquidarán en México de conformidad con el contrato de colocación celebrado con Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse México, Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, J.P. Morgan Casa de Bolsa, S.A. de C.V., J.P. Morgan y Grupo Financiero y GBM Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa (los “Intermediarios Colocadores Mexicanos”); y las Acciones objeto de la Oferta Internacional se liquidarán de conformidad con el contrato de compraventa celebrado con Credit Suisse Securities (USA) LLC, Itau BBA USA Securities, Inc, J.P. Morgan Securities LLC y GBM International, Inc (los

“Intermediarios Internacionales” y, en conjunto con los Intermediarios Colocadores Mexicanos, los “Intermediarios Colocadores”).

Para cubrir posibles asignaciones en exceso, si las hubiere, la Emisora ha otorgado a los Intermediarios Colocadores Mexicanos una opción de sobreasignación para adquirir 4,696,769 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 en México (la “Opción de Sobreasignación en México”); y ha otorgado a los Intermediarios Internacionales una opción para adquirir 1,748,804 Acciones adicionales a un precio igual al Precio de Colocación, para cubrir asignaciones en exceso que, en su caso, se efectúen en la Oferta Internacional (la “Opción de Sobreasignación Internacional” y, en conjunto con la Opción de Sobreasignación en México, las “Opciones de Sobreasignación”). La Opción de Sobreasignación estará vigente durante un plazo de treinta (30) días contados a partir de la fecha de inicio de la oferta. Los Intermediarios Colocadores podrán ejercer la Opción de Sobreasignación en México y la Opción de Sobreasignación Internacional en forma independiente pero coordinada, en una sola ocasión. Los Intermediarios Colocadores podrán, pero no estarán obligados, a realizar operaciones de estabilización con el propósito de prevenir o retardar la disminución del precio de las Acciones en relación con la Oferta Global conforme a la legislación aplicable. De realizarse estas operaciones, se realizarían a través de Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse México. De iniciar operaciones de estabilización, los Intermediarios Colocadores podrán interrumpirlas en cualquier momento. Los Intermediarios Colocadores, informarán tanto a la CNBV como al público inversionista a través de la BMV, la realización o no de operaciones de estabilización. Ver la sección “Plan de Distribución”.

La Compañía está en proceso de preparar sus resultados de operación por el periodo de seis meses que concluyó el 30 de junio de 2014. Se espera revelar un resumen de los estados financieros no auditados por el periodo de seis meses que terminó el 30 de junio de 2014 así como que la Compañía reporte a la CNBV y a la BMV la información financiera correspondiente al trimestre que concluyó el 30 de junio de 2014, el 28 de julio de 2014. A la fecha del presente prospecto, la Compañía estima que la información relativa al trimestre que concluyó el 30 de junio de 2014 respecto del tráfico de vehículos en las carreteras que opera, así como los ingresos, costos y gastos de la Compañía, estarán en línea y no presentará desviaciones significativas respecto de la información presentada en los trimestres anteriores más recientes. La declaración anterior se presenta de forma preliminar, en base a los estimados preliminares de la Compañía y no constituye una declaración respecto de los resultados de la Compañía y está sujeta a la revisión de la administración de la Compañía y a la compilación de los resultados definitivos. Los procedimientos de cierre de información financiera para el trimestre que concluyó el 30 de junio de 2014 no han sido completados a la fecha del presente prospecto. No obstante que se espera que los resultados de la Compañía sean consistentes con los resultados reportados en trimestres recientes, los resultados definitivos de la Compañía pueden diferir de forma significativa de los estimados preliminares.

Las Acciones objeto de la Oferta en México se liquidarán en México, en los términos del contrato de colocación celebrado por la Emisora con los Intermediarios Colocadores Mexicanos y las Acciones objeto de la Oferta Internacional se liquidarán conforme a un contrato de compraventa (*purchase agreement*) celebrado entre la Emisora con los Intermediarios Internacionales. La Oferta Global está sujeta a diversas condiciones suspensivas y resolutorias convenidas en los respectivos contratos de colocación y compraventa celebrados por la Emisora con los Intermediarios Colocadores Mexicanos y los Intermediarios 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.

El régimen fiscal aplicable a la enajenación de las Acciones a través de la BMV para personas físicas y morales residentes en México y/o en el extranjero está previsto en los artículos 22, 56, 93, 129, 161 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta; y en la Resolución Miscelánea Fiscal vigente.

A partir de la Fecha de Registro en BMV, las Acciones podrán ser objeto de intermediación en la BMV. Los títulos que amparan las Acciones objeto de la Oferta Global estarán depositados en S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. (“Indeval”).

**Los accionistas de las Acciones Serie “L” únicamente podrán participar o votar en las asambleas generales de accionistas que se convoquen para la aprobación de ciertos asuntos limitados. Con posterioridad a la Oferta Global, la Compañía tendrá dos series de acciones, las Acciones Ordinarias que otorgan a sus tenedores plenos derechos de voto y las Acciones Serie “L” que otorgan derechos de voto limitados a sus tenedores. Ver “Descripción del Capital Social”. Los tenedores de las Acciones Serie “L” sólo podrán participar o votar en asambleas de accionistas que se reúnan para decidir sobre ciertos asuntos, de conformidad los estatutos sociales de la Compañía y la legislación aplicable. En virtud de lo anterior, los accionistas de las Acciones Serie “L” no podrán votar respecto del resto de los asuntos que requieran el voto favorable de los accionistas de la Compañía incluyendo, sin limitar, el decreto de dividendos.**

Coordinador Global e Intermediario Colocador Líder



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

Intermediario Colocador Líder



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



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



J.P. Morgan Casa de Bolsa, S.A. de C.V.,  
J.P. Morgan Grupo Financiero

Interacciones Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Interacciones, Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver,  
Casa de Bolsa Ve por Más, S.A. de C.V., Grupo Financiero Ve por Más, Value, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Value Grupo Financiero, Casa de Bolsa Multiva, S.A. de C.V. Grupo Financiero  
Multiva, Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa, Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Inbursa

Las acciones representativas del capital social de la Compañía se encuentran inscritas en el Registro Nacional de Valores (el “RNV”) con el número 2210-1.00-2014-009 y son objeto de cotización en el listado de la BMV bajo la clave de pizarra “PINFRA L”. 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, hubieren sido realizados en contravención de la legislación aplicable. Este prospecto se encuentra disponible a través de los Intermediarios Colocadores Mexicanos y en las páginas de Internet [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx), [www.cnbv.gob.mx](http://www.cnbv.gob.mx) y [www.pinfra.com.mx](http://www.pinfra.com.mx).

México, D.F., a 15 de julio de 2014. Aut. CNBV para la publicación No. 153/106966/2014, de fecha 11 de julio de 2014.

## INFORMACIÓN INCLUIDA EN EL PROSPECTO

La siguiente tabla muestra las secciones de este prospecto que contienen la información requerida de conformidad con el Anexo H de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores (la “Circular Única”) expedidas por la CNBV.

Información requerida	Sección del prospecto	Número de página
<b>1. INFORMACIÓN GENERAL</b>		
a) Glosario de términos y definiciones	“Glosario de Términos y Definiciones”	xv
b) Resumen ejecutivo	“Resumen Ejecutivo”	1
c) Factores de riesgo	“Factores de Riesgo”	25
d) Otros valores	“Otros Valores”	46
e) Documentos de carácter público	“Documentos de Carácter Público”	50
<b>2. LA OFERTA</b>		
(a) Características de los valores	“Resumen—La Oferta”	7
(b) Destino de los recursos	“Destino de los Recursos”	41
(c) Plan de distribución	“Plan de Distribución”	187
(d) Gastos relacionados con la oferta	“Destino de los Recursos—Gastos relacionados con la Oferta Global”	42
(e) Estructura de capital después de la oferta	“Resumen—La Oferta Global—Capital social”, “Accionistas Principales” y “Descripción del capital social”	1
(f) Nombres de personas con participación relevante en la oferta	“Personas con participación relevante en la Oferta Global”	49
(g) Dilución	“Dilución”	44
(h) Información sobre el mercado de valores	“Información sobre el Mercado de Valores”	51

Información requerida	Sección del prospecto	Número de página
(i) Formador de mercado	“Información sobre el Mercado de Valores-Formador de Mercado”	51
<b>3. LA COMPAÑÍA</b>		
(a) Historia y desarrollo de la emisora	“Actividades de la Compañía”	109
(b) Descripción del negocio	“Actividades de la Compañía”	109
(i) Actividad principal	“Actividades de la Compañía”	109
(ii) Canales de distribución	“Actividades de la Compañía”	109
(iii) Patentes, licencias, marcas y otros contratos	“Actividades de la Compañía”	109
(iv) Principales clientes	“Actividades de la Compañía”	109
(v) Legislación aplicable y situación tributaria	“Régimen Legal de las Concesiones para Proyectos de Infraestructura”	162
(vi) Recursos humanos	“Actividades de la Compañía—Empleados”	159
(vii) Desempeño ambiental	“Actividades de la Compañía—Aspectos Ambientales”	157
(viii) Información del mercado	“Actividades de la Compañía”	109
(ix) Estructura corporativa	“Actividades de la Compañía—Estructura Corporativa”	111
(x) Descripción de los principales activos	“Actividades de la Compañía”	109
(xi) Procesos judiciales, administrativos o arbitrales	“Actividades de la Compañía—Procedimientos Legales”	160
(xii) Acciones representativas del capital social	“Descripción del Capital Social”	178
(xiii) Dividendos	“Dividendos”	45
<b>4. INFORMACIÓN FINANCIERA</b>		

Información requerida	Sección del prospecto	Número de página
(a) Información financiera seleccionada	“Resumen—Resumen de la Información Financiera Consolidada” e “Información Financiera Consolidada Seleccionada”	15
(b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación	“Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación—Liquidez y Fuentes de Financiamiento”	97
(c) Informe de créditos relevantes	“Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación—Liquidez y Fuentes de Financiamiento”	97
(d) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y la situación financiera de la emisora		73
(i) Resultados de la operación	“Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación—Resultados de Operación”	73
(ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital	“Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación—Liquidez y Fuentes de Financiamiento”	97
(iii) Control interno	“Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación”	73
(e) Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas	“Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los resultados de Operación—Principales Políticas Contables”.	76
 5. ADMINISTRACIÓN		
(a) Auditores externos	“Administración—Auditores externos”	175
(b) Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés	“Operaciones con Personas Relacionadas”	177

Información requerida	Sección del prospecto	Número de página
(c) Administradores y accionistas	“Administración—“Consejo de Administración” y “Accionistas Principales”	169
		176
(d) Estatutos sociales y otros convenios	“Descripción del Capital Social”	178
6. PERSONAS RESPONSABLES	“Personas Responsables”	193
ANEXOS	“Anexos”	201

**NINGÚN INTERMEDIARIO, APODERADO PARA CELEBRAR OPERACIONES CON EL PÚBLICO, O CUALQUIER OTRA PERSONA, HA SIDO AUTORIZADA PARA PROPORCIONAR INFORMACIÓN O HACER CUALQUIER DECLARACIÓN QUE NO ESTÉ CONTENIDA EN ESTE DOCUMENTO. COMO CONSECUENCIA DE LO ANTERIOR, CUALQUIER INFORMACIÓN O DECLARACIÓN QUE NO ESTÉ CONTENIDA EN ESTE DOCUMENTO DEBERÁ ENTENDERSE COMO NO AUTORIZADA POR PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V. NI POR CASA DE BOLSA CREDIT SUISSE (MÉXICO), S.A. DE C.V., J.P. MORGAN CASA DE BOLSA, S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO J.P. MORGAN, CASA DE BOLSA BBVA BANCOMER, S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO BBVA BANCOMER O GBM GRUPO BURSÁTIL MEXICANO, S.A. DE C.V., CASA DE BOLSA, EXCEPTO POR LOS DOCUMENTOS DE LA OFERTA INTERNACIONAL. LOS ANEXOS INCLUIDOS EN ESTE DOCUMENTO FORMAN PARTE INTEGRAL DEL MISMO.**

## ÍNDICE

1. Información Incluida en el Prospecto.....	vi
2. Presentación de cierta información financiera.....	xiii
3. Glosario.....	xv
4. Resumen.....	1
5. La oferta.....	7
6. Resumen de la información financiera consolidada.....	15
7. Factores de riesgo.....	25
8. Destino de los recursos.....	41
9. Gastos relacionados con la oferta.....	42
10. Capitalización.....	43
11. Dilución.....	44
12. Dividendos.....	45
13. Otros valores.....	46
14. Personas con participación relevante en la Oferta.....	49
15. Documentos de carácter público.....	50
16. Información sobre el mercado de valores.....	51
17. Formador de Mercado.....	61
18. Información financiera consolidada seleccionada.....	62
19. Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de la operación.....	73
a. Panorama General.....	73
b. Principales factores que afectan los resultados de operación de la compañía.....	73
c. Descripción de las principales partidas.....	74
d. Preparación de los Estados Financieros.....	76
e. Principales políticas contables.....	76
f. Resultados de operación del periodo de tres meses concluido el 31 de marzo de 2014, comparados con el período de tres meses concluido el 31 de marzo de 2013.....	77
g. Resultados de operación del año concluido al 31 diciembre de 2013, comparados con el año concluido al 31 de diciembre de 2012.....	83
h. Resultados de operación del año concluido al 31 de diciembre de 2012, comparados con el año concluido al 31 de diciembre de 2011.....	89
i. UAFIDA.....	94
j. Generación efectiva de flujo.....	96
k. Liquidez y fuentes de financiamiento.....	97
I. Bursatilización de la autopista México- Toluca.....	99
II. Bursatilización de la autopista Peñón- Texcoco.....	101
III. Bursatilización de la autopista Tenango- Ixtapan de la Sal.....	102
IV. Bursatilización de la autopista Santa Ana- Altar.....	102
V. Prepagos de Certificados Bursátiles Zonalta.....	103
VI. Bursatilización de la autopista Atlixco- Jantetelco.....	104
20. Actividades de la Compañía.....	109
a. Negocio.....	110
b. Historia.....	110

21. Estructura corporativa.....	111
22. Concesiones.....	112
23. Autopistas concesionadas.....	113
a. Concesión para la autopista México- Toluca.....	114
b. Concesión para la autopista Peñón- Texcoco.....	117
c. Concesión para la autopista Tenango- Ixtapan de la Sal.....	120
d. Concesión para la autopista Atlixco- Jantetelco.....	122
e. Concesión para la autopista Santa Ana- Altar.....	125
f. Concesión para la autopista Pirámides- Ecatepec- Peñón.....	127
g. Concesión para la autopista Armería- Manzanillo.....	130
h. Concesión de la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca.....	133
i. Concesión de la autopista Morelia-Aeropuerto.....	135
j. Concesión para la autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor.....	138
k. Concesión de la autopista Tlaxcala-Puebla.....	142
l. Concesión de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.....	142
m. Concesión de autopista Vía Atlixcáyotl Virreyes – Teziutlán y Apizaco – Huachinango.....	145
n. Concesión de autopista Pátzcuaro – Uruapan – Lázaro Cárdenas.....	147
o. Concesión autopista Siglo XXI.....	150
p. Terminal del Puerto de Altamira.....	152
24. Competencia.....	156
25. Marcas, Patentes y licencias.....	156
26. Propiedades y equipo.....	157
27. Aspectos ambientales.....	157
28. Seguros.....	159
29. Recursos Humanos.....	159
30. Legislación en materia laboral.....	160
31. Procedimientos legales y administrativos.....	160
32. Régimen Legal de las Concesiones para Proyectos de Infraestructura .....	162
33. Administración.....	169
a. Consejo de Administración.....	169
b. Facultades del Consejo.....	170
c. Conflicto de intereses.....	171
d. Comité de auditoría.....	171
e. Comité de prácticas societarias.....	172
f. Directivos relevantes.....	172
g. Código de conducta y transparencia.....	174
h. Control interno.....	174
i. Control externo.....	174
j. Remuneración de los consejeros y directivos relevantes.....	175
k. Auditores externos.....	175
34. Accionistas principales .....	176
35. Operaciones con personas relacionadas.....	177
36. Descripción del capital social.....	178
37. Plan de Distribución.....	187
38. Personas responsables.....	193
39. Anexos.....	201

□

**El Inversionista deberá basarse únicamente en la información contenida en el presente prospecto. Ninguna persona ha sido autorizada para proporcionarle información diferente. Este prospecto sólo podrá ser utilizado donde la venta de las Acciones objeto de este prospecto sea legal. La información aquí contenida será correcta únicamente a partir de la fecha que aparece en la carátula del presente prospecto. No se hará oferta alguna de las Acciones en jurisdicciones en las que no esté permitido.**

## PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA

A menos que se indique lo contrario o que el contexto exija algo distinto, los términos “Pinfra” y la “Compañía” se utilizan indistintamente para referirse a Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B de C.V., en conjunto con sus subsidiarias.

### Estados financieros consolidados

Este prospecto incluye los estados financieros consolidados auditados de la Compañía y por los años que terminaron al 31 de diciembre de 2013 y 2012 y al 31 de diciembre de 2012 y 2011 y al 1 de enero de 2011 y por los años que terminaron al 31 de diciembre de 2012 y 2011, expresados en Pesos, así como nuestros estados financieros condensados consolidados intermedios no auditados de la Compañía por cada uno de los periodos de tres meses concluidos el 31 de marzo de 2014 y de 2013.

De conformidad con la Circular Única, a partir del 1 de enero de 2012, las sociedades mexicanas con valores listados en la BMV, incluyendo Pinfra, deben preparar y presentar su información financiera de conformidad con IFRS, emitidas por el IASB. Por lo tanto, los estados financieros auditados por los años concluidos el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, así como nuestros estados financieros condensados consolidados intermedios no auditados por cada uno de los periodos de tres meses concluidos el 31 de marzo de 2014 y 2013, han sido preparados de conformidad con dichas normas.

### UAFIDA y Generación Efectiva de Flujo

Este prospecto refleja información financiera que no se presenta de conformidad con las IFRS o con los Principios Generales de Contabilidad de Estados Unidos (U.S. GAAP), principalmente UAFIDA y Generación Efectiva de Flujo. El término “UAFIDA” significa utilidad de operación más depreciaciones y amortizaciones.

Referencias a “Generación Efectiva de Flujo” en este prospecto se refieren a (i) flujos netos de efectivo de actividades de operación, más/menos (ii) flujos netos de efectivo proporcionadas por/usados en actividades de financiamiento, más/menos (iii) otros conceptos que afecten flujos de efectivo que no se encuentren directamente relacionados con las operaciones de la Compañía en el curso ordinario del negocio.

UAFIDA y Generación Efectiva de Flujo no es información que se presente de conformidad con las IFRS o con los Principios Generales de Contabilidad de Estados Unidos (U.S. GAAP). La Compañía considera que la información respecto de UAFIDA que se presenta puede proporcionar información útil para los analistas financieros y el público inversionista en la evaluación de su desempeño operativo y lo hace comparable con el desempeño operativo de otras compañías en la misma industria y el mercado en general.

La administración de la Compañía utiliza la Generación Efectiva de Flujo como una métrica para medir la creación de valor. Esta métrica es utilizada por la Compañía para (i) evaluar la riqueza creada por la Compañía al cabo de un periodo de tiempo determinado, (ii) medir el comportamiento de los proyectos cuyos flujos no han sido objeto de bursatilización, (iii) evaluar la posibilidad de hacer prepagos de las bursatilizaciones con la caja de la Compañía y (iv) definir los mejores proyectos en los cuales poder invertir, con el objetivo de incrementar la generación efectiva de flujo. Esta métrica no es necesariamente utilizada por otras compañías y por lo tanto no es comparable con otras métricas utilizadas en la industria para medir la creación de valor.

UAFIDA y Generación Efectiva de Flujo son métricas que parten de los estados financieros de la Compañía. Dichas métricas que no se presentan de conformidad con las IFRS o con los Principios Generales de Contabilidad de Estados Unidos (U.S. GAAP) o que se describen en este prospecto, no son sustitutas de las métricas de ingresos conforme a las IFRS o los Principios Generales de Contabilidad de Estados Unidos (U.S. GAAP). Asimismo, UAFIDA no debe considerarse como una métrica de nuestro desempeño operativo, y Generación de Flujo de Efectivo no debe considerarse como métrica de liquidez. Aún y cuando la Compañía considera que UAFIDA y Generación Efectiva de Flujo son métricas útiles por las razones antes mencionadas, las mismas deben analizarse a la luz de la información financiera presentada de conformidad con las IFRS en los estados financieros consolidados de la Compañía.

## Principios de contabilidad

Los estados financieros consolidados auditados de la Compañía han sido preparados de acuerdo con las IFRS y sus adecuaciones e interpretaciones emitidas por el IASB. Su preparación requiere que la Compañía efectúe ciertas estimaciones y utilice determinados supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Sin embargo, los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones. La administración de la Compañía, aplicando el juicio profesional, considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias aplicables.

## Moneda y ajuste de ciertas cifras

A menos que se indique lo contrario, toda la información financiera incluida en este prospecto está expresada en Pesos. El término “Pesos”, el símbolo “\$” y la abreviatura “M.N.” significan Pesos, moneda nacional; y el término “dólares” y la abreviatura “USD” significa dólares, moneda de los Estados Unidos de América.

Este prospecto contiene cifras en miles, millones y miles de millones de Pesos y/o Dólares. A menos que se indique lo contrario, es posible que en dichas cifras se hayan eliminado las cantidades inferiores a mil, un millón y un mil millones, según el caso.

## Información estadística de la industria y el mercado

La información estadística y de mercado incluida en este prospecto (excluyendo la relativa a los resultados y el desempeño financieros de la Compañía) se basa en publicaciones de la industria y el gobierno, estudios elaborados por empresas de investigación de mercado y otras fuentes independientes.

Además, alguna información se basa en estimaciones formuladas por la Compañía con base en el análisis de encuestas y estudios practicados a nivel interno o por fuentes independientes. La Compañía considera que dichas fuentes son confiables; sin embargo, no ha verificado en forma independiente la información respectiva y no puede garantizar su exactitud o exhaustividad. Adicionalmente, es posible que dichas fuentes definan los mercados relevantes de manera distinta que la Compañía. La información relativa a la industria a la que pertenece la Compañía tiene por objeto proporcionar una noción general de dicha industria, pero por su propia naturaleza es imprecisa. Aunque la Compañía considera que sus estimaciones son razonables, los lectores no deben apoyarse excesivamente en las mismas dado que por su propia naturaleza toda estimación es incierta.

## Redondeo de cifras

Algunas de las cifras incluidas en este prospecto están redondeadas. Todos los porcentajes están redondeados al siguiente uno por ciento, décimo de uno por ciento o centésimo de uno por ciento, según el caso. Por tanto, es posible que los totales o porcentajes en algunas tablas no correspondan a la suma aritmética de las cifras respectivas.

## Medidas

A menos que se indique lo contrario, todas las medidas incluidas en este prospecto están expresadas en kilómetros.

## Descripciones de las concesiones y otros contratos

Este prospecto contiene descripciones resumidas de las principales disposiciones de las concesiones y otros contratos de la Compañía. Dichas descripciones no pretenden ser exhaustivas. Además, cabe señalar que como en todo documento o instrumento jurídico, los términos de dichas concesiones y contratos pueden estar sujetos a interpretación.

## GLOSARIO

“Acciones” o “Acciones Serie “L”” significa las acciones nominativas, de voto limitado, Serie “L”, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija del capital social de la Compañía, objeto de la Oferta Global.

“Acciones Ordinarias” significa las acciones ordinarias, nominativas, con plenos derechos de voto, Clase I, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija del capital social de la Compañía y que cotizan en la BMV con la clave de pizarra “PINFRA”.

“Accionistas Principales” significa David Peñaloza Sandoval, María Adriana Alanís González, Adriana Graciela Peñaloza Alanís y David Peñaloza Alanís.

“APIA” significa Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V., la titular original de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira.

“ARKA” significa Casa de Bolsa Arka, S.A. de C.V.

“ATISA” significa Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“AUCAL” significa Autopistas Concesionadas del Altiplano, S.A. de C.V., la titular original de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.

“Autopistas Concesionadas” significa las autopistas construidas y operadas por la Compañía al amparo de concesiones otorgadas a sus subsidiarias.

“BANCOMEXT” significa Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. Institución de Banca de Desarrollo.

“BANOBRAS” significa Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo.

“BMV” significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

“CAPUFE” significa Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, un organismo público descentralizado que actualmente opera y proporciona mantenimiento a una parte sustancial de las autopistas pertenecientes al Gobierno Federal.

“CENART” significa el Contrato para el Financiamiento de los Proyectos Arquitectónico y Ejecutivo, y la Construcción y Equipamiento del Edificio de Estacionamiento con cupo para 1008 Vehículos del Centro Nacional de la Artes, de fecha 4 de julio de 1994.

“CEPSA” significa Concesionaria Ecatepec–Pirámides, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía que se fusionó con PAPSA.

“Cetes” significa Certificados de la Tesorería.

“Circular Única” significa las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores emitidas por la CNBV y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, incluyendo todas sus reformas a la fecha de este prospecto.

“CNA” significa Comisión Nacional del Agua.

“CNBV” significa Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

“Compañía” significa Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V., y sus respectivas subsidiarias.

“CONCEMEX” significa Concemex, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“Concesión para la Autopista Apizaco-Huauchinango, Virreyes-Teziutlán y la vía Atlixcáyotl” significa la concesión otorgada a PAPASA (actualmente VCCPAPSA en virtud de la escisión de PAPSA) por el Gobierno del Estado de Puebla, para operar, explotar, conservar y mantener el paquete carretero de Puebla integrado por las carreteras Apizaco-Huauchinango, Virreyes-Teziutlán y la vía Atlixcáyotl.

“Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo” significa la concesión otorgada a PAPSA (actualmente VCCPacífico en virtud de la escisión de PAPSA) por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, para la construcción, explotación y conservación del tramo Armería-Manzanillo, con longitud aproximada de 37 km, de la carretera Colima-Manzanillo.

“Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco” significa la concesión otorgada a CONCEMEX por el Gobierno del Estado de Puebla, por conducto de la SCT estatal, para la construcción, operación y mantenimiento de (i) el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán y (ii) el Tramo Cohuecán-Acteopan.

“Concesión para la Autopista México-Toluca” significa la concesión otorgada a PACSA por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, para la construcción, explotación y conservación del tramo de cuatro carriles de asfalto de la autopista de cuota Constituyentes y Reforma-La Venta, con longitud aproximada de 19 km, de la carretera México-Toluca, así como el Tramo Marquesa-Lerma.

“Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto” significa la concesión otorgada a Purépecha por el Gobierno del Estado de Michoacán, para la construcción, operación, aprovechamiento, conservación y mantenimiento de un tramo carretero de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 23 km en dicho estado.

“Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan- -Lázaro Cárdenas” significa la concesión otorgada a Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S.A. de C.V., por el Gobierno Federal por conducto de la SCT federal para (i) construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años los Libramientos de Morelia y de Uruapan, y (ii) construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista de las altas especificaciones Pátzcuaro- Uruapan- Lázaro Cárdenas y las obras de modernización asociada a la autopista antes señalada.

“Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco” significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal al Gobierno del Estado de México y cedida por este último a CPAC, para la construcción de los faltantes en el tramo existente y la explotación y conservación de un tramo carretero de cuatro carriles de asfalto con longitud aproximada de 15.6 km en dicho estado.

“Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón” significa la concesión otorgada a CEPSA (actualmente VCCPAPSA) por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, para la explotación, conservación y mantenimiento de (i) el Tramo Pirámides-Ecatepec y (ii) el Tramo Ecatepec-Peñón.

“Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor” significa la concesión otorgada a CPAC por el Gobierno del Estado de Sonora, por conducto de la Comisión Estatal de Bienes y Concesiones, para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de un tramo carretero de dos carriles con longitud aproximada de 48.2 km en dicho estado.

“Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar” significa la concesión otorgada por el Gobierno Federal al Gobierno del Estado de Sonora y cedida por este último a Zonalta, para la construcción de las obras necesarias para modernizar 10.5 m del cuerpo derecho del tramo Santa Ana-Altar y ampliar a 12 metros de corona el tramo Altar-Piquito, así como para la operación, conservación y mantenimiento de un tramo de dos carriles de asfalto y dos carriles de concreto con longitud aproximada de 73 km, de la carretera federal No. 2 en dicho estado.

“Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal” significa la concesión otorgada a ATISA por el Gobierno del Estado de México, para la construcción del tramo La Finca-Ixtapan de la Sal y la explotación, administración y conservación de la carretera de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 40.15 km, denominada Tenango-Ixtapan de la Sal.

“Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan” significa la concesión otorgada a AUCAL por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, posteriormente cedida por AUCAL a PAPSA y actualmente siendo la titular VCCPacífico en virtud de la escisión de PAPSA, para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de un subtramo de cuatro carriles de asfalto, con longitud aproximada de 25.5 km, de la carretera que une a la ciudad de Tlaxcala con San Martín Texmelucan, Puebla.

“Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla” significa la concesión otorgada a CONCEMEX por el Gobierno del Estado de Tlaxcala, para la construcción, explotación y conservación de un tramo de dos carriles de asfalto, con longitud aproximada de 16 km, de la carretera Tlaxcala-Puebla.

“Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca” significa la concesión otorgada a Monarca por el Gobierno del Estado de Michoacán, para la operación, aprovechamiento, conservación y mantenimiento de un tramo carretero de dos carriles de asfalto, con longitud aproximada de 11.8 km, ubicado en los límites del estado de Michoacán con el Estado de México.

“Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira” significa la concesión para el aprovechamiento y la explotación de la Terminal de Usos Múltiples II del Puerto de Altamira, Tamaulipas, otorgada a APIA por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, y posteriormente cedida por APIA a IPM a través del Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira.

“Concesionaria de Autopistas de Michoacán” significa Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S.A. de C.V., la sociedad concesionaria de la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, un consorcio en el cual la Compañía tiene una participación del 25.2%.

“Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco” significa el contrato de cesión de fecha 18 de mayo de 1993, entre el Gobierno del Estado de México y CPAC, en virtud del cual el Gobierno del Estado de México cedió a CPAC la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco.

“Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan” significa el contrato de cesión de fecha 19 de noviembre de 2010, entre AUCAL y PAPSA, en virtud del cual AUCAL cedió a PAPSA sus derechos sobre la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, así como ciertos derechos derivados de un juicio entablado por AUCAL en contra del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

“Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira” significa el contrato de cesión de fecha 19 de abril de 1996, entre APIA, IPM, Grupo Tribasa y Tribade, en virtud del cual APIA cedió a IPM sus derechos y obligaciones bajo la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira.

“CPAC” significa Concesionaria Pac, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“Cuota Promedio por Equivalente Vehicular” significa el ingreso diario generado por las cuotas carreteras, dividido entre el Tráfico Equivalente.

“Dólares” o “USD” significa dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América.

“Emisión Atlixco-Jantetelco 2006” significa los 1,438,418 certificados bursátiles por un monto principal total de 143.8 millones de UDIs, emitidos el 14 de septiembre de 2006 por el Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco, mismos que cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “CONCECB 06U”.

“Emisión México-Toluca 2006” significa los 11,137,473 certificados bursátiles preferentes y los 3,646,559 certificados bursátiles subordinados por un monto principal total de 1,511.9 millones de UDIs, emitidos el 7 de abril

de 2006 por el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente, mismos que cotizan en la BMV bajo las claves de pizarra “PADEIM 06U” y “PADEIM 06-2U”, respectivamente.

“Emisión México-Toluca 2009” significa los 2,415,386 certificados bursátiles por un monto principal total de 241.5 millones de UDIs, emitidos el 19 de marzo de 2009 por el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente, mismos que cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “PADEIM 09-U”.

“Emisión Peñón-Texcoco 2004” significa los 18,500,000 certificados bursátiles por un monto principal total de \$1,850.0 millones, emitidos el 17 de diciembre de 2004 por el Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón-Texcoco, mismos que cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “CPACCB 04”.

“Emisión Santa Ana-Altar 2006” significa, en conjunto, los 2,117,395 Certificados Bursátiles Preferentes por un monto principal total de 211.7 millones de UDIs, con vencimiento el 14 de diciembre de 2033 que cotizan bajo la clave de pizarra “ZONALCB 06U”; los 846,958 Certificados Bursátiles Subordinados, por un monto principal total de 84.7 millones de UDIs, con vencimiento el 14 de diciembre de 2034 que cotizan bajo la clave de pizarra “ZONALCB 06-2U”; y los 1,279,437 Certificados Bursátiles Preferentes Convertibles, por un monto principal total de 127.0 millones de UDIs con vencimiento el 14 de diciembre de 2034 que cotizan bajo la clave de pizarra “ZONALCB 06-3U”. Estos certificados se emitieron el 14 de diciembre de 2006 y son el resultado de los acuerdos de la Asamblea General de Tenedores de los Certificados Bursátiles Fiduciarios que aprobó el prepagó parcial de los Certificados Bursátiles Fiduciarios originales bajo la clave de pizarra “ZONALCB 06U”.

“Emisión Tenango-Ixtapan de la Sal 2005” significa los 1,949,812 certificados bursátiles por un monto principal total de 194.9 millones de UDIs, emitidos el 4 de octubre de 2005 por el Fideicomiso Emisor para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, mismos que cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “TENANCB 05U”.

“Familia Peñaloza” significa David Peñaloza Sandoval, María Adriana Alanís González, Adriana Graciela Peñaloza Alanís y/o David Peñaloza Alanís.

“FARAC” significa Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas.

“Fideicomiso de Administración de la Autopista Armería-Manzanillo” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso de fecha 1 de abril de 2010, entre PAPSA, como fideicomitente y fideicomisario, y CIBANCO, S.A., Institución de Banca Múltiple, División Fiduciaria, como fiduciario, para efectos de la administración de todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo.

“Fideicomiso de Administración de la Autopista Morelia-Aeropuerto” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago de fecha 9 de febrero de 2007, entre Purépecha, como fideicomitente y fideicomisario, y HSBC México, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División Fiduciaria, como fiduciario (sustituido posteriormente por Banco Inbursa, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, en virtud de un convenio de fecha 30 de septiembre de 2009, entre dicha institución y las partes del contrato de fideicomiso), para efectos de la administración de todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto.

“Fideicomiso de Administración de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso de fecha 1 de abril de 2010, entre PAPSA como fideicomitente y CIBANCO, S.A. Institución de Banca Múltiple, División Fiduciaria, como fiduciario, para efectos de la administración de las cuotas carreteras generadas por la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón.

“Fideicomiso de Administración de la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso de inversión, administración y fuente de pago de fecha 8 de septiembre de 2008, entre CPAC, como fideicomitente y fideicomisaria, y Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, Fiduciario, como fiduciario, para efectos de la administración de todos los pagos generados por la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor.

“Fideicomiso de Administración de la Autopista San Martín Texmelucan” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de fecha 19 de noviembre de 2010, entre PAPSA, como fideicomitente y fideicomisaria, y Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario, para efectos de la administración de todos los pagos generados por la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.

“Fideicomiso de Administración de la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago de fecha 30 de octubre de 2007, entre Monarca como fideicomitente y fideicomisario, y HSBC México, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División Fiduciaria, como fiduciario (sustituido posteriormente por Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, Fiduciario, en virtud de un convenio de fecha 5 de octubre de 2009, entre dicha institución y las partes del contrato de fideicomiso), para efectos de la administración de todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca.

“Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago de fecha 15 de septiembre de 2006, entre CONCEMEX (por lo que respecta al Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán) y RCA (por lo que respecta al Tramo Morelos), como fideicomitentes; Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, Fiduciario, como fiduciario; y Monex, como representante común de los tenedores, para efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total de \$143.8 millones.

“Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca (2003)” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de fecha 19 de septiembre de 2003, entre PACSA, como fideicomitente; BANCOMEXT, como fiduciario; y MBIA, como aseguradora, para efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total equivalente a hasta 1,458 millones de UDIs.

“Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de fecha 3 de abril de 2006, entre PACSA, como fideicomitente; Nafin, como fiduciario; MBIA, como aseguradora; y Monex, como representante común de los tenedores, para efectos de la emisión de certificados bursátiles al amparo del PADEIM.

“Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón-Texcoco” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de fecha 17 de diciembre de 2004, entre CPAC, como fideicomitente; Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como fiduciario; y ARKA, como representante común de los tenedores, para efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total de \$1,850.0 millones.

“Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar” significa el fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago de fecha 30 de agosto de 2006, entre Zonalta, como fideicomitente; Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como fiduciario; y Monex, como representante común de los tenedores, para efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total de \$1,600.0 millones.

“Fideicomiso Emisor para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal” significa el fideicomiso constituido en virtud del convenio modificatorio del contrato de fideicomiso irrevocable de inversión, administración y fuente de pago de fecha 3 de octubre de 2005, entre Tribasa, Tricies y ATISA, subsidiarias de la Compañía, como fideicomitentes; y Scotiabank Inverlat, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, División Fiduciaria, como fiduciario, para efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total de \$700.0 millones.

“FONADIN” significa el Fondo Nacional de Infraestructura (anteriormente, Fondo de Inversión en Infraestructura, también conocido como FINFRA).

“GCI” significa Grupo Corporativo Interestatal, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“Generación Efectiva de Flujo” significa (i) flujos netos de efectivo de actividades de operación, más/menos (ii) flujos netos de efectivo proporcionadas por/usadas en actividades de financiamiento, más/menos (iii) otros eventos que efectúen flujos de efectivo que no se encuentren directamente relacionados con las operaciones de la Compañía en el curso ordinario del negocio.

“IASB” significa, por sus siglas en inglés, Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (*International Accounting Standards Board*).

“IFRS” significa, por sus siglas en inglés, Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*) emitidas por el IASB.

“Indeval” significa S.D. Indeval, Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.

“Ingreso Promedio Diario” significa el total de ingresos reportados durante un determinado período, dividido entre el número de días comprendidos en dicho período.

“INPC” significa Índice Nacional de Precios al Consumidor.

“Intermediarios Colocadores” significa los Intermediarios Colocadores en México, en conjunto con los Intermediarios Internacionales.

“Intermediarios Colocadores en México” significa Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse México, Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, J.P. Morgan Casa de Bolsa, S.A. de C.V., J.P. Morgan y Grupo Financiero y GBM Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa.

“Intermediarios Internacionales” significa Credit Suisse Securities (USA) LLC, Itau BBA USA Securities, Inc, J.P. Morgan Securities LLC y GBM International, Inc.

“IPM” significa Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“IVA” significa Impuesto al Valor Agregado.

“LGSM” significa Ley General de Sociedades Mercantiles.

“Liberación del Derecho de Vía” es la autorización necesaria para utilizar un inmueble previamente ocupado, para construir y operar un determinado proyecto concesionado, sujeto al pago de la indemnización o el precio aplicable en caso de expropiación o compra de dicho inmueble, respectivamente.

“LMV” significa Ley del Mercado de Valores.

“MBIA” significa MBIA Insurance Corporation.

“MC” significa Mexicana de Cales, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“México” significa los Estados Unidos Mexicanos.

“Monarca” significa Concesionaria Monarca, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“Nafin” significa Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo.

“Opción de Sobreasignación” significa, de manera conjunta, la Opción de Sobreasignación en México y la Opción de Sobreasignación Internacional.

“Opción de Sobreasignación en México” significa la opción que Pinfra ha otorgado a los Intermediarios Colocadores en México para adquirir un total de hasta 4,696,769 acciones adicionales del número de Acciones objeto de la Oferta Global.

“Opción de Sobreasignación Internacional” significa la opción que Pinfra ha otorgado a los Intermediarios Internacionales para adquirir un total de hasta 1,748,804 acciones adicionales del número de Acciones objeto de la Oferta Global.

“Opervite” significa Opervite, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“PACSA” significa Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“PADEIM” significa Programa AAA para el Desarrollo de Infraestructura en México, un programa para la emisión de certificados bursátiles por un monto total autorizado de hasta \$25,000 millones, establecido por Nafin.

“PAPSA” significa Promotora de Autopistas del Pacífico, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“Paquete Michoacán” significa los cuatro tramos que forman parte de la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas. La Compañía es propietaria del 25.2% del capital social de la sociedad concesionaria de las carreteras que conforman el Paquete Michoacán, por lo cual no consolida dentro de los estados financieros de la Compañía.

“Pesos”, “\$” o “M.N.” significan pesos, moneda del curso legal de los Estados Unidos Mexicanos.

“PIB” significa producto interno bruto.

“Pinseco” significa Pinfra Sector Construcción, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“Planta Altipac” significa la planta de asfalto y productos agregados de la Compañía, ubicada en la autopista México-Puebla.

“Proyecto Greenfield” significa un nuevo proyecto a ser construido.

“Proyecto Brownfield” significa un proyecto que ha quedado totalmente construido o que requiere construcción adicional o reconstrucción parcial.

“Proyecto de Infraestructura” significa todos aquellos proyectos derivados de concesiones y el sector materiales e insumos, en los que participa la Compañía de forma individual o conjunta.

“Purépecha” significa Concesionaria Purépecha, S.A. de C.V., una afiliada de la Compañía en la que ésta tiene una participación accionaria del 50%.

“RCA” significa Región Central de Autopistas, S.A. de C.V., la titular actual de la concesión para el Tramo Morelos.

“RNV” significa Registro Nacional de Valores.

“SCT” significa Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

“SEDI” significa Sistema Electrónico de Envío y Difusión de Información.

“SEMARNAT” significa Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

“SHCP” significa Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

“SIC” significa Sistema Internacional de Cotizaciones.

“SIFIC” significa Sistema de Información Financiera y Contable de las Emisoras.

“Tasa de Rendimiento Anual Real” significa la tasa de rendimiento anual de la Compañía, ajustada para reflejar los efectos de la inflación.

“TBD” significa Triturados Basálticos y Derivados, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“TC” significa Tribasa Construcciones, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“TCAC” significa tasa de crecimiento anual combinada.

“TIIE” significa Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.

“Tráfico Equivalente” es el sistema utilizado por la Compañía para medir el aforo vehicular en sus carreteras. Significa el número total de vehículos que circularon por una determinada autopista, el cual se calcula con base al tipo de vehículo, dividiendo el importe total cobrado por tipo de vehículo en cada caseta, entre la cuota cobrada total en dicha autopista.

“Tráfico Promedio Diario” o “TPDV” significa el tráfico diario en equivalentes vehiculares, mismo que se calcula dividiendo el Tráfico Equivalente acumulado durante un determinado período, entre el número de días comprendidos en dicho período.

“Tramo Apizaco-Huauchinango” significa el tramo carretero con longitud aproximada de 63.0km, ubicado en el Estado de Puebla.

“Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán” significa el tramo carretero de dos carriles de asfalto, con longitud aproximada de 38 km, que une a Atlixco y San Bartolo en el estado de Puebla.

“Tramo Cohuecán-Acteopan” significa el tramo carretero de dos carriles, con longitud aproximada de 10.6 km, que une a Cohuecán y Acteopan en el estado de Puebla.

“Tramo Ecatepec-Peñón” significa el tramo carretero de cuatro carriles de asfalto, con longitud aproximada de 18 km, en el Estado de México.

“Tramo Morelos” significa el tramo carretero de dos carriles de concreto, con longitud aproximada de 6.5 km, que une a Huazulco y Jantetelco en el estado de Morelos, concesionado a RCA por el gobierno de dicho estado y operado por Opervite.

“Tramo Pirámides-Ecatepec” significa el tramo carretero de cuatro carriles de asfalto, con longitud aproximada de 22.2 km, ubicado entre el Distrito Federal y el Estado de México.

“Tramo Vía Atlixcáyotl” significa el tramo carretero con longitud aproximada de 18.6km, ubicado en el Estado de Puebla.

“Tramo Virreyes-Texiutlán” significa el tramo carretero con longitud aproximada de 60.9km, ubicado en el Estado de Puebla.

“UDIs” significa Unidades de Inversión.

“UAFIDA” significa utilidad de operación más depreciaciones y amortizaciones.

“VCCPacífico” significa Vías de Comunicación del Centro y Pacífico, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“VCCPAPSA” significa Vías Concesionadas de Carreteras PAPSA, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

“Zonalta” significa Concesionaria Zonalta, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía.

## RESUMEN

A continuación se incluye un resumen de las actividades, información financiera y operativa, ventajas competitivas y estrategia de la Compañía. Este resumen no contiene toda la información que los posibles inversionistas deben considerar antes de tomar la decisión de adquirir acciones de la Compañía. Los posibles inversionistas deben leer cuidadosamente la totalidad de este prospecto y, en particular, la sección “Factores de Riesgo” y los estados financieros consolidados de la Compañía incluidos en este prospecto, junto con las notas a los mismos, antes de invertir en las acciones de la Compañía.

### La Compañía

#### Panorama general

Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V., es una de las principales compañías de operación de concesiones en México con base en el número de concesiones en nuestro portafolio. A la fecha, la Compañía cuenta con 16 concesiones, conformadas por 15 carreteras y una terminal portuaria. Las concesiones carreteras incluyen la operación de 24 autopistas de cuota (18 de las cuales se encuentran en operación y 6 de ellas en etapa de construcción) y un puente. Adicionalmente a la operación de concesiones de infraestructura la Compañía participa en (i) la supervisión de construcción, operación y mantenimiento de carreteras; y (ii) la producción de asfalto y otros insumos relacionados con la construcción de carreteras. El propósito principal de estas actividades es proveer de servicios al portafolio de concesiones de la Compañía, a efecto de minimizar costos con el objetivo de incrementar su retorno de inversión, con ingresos consolidados equivalentes a 4.1 billones para 2011, 4.5 billones para 2012 y 5.8 billones para 2013.

La división de concesiones de infraestructura para transportes representó el 75.5% de los ingresos consolidados de la Compañía para 2013. De ese 75.5%, 85.4% se deriva de la operación de las concesiones carreteras y operación del puente, mientras que el 14.6% restante proviene de la concesión portuaria. Las 24 carreteras de cuota y el puente tienen una extensión total de 976 km y se encuentran ubicadas estratégicamente y principalmente en áreas de alta densidad poblacional, con un TPDV de 165,406 en el primer trimestre de 2014. Durante el año 2013, más de 58.9 millones de vehículos transitaron a través de las 18 carreteras de cuota de la Compañía y el puente José López Portillo. La Compañía tiene presencia nacional con concesiones ubicadas en el Distrito Federal y los estados de México, Morelos, Puebla, Guerrero, Tlaxcala, Michoacán, Colima, Sonora, Tamaulipas y Veracruz. Las concesiones de la Compañía producen ingresos estables y flujos de efectivo predecibles, los cuales, en virtud de que hemos reducido nuestra deuda, proveen de recursos para desarrollar nuevos proyectos de infraestructura. Adicionalmente, hemos sido capaces de extender los términos de varias concesiones mediante la ampliación y mejora de carreteras existentes. Al 31 de marzo de 2014, el plazo promedio de nuestras concesiones era de 33 años.

La concesión portuaria de la Compañía se encuentra localizada en Altamira, Tamaulipas donde la Compañía opera una terminal portuaria de usos múltiples, con capacidad para procesar anualmente aproximadamente 500,000 contenedores anualmente. El puerto está ubicado en un área de aproximadamente 269,470 m<sup>2</sup>, 600 metros de frente al mar, incluyendo una opción para extender dicha longitud en 350 metros adicionales. Durante 2013, se procesaron 181,532 contenedores, 460,160 toneladas de acero, 25,430 de carga general y 836 coches.

La división de construcción y mantenimiento presta servicios principalmente a las concesiones de la Compañía y, en ciertas situaciones limitadas, a terceros. A través de esta división de negocios la Compañía presta servicios de construcción para sus nuevos desarrollos de infraestructura, así como para servicios de mantenimiento para las concesiones que se encuentran en plena operación. Esta división de negocio representó 17.5% de nuestros ingresos consolidados en el 2013.

A través de la división de materiales e insumos, la Compañía opera una de las plantas de asfalto más grandes del área metropolitana de la Ciudad de México. La Compañía produce mezclas asfálticas que se utilizan para pavimentar carreteras y caminos suburbanos. Nuestra planta de asfalto tiene una capacidad aproximada de 1.4 millones de toneladas. En 2013, la Compañía produjo 401,134 toneladas de mezcla asfáltica. Adicionalmente, la Compañía opera otras plantas que se dedican a la construcción de vallas para carreteras y otros productos de

concreto prefabricados que se utilizan para obras de urbanización y la construcción de caminos. Nuestra división de materiales e insumos representó 7.0% de nuestros ingresos consolidados.

El sector construcción de la Compañía realiza obras de ingeniería y construcción, así como colocación de mezcla asfáltica, entre otros. Este sector representó 17.48% de los ingresos consolidados de la compañía en el ejercicio fiscal 2013. La división de construcción presta servicios tanto a la Compañía, en el desarrollo y construcción de sus concesiones y, en algunas ocasiones, a terceros. Las obras construidas por las que se derivan los ingresos de esta división fueron el distribuidor Reforma-Constituyentes, el Distribuidor Acopilco y ampliación de la autopista Altar-Pitiquito.

## Concesiones

La siguiente tabla contiene información detallada sobre las concesiones de la Compañía.

Concesión	Año en que fue otorgada	Año en que comenzó operación	Fecha de vencimiento	Ubicación	Longitud (km)	TPDV 2013	Participación accionaria de la Compañía	% del total de ingresos de la Compañía en el ejercicio terminado el 31 de Diciembre del 2013	% del total de ingresos de la Compañía en el ejercicio terminado el 31 de Diciembre del 2012	Situación actual <sup>(1)</sup>	
Autopistas Concesionadas bursatilizadas:											
1	México-Toluca			D.F./Edo. Mex.			100%				
a.	México - Marquesa	1989	1990	2049	D.F./Edo.Mex.	19	56,999	100%	23.4%	29.3%	En operación <sup>(2)</sup>
b.	Marquesa-Lerma	2013	—	2049	Edo. Mex.	15	—	100%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
2	Peñón-Texcoco	1993	1994	2053	Edo.Mex.	16	29,424	100%	6.8%	7.4%	En operación <sup>(2)</sup>
3	Tenango-Ixtapan de la Sal	1994	1995	2054	Edo.Mex.	40	5,344	100%	2.4%	3.0%	En operación <sup>(2)</sup>
4	Autopista Santa Ana-Altar	2006 <sup>(3)</sup>	2006	2035	Sonora	73	3,877	100%	3.0%	3.2%	En operación <sup>(2)</sup>
5	Atlixco-Jantetelco <sup>(4)</sup>	—	—	—	Puebla	—	3,563	100%	3.0%	3.6%	
a.	Atlixco-San Bartolo-Cohuecán	1995	2003	2036	Puebla	38	3,563	100%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
Autopistas Concesionadas no bursatilizadas:											
b.	Cohuecán-Acteopan	2008	2008	2036	Puebla	11	—	100%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
6	Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(5)</sup>				Edo.Mex.	—	—	100%	—	—	
a.	Pirámides-Ecatepec	1991	1991	2051 <sup>(6)</sup>	Edo.Mex.	22	20,169	100%	7.8%	9.2%	En operación <sup>(2)</sup>
b.	Ecatepec-Peñón	2010	—	2051 <sup>(6)</sup>	Edo.Mex.	22	—	100%	—	—	En construcción
7	Armería-Manzanillo	1990	1991	2050 <sup>(7)</sup>	Colima	37	5,606	100%	6.9%	8.5%	En operación <sup>(2)</sup>
8	Zitácuaro-Lengua de Vaca	2007	2007	2037	Michoacán	12	3,132	100%	0.6%	0.8%	En operación <sup>(2)</sup>
9	Morelia-Aeropuerto	2007	2008	2037	Michoacán	23	2,282	50% <sup>(8)</sup>	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
10	San Luis Río Colorado-Estación Doctor	2008	2009	2038	Sonora	48	573	100%	0.4%	0.7%	En operación <sup>(2)</sup>
11	Tlaxcala-Puebla	2008	—	— <sup>(9)</sup>	Tlaxcala/Puebla	16	—	100%	—	—	En construcción
12	Tlaxcala-San Martín Texmelucan	1990 <sup>(10)</sup>	2010	2041	Tlaxcala	26	6,371	100%	2.5%	3.0% <sup>(11)</sup>	En operación <sup>(2)</sup>
Paquete Puebla <sup>(15)</sup>											
a.	Vía Atlixcayotl	2012	2012	2042	Puebla	19	17,931	100%	3.3%	0.3%	En operación <sup>(2)</sup>
b.	Virreyes - Teziutlan	2012	2012	2042	Puebla	61	3,478	100%	1.9%	0.2%	En operación <sup>(2)</sup>
c.	Apizaco - Huauchinango	2012	2012	2042	Puebla	63	2,659	100%	1.5%	0.1%	En operación <sup>(2)</sup>
Paquete Michoacán <sup>(12)</sup>											
a.	Libramiento Morelia	2012	—	2042	Michoacán	64	—	25.2%	—	—	En construcción
b.	Libramiento Uruapan	2012	—	2042	Michoacán	25	—	25.2%	—	—	En construcción
c.	Pátzcuaro-Uruapan	2012	—	2042	Michoacán	47	8,203	25.2%	—	—	En construcción
d.	Uruapan-Nueva Italia	2012	2012	2042	Michoacán	59	6,087	25.2%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>

	Nueva Italia -Lazaro e. Cardenas	2012	2012	2042	Michoacán	157	3,531	25.2%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
15	Siglo XXI	2013	—	2043	Morelos	62	—	51%	—	—	En Construcción
Otras concesiones:											
16	Terminal del Puerto de Altamira	1994 <sup>(13)</sup>	1996	2036	Tamaulipas	—	—	100%	11.0%	13.0%	En operación <sup>(14)</sup>
Total de km						976					

(1) A la fecha de este prospecto de colocación.

(2) Concesión "en operación", respecto de cualquier Autopista Concesionada, es una concesión en la que existe tráfico vehicular.

(3) Esta concesión fue originalmente otorgada por el Gobierno Federal al Estado de Sonora.

(4) Esta concesión fue originalmente otorgada para el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán, y posteriormente se modificó para incluir el Tramo Cohuecán-Actopan.

(5) Esta concesión fue originalmente otorgada para el Tramo Pirámides-Ecatepec, y posteriormente se modificó para incluir el Tramo Ecatepec-Peñón.

(6) Conforme a los términos de esta concesión, la misma vence el 24 de enero de 2021 y, de ser necesario, se prorrogará por un plazo adicional de hasta 30 años adicionales, para que PAPSA recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) el Tramo Pirámides-Ecatepec, (ii) la construcción del Tramo Ecatepec-Peñón, (iii) la adquisición de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y (iv) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón.

(7) Conforme a los términos esta concesión, la misma vence el 8 de noviembre de 2020 y, de ser necesario, se prorrogará por un plazo de hasta 30 años adicionales para que PAPSA recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) las inversiones realizadas en la Autopista Armería-Manzanillo, y (ii) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la concesión para la Autopista Armería-Manzanillo.

(8) Las cifras correspondientes a esta concesión no se consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía únicamente es titular del 50% de Purépecha, la concesionaria de esta concesión. La participación de la Compañía en las utilidades se calcula en sus estados financieros consolidados conforme al método de participación.

(9) La vigencia de esta concesión es de 30 años contados a partir de la fecha en que entre en operación la autopista.

(10) Concesión cedida a PAPSA por AUCAL, la concesionaria original, el 19 de noviembre de 2010.

(11) Esta concesión entró en operación el 23 de noviembre de 2010.

(12) Las cifras correspondientes a esta concesión no se consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía es únicamente titular del 25.2% del Paquete Michoacán, la concesionaria de esta concesión. La participación de la Compañía en las utilidades se calcula en sus estados financieros consolidados conforme al método de participación. Esta concesión entró en operación el 31 de marzo de 2012.

(13) Concesión fue cedida a IPM por API, la concesionaria original, el 19 de abril de 2006.

(14) Concesión "en operación" con respecto al Puerto de Altamira, es una concesión en la que existe tráfico marítimo.

(15) Las operaciones de esta concesión iniciaron el 10 de diciembre de 2012.

## Nuestras ventajas competitivas

### *Modelo de negocios eficiente*

La Compañía considera que su principal ventaja como administradora y operadora de concesiones de obras de infraestructura para transporte es su modelo de negocios enfocado y eficaz. El modelo de negocios de la Compañía se basa en la identificación de proyectos de infraestructura, la inversión estratégica en los mismos, y su posterior administración eficiente, para generar flujos de efectivo consistentes y previsibles. La Compañía desarrolla concesiones autosuficientes que le generan tasas de rendimiento con flujo de efectivo que la Compañía considera atractivo.

La Compañía ha generado los flujos suficientes para cubrir sus necesidades de inversión en años recientes. Es importante recordar que la Compañía históricamente ha demostrado la capacidad de financiar crecimiento mediante la bursatilización a largo plazo en Pesos de algunas de sus Autopistas Concesionadas. La Compañía ha llevado a cabo algunas bursatilizaciones que han contribuido de forma significativa al balance general de la Compañía que junto con la caja no ha permitido adquirir y desarrollar nuevos proyectos de infraestructura. La Compañía exitosamente incrementó el número de sus concesiones de 8 autopistas concesionadas en 2006 a 15 autopistas en 2013. Este crecimiento ha mantenido a la Compañía como una de las principales titulares y operadoras de concesiones en México.

### *Generación de flujos de efectivo atractivos y predecibles*

Las operaciones de la Compañía han demostrado durante los últimos años flujos de efectivo estables y predecibles. Durante el período de tres años que terminó el 31 de diciembre de 2013, los ingresos consolidados de la Compañía aumentaron a una TCAC del 17.3%. La Compañía reportó ingresos consolidados por \$5.8 mil millones para 2013, \$4.5 mil millones para 2012 y \$4.1 mil millones para 2011, con un margen de UAFIDA de 63.8%, 67.1% y 67.4%, respectivamente. La Compañía reportó ingresos consolidados por los últimos 12 meses al 31 de marzo de 2014 de \$6,008 mil millones, con un margen de UAFIDA de 64.2%.

Por un lado, en nuestro sector de concesiones de infraestructura para el transporte, las 18 concesiones que se encuentran en operaciones cuentan con un historial de flujos de tráfico diario constante; con un tráfico de vehículos de 58.9 millones en 2013 y 52.5 en 2012. Asimismo, están amparadas por concesiones que tienen una vigencia promedio de 33 años. Por otro lado, la concesión portuaria se encuentra en un parámetro similar de constancia, la terminal portuaria de Altamira procesó 181,532 contenedores en 2013, 174,942 en 2012 y 166,930 en 2011. La vigencia restante de la concesión es de 22 años.

La división de materiales e insumos también ha reportado flujos igualmente estables que representaron ingresos de \$410 millones para 2013 y \$383 millones para 2012. Finalmente, la división de construcción presentó ingresos de \$1.017 millones para 2013, \$370 millones para 2012 y \$237 millones para 2011.

Como complemento de lo anterior, la Compañía ha logrado niveles estables de gastos de operación y de costos de mantenimiento de sus concesiones. Los flujos de ingresos, que se han descrito anteriormente, aunados a estos bajos costos de operación y mantenimiento, le han permitido a la Compañía generar sólidos flujos de efectivo y obtener una alta visibilidad de ganancias y retornos a nuestras inversiones.

***Cartera geográficamente diversificada de concesiones, combinada con largos plazos de vigencia restantes y líneas de negocios complementarias***

Las concesiones se encuentran ubicadas a lo largo de once de las Entidades Federativas de la República Mexicana: el Distrito Federal y los estados de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Guerrero, Michoacán, Colima, Sonora, Tamaulipas y Veracruz. Además, dichas concesiones se encuentran ubicadas estratégicamente en regiones de alta densidad poblacional con perspectivas de crecimiento favorable en términos del PIB.

Comparado con otros titulares de concesiones en América Latina, la Compañía tiene una de las carteras de concesiones con el promedio de vigencia más largo, siendo este de 33 años al 31 de marzo de 2014. Este es el resultado de concesiones recientemente desarrolladas y adquiridas, así como del esfuerzo de la administración con reguladores para lograr la prórroga de concesiones existentes a cambio de la ampliación y mejora de capital de carreteras existentes.

La Compañía también cuenta con líneas de negocios complementarias tales como la producción de mezclas asfálticas y agregados, la construcción y mantenimiento de carreteras y una terminal portuaria, la cual representó 17.5% de los ingresos consolidados de la Compañía en el 2013.

***Perfil financiero y posición de efectivo sólidos***

Al mismo tiempo que la Compañía busca continuamente oportunidades de crecimiento para expandir su negocio, la Compañía mantiene un enfoque disciplinado en la inversión de su capital. Esta ha sido una estrategia clave para construir y mantener la fortaleza financiera del negocio de la Compañía. La fortaleza del balance general de la Compañía ha probado ser un factor diferenciador clave para tomar ventaja de Proyectos Greenfield y Proyectos Brownfield así como de las oportunidades cuando se presentan, incluso durante periodos de volatilidad.

***Trayectoria de crecimiento y eficiencia operativa comprobada, inclusive en entornos difíciles***

La Compañía cuenta con una exitosa trayectoria en lo que respecta a la operación y expansión de su cartera de concesiones, así como la prórroga de la vigencia de las mismas, inclusive en épocas en las que el entorno económico, regulatorio y competitivo ha sido difícil. Durante el período de 2006 a 2013, el número de proyectos de infraestructura para transportes de la Compañía pasó de ocho a veintiséis, que al día de hoy incluyen 24 autopistas de cuota, una terminal portuaria y un puente de cuota. Por ejemplo, en medio de la crisis económica de 2008 la Compañía obtuvo la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor. Asimismo, en 2011 la Compañía obtuvo la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla y el Paquete Michoacán, y en 2012 obtuvo la Concesión de Puebla en 2012. En noviembre de 2013, la Compañía obtuvo la concesión para la autopista Siglo XXI, en su tramo Jantetelco - El Higuierón.

A la fecha, el desarrollo de las concesiones mencionadas se ha realizado de conformidad con los plazos previstos originalmente en los títulos de concesión correspondientes. Además, la Compañía ha trabajado exitosamente con el Gobierno Federal y los gobiernos estatales para la prórroga de diversas de sus concesiones. Nueve de las concesiones que integran la cartera de la Compañía se han prorrogado cuando menos una vez.

La Compañía considera que este crecimiento en los proyectos de infraestructura que le fueron concesionados en años recientes, así como su prórroga, es un reflejo de su conocimiento operativo y experiencia en el sector de las concesiones de infraestructura para transportes, así como a su exitosa trayectoria probada en la administración de proyectos complejos.

### ***Equipo directivo con gran experiencia y bien integrado***

Los miembros del equipo directivo de la Compañía cuentan con 21 años de experiencia en promedio en los sectores de infraestructura, identificando, desarrollando y operando autopistas, terminales portuarias, aeropuertos y plantas de tratamiento de agua en todo México y América Latina. Adicionalmente, el equipo directivo de la Compañía cuenta con más de 20 años de experiencia en el sector financiero, lo que le ha ayudado a la Compañía a identificar estructuras de financiamiento apropiadas para financiar proyectos, al mismo tiempo que se mantiene una posición financiera sólida. Como se ha visto entre 2006 y 2013, el equipo directivo de la Compañía cuenta con una trayectoria probada para obtener nuevas concesiones de infraestructura para transporte a través de licitaciones públicas y mediante adquisiciones, así como para el desarrollo, diseño, financiamiento y construcción de los proyectos de infraestructura concesionados.

Al día de hoy el equipo directivo de la Compañía está enfocado en el crecimiento sostenido y en estándares de eficiencia de la cartera de concesiones, a efecto para maximizar las utilidades y el valor de creación, al mismo tiempo que se mantiene una posición financiera sólida.

## **Estrategia**

### ***Elementos clave de la estrategia de la Compañía para aprovechar sus fortalezas y continuar el crecimiento de la Compañía***

Las estrategias para capitalizar las fortalezas de la Compañía y continuar creciendo el negocio, incluyen:

- La promoción y desarrollo de nuevas oportunidades de negocio en colaboración con las autoridades gubernamentales; y
- La operación exitosa de las concesiones existentes.

La Compañía tiene la intención de continuar promoviendo las relaciones sólidas y de largo plazo existentes con el Gobierno Federal y los gobiernos estatales. La Compañía interactúa constantemente con autoridades locales y estatales, quienes la Compañía considera que tienden a ser receptivos a la iniciativa privada. El diálogo constante le permite a la Compañía identificar necesidades de infraestructura y anticiparse y proponer desarrollos de infraestructura específicos en regiones particulares.

La Compañía considera que su profundo conocimiento de las necesidades de infraestructura específicas sumado a la sólida relación con autoridades gubernamentales a distintos niveles, le ayuda a analizar exitosamente nuevas oportunidades de inversión, participar en las licitaciones respectivas y, en su caso, ejecutar los correspondientes proyectos.

Respecto de las concesiones existentes, la Compañía busca exitosamente maximizar la rentabilidad de cada una de sus concesiones a fin de generar valor para sus accionistas a través de las siguientes iniciativas:

- Invirtiendo en mejoras a las concesiones resultan en ingresos adicionales. A fin de mejorar el estado de sus carreteras y dar una mejor respuesta a las necesidades de las comunidades que las utilizan, la Compañía invierte periódicamente en obras de mantenimiento para mejorar las condiciones de las Autopistas Concesionadas en adición a aquellas que se requieren conforme al título de concesión. Estas mejoras se llevan a cabo con la

aprobación de las autoridades competentes y frecuentemente llevan a la obtención de ingresos adicionales a través del incremento en cuotas de peaje o el incremento en tráfico o ambos.

- Mejorando el desempeño operativo de las concesiones. La Compañía busca maximizar la rentabilidad de sus concesiones en términos de los flujos de efectivo generados por las mismas, concentrándose para ello en incrementar el nivel de eficiencia de sus operaciones.
- Negociación de prórrogas de la vigencia de las concesiones. Con el fin de obtener la prórroga de sus concesiones, la Compañía participa en negociaciones en virtud de las cuales se compromete a reinvertir en las mismas de conformidad con la legislación mexicana. Al celebrar un nuevo título de concesión, la Compañía negocia la inclusión de disposiciones que le permitan potencialmente prorrogar la vigencia de las concesiones en relación con inversiones futuras, con miras a maximizar el valor de sus activos.

#### Reporte anual y estados financieros al 31 de marzo de 2014

El 30 de abril de 2014 y el 28 de abril de 2014, la Compañía presentó y divulgó el reporte anual correspondiente al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013 y los estados financieros consolidados por el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2014, respectivamente, los cuales se encuentran disponibles en la página de la BMV: [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx), la página de la Compañía: [www.pinfra.com.mx](http://www.pinfra.com.mx), mismos que se adjuntan al presente Prospecto.

## La Oferta

A continuación se incluye un breve resumen de los principales términos y condiciones de la Oferta Global. Para una descripción más detallada de las acciones de la Compañía, véase la sección “Descripción del capital”.

Emisora .....	Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V.
Clave de pizarra.....	“PINFRA L”.
Tipo de Oferta .....	Oferta pública primaria de suscripción de acciones en México a través de la BMV y oferta primaria de suscripción de acciones en los Estados Unidos de América a inversionistas institucionales ( <i>qualified institutional buyers</i> ) 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 la misma se ha modificado ( <i>U.S. Securities Act of 1933, as amended</i> ) y la Regulación S ( <i>Regulation S</i> ) de dicha Ley de Valores de 1933, respectivamente, y las disposiciones legales aplicables en el resto de los países donde tenga lugar la Oferta Global.
La Oferta Global.....	La Oferta Global consiste en la Oferta en México y la Oferta Internacional.
Monto de la Oferta Global (incluyendo el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación).....	\$8,499,561,976.00 (ocho mil cuatrocientos noventa y nueve millones quinientos sesenta y un mil novecientos setenta y seis Pesos 00/100 M.N.).
Monto de la Oferta Global (sin incluir el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación).....	\$7,390,923,420.00 (siete mil trescientos noventa millones novecientos veintitrés mil cuatrocientos veinte Pesos 00/100 M.N.).
Monto de la Oferta en México (incluyendo el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México) .....	\$6,193,471,976.00 (seis mil ciento noventa y tres millones cuatrocientos setenta y un mil novecientos setenta y seis Pesos 00/100 M.N.).
Monto de la Oferta en México (sin incluir el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México) .....	\$5,385,627,708.00 (cinco mil trescientos ochenta y cinco millones seiscientos veintisiete mil setecientos ocho Pesos 00/100 M.N.).
Monto de la Oferta Internacional (incluyendo el ejercicio de la Opción de Sobreasignación Internacional) .....	\$2,306,090,000.00 (dos mil trescientos seis millones noventa mil Pesos 00/100 M.N.).
Monto de la Oferta Internacional (sin incluir el ejercicio de la Opción de Sobreasignación Internacional) .....	\$2,005,295,712.00 (dos mil cinco millones doscientos noventa y cinco mil setecientos doce Pesos 00/100 M.N.).

Número de Acciones ofrecidas en la Oferta Global.....	<p>42,970,485 Acciones en la Oferta Global, sin considerar el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación, y 49,416,058 Acciones, considerando el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación.</p> <p>31,311,789 Acciones serán objeto de la Oferta en México, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México, y 36,008,558 Acciones, considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México.</p> <p>11,658,696 Acciones serán objeto de la Oferta Internacional, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación Internacional, y 13,407,500 Acciones, considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación Internacional.</p> <p>La distribución de las Acciones para la Oferta en México y para la Oferta Internacional podría variar una vez finalizada la Oferta Global 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 en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales, durante el proceso de colocación previo a la conclusión de la Oferta Global y antes de la Fecha de Liquidación. La Oferta Nacional está sujeta a la conclusión de la Oferta Internacional, y viceversa. Ver “Plan de Distribución”.</p>
Tipo de Valor .....	Acciones nominativas, de voto limitado, Serie “L”, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija del capital social de la Compañía. Para una descripción detallada de las acciones de la Compañía, véase la sección “Descripción del capital social”.
Depositario .....	Los títulos representativos de las acciones de la Compañía están depositados en Indeval.
Precio de colocación.....	El precio de colocación de las Acciones objeto de la Oferta Nacional es de \$172.00 (ciento setenta y dos pesos 00/100 M.N.) por Acción.
Bases para la determinación del precio .....	Las bases para la determinación del precio definitivo de colocación de las acciones incluyeron, entre otras, el precio de mercado de las Acciones Ordinarias así como las condiciones generales de mercado al momento de la Oferta Global.
Fecha de publicación del aviso de oferta pública .	14 de julio de 2014.
Fecha de la Oferta .....	15 de julio de 2014.

Fecha de Cierre del Libro .....	15 de julio de 2014.
Fecha de Registro en la BMV .....	16 de julio de 2014.
Fecha de Liquidación .....	21 de julio de 2014.
Forma de liquidación.....	Las Acciones objeto de la Oferta en México se liquidarán en efectivo a través de Indeval, en Pesos, en una fecha que se tiene la intención que coincida con la fecha de liquidación de la Oferta Internacional.
Posibles Adquirentes en México .....	Las Acciones objeto de la Oferta en México podrán ser adquiridas por personas físicas y morales mexicanas 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 y/o residentes en el extranjero está previsto en los Artículos 22, 56, 93, 129, 161 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, y en la Resolución Miscelánea Fiscal vigente.
Opción de Sobreasignación .....	<p>Pinfra ha otorgado a los Intermediarios Colocadores en México y a los Intermediarios Internacionales ciertas opciones para adquirir un total de hasta 4,696,769 Acciones adicionales y 1,748,804 Acciones adicionales, respectivamente, las que en su conjunto, no excederán del 15% (quince por ciento), del número de Acciones objeto de la Oferta Global sin considerar las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación, al precio de colocación, para cubrir sobreasignaciones, si las hubiere.</p> <p>La Opción de Sobreasignación estará vigente durante un plazo de 30 (treinta) días contados a partir de la fecha de oferta y los Intermediarios Colocadores podrán ejercer dichas opciones a un precio igual al precio de colocación. Para una descripción detallada del mecanismo aplicable a la Opción de Sobreasignación, véase la sección “Plan de distribución”.</p>
Porcentaje que representan las Acciones Serie “L” del capital suscrito y pagado de la Compañía después de la Oferta Global:	

Incluyendo la Opción de Sobreasignación.....1.50%, desglosado como sigue:

Oferta en México	8.38%
Oferta Internacional	3.12%
Oferta Global	11.50%

Sin incluir la Opción de Sobreasignación.....10.16%, desglosado como sigue:

Oferta en México	7.40%
Oferta Internacional	2.76%
Oferta Global	10.16%

Estructura del capital social:

Antes de la Oferta Global .....

Capital suscrito y pagado.....\$719,772,345.07 M.N.

Capital fijo .....\$719,772,345.07 M.N.

Capital variable .....\$0.00 M.N.

Acciones en circulación.....380,123,523

Acciones del capital fijo.380,123,523

Acciones del capital  
variable .....0

Acciones de tesorería.....0

Después de la Oferta Global.....

Capital suscrito y pagado.....\$802,546,164.75 M.N.

Capital fijo .....\$802,546,164.75 M.N.

Capital variable .....\$0.00 M.N.

Acciones en circulación.....429,539,581

Acciones del capital fijo.429,539,581

Acciones del capital  
variable .....0

Acciones de tesorería .....0

Inmediatamente después de la Oferta Global, el capital social suscrito y pagado de la Compañía estará representado por un total de 429,539,581 acciones, de las cuales 380,123,523 corresponden a las Acciones Ordinarias y 49,416,058 a las Acciones Serie "L", considerando el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación, equivalentes al 88.50% y al 11.50%, respectivamente, del capital social suscrito y pagado de la Compañía.

De conformidad con lo previsto por artículo 54 de la LMV y la Cláusula Sexta de los estatutos sociales de la Compañía, las acciones de voto limitado, Serie "L" objeto de la Oferta Global no excederán del 25% (veinticinco por ciento) del total del capital social pagado que la CNBV considere colocado entre el público inversionista en la fecha de la Oferta Global.

Múltiplos

**Antes de la Oferta**    **Después de la Oferta**

**Múltiplos de la Emisora<sup>(1)</sup>**

Precio/Utilidad	27.6x	31.2x
Precio/Valor en Libros		
Valor	7.1x	4.2x
Compañía <sup>(4)</sup> /UAFIDA	18.5x	18.5x

**Múltiplos del Sector<sup>(2)</sup>**

Precio/Utilidad	40.0x
Precio/Valor en Libros	5.0x
Valor	
Compañía <sup>(4)</sup> /UAFIDA	11.7x

**Múltiplos promedio del Mercado (IPC)<sup>(3)</sup>**

Precio/Utilidad	23.8x
Precio/Valor en Libros	2.9x
Valor	
Compañía <sup>(4)</sup> /UAFIDA	9.9x

(1) Calculado por los Colocadores Líderes en México considerando: (i) el precio de colocación de Ps\$172.00 por Acción, (ii) el número de Acciones en circulación (considerando que se ejerce en su totalidad la Opción de Sobreasignación) y estados financieros de la compañía considerando los últimos doce meses por el ejercicio terminado el 31 de Marzo de 2014.

(2) Calculado por los Colocadores Líderes en México en base a Factset con un precio de las acciones al 30 de junio de 2014. La muestra incluye ICA, CCR, Ecorodovias, IDEAL y OHL.

(3) Calculado por los Colocadores Líderes en México con información disponible de la agencia Bloomberg al 8 de julio de 2014.

(4) El Valor compañía es definido como el valor de capitalización más deuda con costo y capital contable minoritario, menos efectivo y equivalentes.

Recursos netos.....	Los recursos netos (después de deducir las comisiones y los gastos estimados de la Oferta Global) que la Compañía obtendrá como resultado de la Oferta Global, considerando el precio de colocación de \$172.00 por Acción, asciende a aproximadamente \$7,103,232,867.98 (sin considerar el ejercicio de la opción de sobreasignación). Ver la Sección “Gastos de la Oferta” de este prospecto.
Destino de los recursos.....	La Compañía tiene la intención de utilizar los recursos netos de la Oferta Global para capital de trabajo, el refinanciamiento de pasivos de la Compañía y sus subsidiarias y para otros fines corporativos de carácter general. Ver la Sección “Destino de los Recursos” de este prospecto.
Política de dividendos .....	Para una descripción de la política de la Compañía en materia de dividendos, véase la sección “Dividendos”.
Derechos de voto limitado.....	Las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global, son de voto limitado y por lo tanto confieren a sus tenedores derechos de voto únicamente en ciertos casos. Ver la Sección “Factores de Riesgo – Los accionistas de la Serie “L” únicamente podrán participar o votar en asambleas generales de accionistas que se convoquen para la aprobación de ciertos asuntos limitados” y la Sección “Descripción del Capital Social – Derechos de voto y asambleas de accionistas” de este prospecto.

Restricciones en materia de transmisiones .....	La Compañía, los Accionistas Principales, los miembros del consejo de administración y ciertos funcionarios de alto rango, se han obligado a no emitir, vender o transmitir cualesquiera acciones representativas del capital de la Compañía o cualesquiera valores convertibles en dichas acciones, canjeables por las mismas o que confieran el derecho a recibir acciones de la Compañía, durante el período de 90 (noventa) días contados a partir de la fecha de este prospecto, sin el consentimiento previo y por escrito de los Intermediarios Colocadores, sujeto a ciertas excepciones. Véase la sección “Plan de distribución”.
Autorización de la CNBV .....	La CNBV autorizó la emisión de las Acciones Serie “L”, así como la Oferta en México mediante oficio No. 153/106966/2014, de fecha 11 de julio de 2014.
Autorización de la Asamblea General de Accionistas.....	La Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de la Compañía autorizó llevar a cabo la Oferta Global el 30 de junio de 2014, y llevar a cabo el aumento de capital correspondiente.

## Resumen de la información financiera consolidada

Las siguientes tablas contienen un resumen de la información financiera consolidada y operativa de la Compañía a las fechas y por los períodos indicados. Esta información debe leerse en conjunto con las secciones “Presentación de cierta información” y “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación” y con los estados financieros consolidados incluidos en este prospecto, y está sujeta a lo descrito en dichas secciones y estados financieros. La información relativa a los estados consolidados de resultados de la Compañía por los años concluidos el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, por los trimestres concluidos el 31 de marzo de 2014 y 2013, así como la información relativa a los estados consolidados de posición financiera de la Compañía a cada una de dichas fechas, deriva de los estados financieros consolidados incluidos en este prospecto.

De conformidad con la Circular Única, a partir del 1 de enero de 2012, las sociedades mexicanas con valores listados en la BMV, incluyendo Pinfra, deben preparar y presentar su información financiera de conformidad con IFRS. Por lo tanto, los estados financieros auditados por los años concluidos el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, así como nuestros estados financieros condensados consolidados intermedios no auditados por cada uno de los periodos de tres meses concluidos el 31 de marzo de 2014 y 2013, han sido preparados de conformidad con dichas normas.

Datos de estados consolidados de resultados	Años concluidos al 31 de diciembre (en miles de Pesos)			Trimestre concluido al 31 de marzo (en miles de Pesos)	
	2013	2012	2011	2014	2013
<b>Ingresos por:</b>					
Concesiones	\$4,394,076	\$3,839,828	\$ 3,433,925	\$1,155,580	\$1,055,489
Venta de materiales	410,515	383,338	494,058	114,599	47,893
Construcción	<u>1,017,557</u>	<u>370,154</u>	<u>237,233</u>	<u>303,396</u>	<u>284,119</u>
	<u>5,822,148</u>	<u>4,593,320</u>	<u>4,165,216</u>	<u>1,573,575</u>	<u>1,387,501</u>
<b>Costo de:</b>					
Concesiones	1,448,648	1,240,309	1,144,017	353,792	366,528
Venta de materiales	275,038	271,704	350,343	78,635	32,446
Construcción	<u>774,716</u>	<u>289,264</u>	<u>168,996</u>	<u>269,994</u>	<u>244,496</u>
	<u>2,498,402</u>	<u>1,801,277</u>	<u>1,663,356</u>	<u>702,421</u>	<u>643,470</u>
<b>Utilidad bruta</b>	<b>3,323,746</b>	<b>2,792,043</b>	<b>2,501,860</b>	<b>871,154</b>	<b>744,031</b>
<b>Gastos de operación</b>	<b>37,067</b>	<b>26,192</b>	<b>24,126</b>	<b>9,083</b>	<b>6,901</b>
Otros ingresos, neto	<u>(82,910)</u>	<u>(10,970)</u>	<u>8,485</u>	<u>(27,884)</u>	<u>1,628</u>
<b>Utilidad de operación</b>	<b><u>3,369,589</u></b>	<b><u>2,776,821</u></b>	<b><u>2,469,249</u></b>	<b><u>889,955</u></b>	<b><u>735,502</u></b>
Gasto por intereses	1,133,544	1,218,142	1,317,319	353,774	327,518
Ingreso por intereses	(182,189)	(277,761)	(189,589)	(41,003)	(47,336)
Pérdida (ganancia) cambiaria	<u>(4,420)</u>	<u>31,104</u>	<u>(65,213)</u>	<u>(1,894)</u>	<u>18,464</u>
	947,115	971,485	1,062,517	310,877	298,646
Participación en los resultados de compañías asociadas, neto	<u>(80,774)</u>	<u>(36,997)</u>	<u>11,361</u>	<u>(49,048)</u>	<u>(18,299)</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad y operaciones discontinuadas	2,503,248	1,842,333	1,395,371	628,126	455,155
Impuestos a la utilidad	<u>310,953</u>	<u>17,251</u>	<u>458,489</u>	<u>116,761</u>	<u>125,182</u>

Utilidad antes de operaciones discontinuadas	2,192,295	1,825,082	936,882	511,365	329,973
Operaciones discontinuadas, neto	(1,453)	(1,741)	(1,741)	(363)	(363)
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 2,190,842</u>	<u>\$ 1,823,341</u>	<u>\$ 935,141</u>	<u>\$ 511,002</u>	<u>\$ 329,610</u>
Participación controladora	\$ 2,189,956	\$ 1,822,864	\$ 935,123	\$ 510,854	\$ 328,464
Participación no controladora	886	477	18	148	1,146
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 2,190,842</u>	<u>\$ 1,823,341</u>	<u>\$ 935,141</u>	<u>\$ 511,002</u>	<u>\$ 329,610</u>
Utilidad básica por acción ordinaria (en pesos)	\$ 5.76	\$ 5.01	\$ 2.79	\$ 1.34	\$ 0.87
Promedio ponderado de acciones	<u>380,123,523</u>	<u>364,275,800</u>	<u>335,169,534</u>	<u>380,123,523</u>	<u>380,123,523</u>

*Datos de los estados consolidados de posición financiera*

	<b>Al 31 de diciembre</b>		
	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
	<b>(en miles de Pesos)</b>		
<b>Activo</b>			
Activo circulante:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 110,137	\$ 64,978	\$ 73,522
Inversiones en valores	2,973,779	1,754,971	2,753,499
Cuentas y documentos por cobrar – Neto	535,909	824,778	393,462
Inventarios – Neto	86,074	85,797	79,165
Pagos anticipados	102,041	183,319	153,049
<b>Total del activo circulante</b>	<b>3,807,940</b>	<b>2,913,843</b>	<b>3,452,697</b>
Inversiones en valores	759,634	769,736	1,243,104
Documentos por cobrar	362,361	337,119	333,627
Inventario inmobiliario	104,368	96,007	94,759
Inmuebles, maquinaria y equipo – Neto	577,336	594,064	614,861
Inversión en concesiones – Neto	11,335,177	10,277,811	7,453,978
Inversión en acciones de asociadas	590,698	374,510	89,027
Impuestos a la utilidad diferidos	848,095	946,506	671,445
Otros activos, Neto	312,410	267,116	109,739
Activos por operaciones discontinuadas	20,328	21,781	23,265
<b>Total</b>	<b>\$ 18,718,347</b>	<b>\$ 16,598,493</b>	<b>\$ 14,086,502</b>

*Pasivo y capital contable*

	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
	<b>(en miles de Pesos)</b>		
<b>Pasivo circulante</b>			
Cuentas por pagar a proveedores	\$ 70,675	\$ 60,403	\$ 62,107
Porción circulante de derechos de cobro cedidos	994,434	933,206	973,300
Intereses por pagar	183,741	186,953	191,504
Impuestos y gastos acumulados	406,878	285,208	352,656

<b>Total del pasivo circulante</b>	1,655,728	1,465,770	1,579,567
<b>Pasivo a largo plazo</b>			
Reserva de mantenimiento mayor	192,876	111,065	101,990
Obligaciones laborales al retiro	7,046	5,335	6,473
Deuda por arrendamiento financiero	-	-	167
Derechos de cobro cedidos, neto	8,121,935	8,461,566	8,936,002
<b>Total del pasivo</b>	<b>9,977,585</b>	<b>10,043,736</b>	<b>10,624,199</b>

**Capital contable xxx**

Capital social nominal	719,772	719,772	682,855
Actualización	537,361	537,361	543,552
	1,257,133	1,257,133	1,226,407
Capital ganado -			
Reserva para adquisición de acciones	2,000,000	923,920	1,304,430
Acciones recompradas	(8,944)	-	(94,073)
Prima en recolocación de acciones	1,277,820	1,272,827	52,433
Utilidades retenidas	4,211,308	3,096,546	969,252
	7,480,184	5,293,293	2,232,042
Participación controladora	8,737,317	6,550,426	3,458,449
Participación no controladora	3,445	4,331	3,854
Total del capital contable	8,740,762	6,554,757	3,462,303
<b>Total</b>	<b>\$ 18,718,347</b>	<b>\$ 16,598,493</b>	<b>\$ 14,086,502</b>

	2013	2012	2011
<i>Datos de los estados consolidados de posición financiera</i>	(en miles de Pesos)		

	31 de marzo de 2014	31 de diciembre de 2013
<i>Datos de los estados consolidados de posición financiera</i>	(en miles de Pesos)	
<b>Activo</b>		
Activo Circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 48,036	\$ 110,137
Inversiones en valores	3,251,433	2,973,779
Cuentas por cobrar- Neto	401,820	535,909
Inventarios - Neto	89,158	86,074
Pagos anticipados	101,538	102,041
<b>Total del activo circulante</b>	<b>3,891,985</b>	<b>3,807,940</b>
Inversiones en valores	701,718	759,634
Documentos por cobrar a largo plazo	365,475	362,361
Inventario inmobiliario	105,305	104,368
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	565,507	577,336
Inversión en concesiones - Neto	11,576,345	11,335,177
Inversión en acciones de asociadas y negocios conjuntos	639,746	590,698
Impuestos a la utilidad diferidos	740,042	848,095

Otros activos, neto	326,371	312,410
Activos por operaciones discontinuadas	<u>19,964</u>	<u>20,328</u>
<b>Total</b>	<u>\$ 18,932,458</u>	<u>\$ 18,718,347</u>

	31 de marzo de 2014	31 de diciembre de 2013
	(en miles de Pesos)	
<b><i>Pasivo y capital contable</i></b>		
<b>Pasivo Circulante:</b>		
Cuentas por pagar a proveedores	\$ 61,286	\$ 70,675
Porción circulante de derechos de cobro cedidos	994,646	994,434
Intereses por pagar	103,710	183,741
Impuestos y gastos acumulados	<u>317,067</u>	<u>406,878</u>
<b>Total del pasivo circulante</b>	1,476,709	1,655,728
Reserva de mantenimiento mayor	223,666	192,876
Obligaciones laborales al retiro	7,046	7,046
Derechos de cobro cedidos, neto	<u>7,973,273</u>	<u>8,121,935</u>
<b>Total del pasivo</b>	9,680,694	9,977,585
<b>Capital contable:</b>		
<b>Capital contribuido-</b>		
Capital social nominal	719,772	719,772
Actualización	<u>537,361</u>	<u>537,361</u>
	1,257,133	1,257,133
<b>Capital ganado-</b>		
Reserva para adquisición de acciones	2,000,000	2,000,000
Acciones recompradas	(8,944)	(8,944)
Prima en recolocación de acciones	1,277,820	1,277,820
Utilidades retenidas	<u>4,722,162</u>	<u>4,211,308</u>
	<u>7,991,038</u>	<u>7,480,184</u>
Participación controladora	9,248,171	8,737,317
Participación no controladora	<u>3,593</u>	<u>3,445</u>
<b>Total del capital contable</b>	<u>9,251,764</u>	<u>8,740,762</u>
<b>Total</b>	<u>\$ 18,932,458</u>	<u>\$ 18,718,347</u>

La siguiente tabla muestra una conciliación de la Generación Efectiva de Flujo de la Compañía por los periodos que se indican:

	Al 31 de marzo de		Al 31 de diciembre de		
	2014	2013	2013	2012	2011
	(en miles de Pesos)				
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$ 1,046,545	\$ 966,708	\$ 3,574,620	\$ 3,259,112	\$ 2,395,518
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	\$ (554,759)	\$ (502,345)	\$ (1,391,847)	\$ (409,057)	\$ (1,574,135)
Otros: incremento en el capital accionario por la suscripción de acciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1,281,853	\$ -
<b>Generación Efectiva de Flujo<sup>(1)</sup></b>	<b>\$ 491,786</b>	<b>\$ 464,363</b>	<b>\$ 2,182,773</b>	<b>\$ 1,568,202</b>	<b>\$ 821,383</b>

(1) Ver "Presentación de Cierta Información Financiera- UAFIDA y Generación Efectiva de Flujo"

Las siguientes tablas contienen un desglose de la integración de UAFIDA de la Compañía:

	Trimestres concluidos el 31 de marzo de		Años concluidos el 31 de diciembre de		
	2014	2013	2013	2012	2011
	(en miles de Pesos)				
<b>Ingresos por</b>					
Concesiones	1,155,580	1,055,489	4,394,076	3,839,828	3,433,925
Bursatilizadas	615,463	533,914	2,243,231	2,133,536	1,970,711
México-Toluca	391,412	315,273	1,360,789	1,344,430	1,192,150
Peñón-Texcoco	97,851	93,807	393,942	340,312	370,853
Tenango-Ixtapan de la Sal	38,657	38,181	141,737	139,449	133,949
Atlixco-Jantetelco	45,452	44,047	173,505	163,073	149,064
Santa Ana-Altar	42,091	42,606	173,258	146,272	124,695
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
No Bursatilizadas	375,355	369,758	1,509,016	1,107,522	981,872
Pirámides-Ecatepec-Peñón	112,504	112,504	455,708	422,522	382,692
Armería-Manzanillo	104,874	98,198	400,985	388,698	361,437
Zitácuaro-Lengua de Vaca	8,608	9,010	35,870	34,926	33,051
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	3,493	7,864	24,122	30,518	16,945
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	33,154	33,885	142,790	138,014	127,534
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	49,581	48,410	192,687	13,817	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	28,174	26,089	108,379	7,720	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	22,283	20,820	88,689	6,218	0
Opervite <sup>(2)</sup>	12,684	12,978	59,786	65,089	60,213
Cenart <sup>(3)</sup>	0	0	0	0	0
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	0	0	0	0	0
Puerto de Altamira	164,762	151,817	641,829	598,770	481,342
Venta de Materiales	114,599	47,893	410,515	383,338	494,058
Construcción para Obras de Ingeniería	303,396	284,119	1,017,557	370,154	237,233

<b>Total</b>	1,573,575	1,387,501	5,822,148	4,593,320	4,165,216
<b>Costos</b>					
Concesiones	353,792	366,528	1,448,648	1,240,309	1,144,017
<b>Bursatilizadas</b>	<b>121,736</b>	<b>150,015</b>	<b>530,989</b>	<b>530,321</b>	<b>526,530</b>
México-Toluca	53,613	48,056	218,028	266,709	239,591
Peñón-Texcoco	20,811	29,987	83,437	73,773	80,735
Tenango-Ixtapan de la Sal	15,288	12,064	54,353	53,257	68,583
Atlixco-Jantetelco	16,640	19,207	77,364	75,293	87,615
Santa Ana-Altar	15,384	40,701	97,807	61,289	50,006
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
<b>No Bursatilizadas</b>	<b>114,077</b>	<b>102,561</b>	<b>440,771</b>	<b>278,017</b>	<b>289,905</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	16,345	15,283	59,171	70,823	67,763
Armería-Manzanillo	27,058	19,777	84,416	86,059	120,233
Zitácuaro-Lengua de Vaca	3,367	4,105	27,384	14,846	15,076
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	4,829	5,095	19,778	19,319	14,004
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	8,634	11,172	45,876	45,564	42,713
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	20,358	16,520	68,716	1,484	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	13,810	13,290	60,931	1,911	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	12,811	10,903	47,984	1,348	0
Opervite <sup>(2)</sup>	6,798	6,416	26,508	36,373	30,026
Cenart <sup>(3)</sup>	67	0	7	290	66
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	0	0	0	0	24
Puerto de Altamira	117,979	113,952	476,888	431,971	327,582
Venta de Materiales	78,635	32,446	275,038	271,704	350,343
Construcción para Obras de Ingeniería	269,994	244,496	774,716	289,264	168,996
<b>Total</b>	<b>702,421</b>	<b>643,470</b>	<b>2,498,402</b>	<b>1,801,277</b>	<b>1,663,356</b>

Trimestres concluidos el 31 de marzo de		Años concluidos el 31 de diciembre de		
2014	2013	2013	2012	2011

(en miles de Pesos)

#### Utilidad Bruta

<b>Concesiones</b>	801,788	688,961	2,945,428	2,599,519	2,289,908
<b>Bursatilizadas</b>	<b>493,727</b>	<b>383,899</b>	<b>1,712,242</b>	<b>1,603,215</b>	<b>1,444,181</b>
México-Toluca	337,799	267,217	1,142,761	1,077,721	952,558
Peñón-Texcoco	77,040	63,820	310,505	266,539	290,118
Tenango-Ixtapan de la Sal	23,369	26,117	87,384	86,192	65,366
Atlixco-Jantetelco	28,812	24,840	96,141	87,780	61,449
Santa Ana-Altar	26,707	1,905	75,451	84,983	74,689
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
<b>No Bursatilizadas</b>	<b>261,278</b>	<b>267,197</b>	<b>1,068,245</b>	<b>829,505</b>	<b>691,967</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	96,159	97,221	396,537	351,699	314,929
Armería-Manzanillo	77,816	78,421	316,569	302,639	241,204
Zitácuaro-Lengua de Vaca	5,241	4,905	8,486	20,080	17,975
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	(1,336)	2,769	4,344	11,199	2,941
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	24,520	22,713	96,914	92,450	84,821
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	29,223	31,890	123,971	12,333	0

Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	14,364	12,799	47,448	5,809	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	9,472	9,917	40,705	4,870	0
Opervite <sup>(2)</sup>	5,886	6,562	33,278	28,716	30,187
Cenart <sup>(3)</sup>	(67)	0	(7)	(290)	(66)
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	0	0	0	0	(24)
<b>Puerto de Altamira</b>	<b>46,783</b>	<b>37,865</b>	<b>164,941</b>	<b>166,799</b>	<b>153,760</b>

Venta de Materiales	35,964	15,447	135,477	111,634	143,715
Construcción	33,402	39,623	242,841	80,890	68,237
<b>Total</b>	<b>871,154</b>	<b>744,031</b>	<b>3,323,746</b>	<b>2,792,043</b>	<b>2,501,860</b>

#### Gastos de Operación

<b>Concesiones</b>	<b>4,819</b>	<b>3,574</b>	<b>17,853</b>	<b>24,322</b>	<b>6,096</b>
<b>Bursatilizadas</b>	<b>98</b>	<b>1,492</b>	<b>5,305</b>	<b>5,839</b>	<b>2,507</b>
México-Toluca	98	18	284	148	867
Peñón-Texcoco	0	0	0	0	(484)
Tenango-Ixtapan de la Sal	0	0	0	0	(219)
Atlixco-Jantetelco	0	1,474	5,021	5,691	2,356
Santa Ana-Altar	0	0	(187)	(8)	(13)
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0

<b>No Bursatilizadas</b>	<b>4,471</b>	<b>1,659</b>	<b>11,522</b>	<b>16,243</b>	<b>1,597</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	866
Zitácuaro-Lengua de Vaca	0	0	0	0	0
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	0	0	0	0	0
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	0	0	0	0	0
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Opervite <sup>(2)</sup>	1,509	84	339	325	20
Cenart <sup>(3)</sup>	0	0	0	0	0
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	2,962	1,575	11,183	15,918	711
<b>Puerto de Altamira</b>	<b>250</b>	<b>423</b>	<b>1,026</b>	<b>2,240</b>	<b>1,992</b>

<b>Venta de Materiales</b>	<b>3,930</b>	<b>3,037</b>	<b>17,346</b>	<b>401</b>	<b>598</b>
<b>Construcción</b>	<b>334</b>	<b>290</b>	<b>1,868</b>	<b>1,469</b>	<b>17,432</b>
<b>Total</b>	<b>9,083</b>	<b>6,901</b>	<b>37,067</b>	<b>26,193</b>	<b>24,126</b>

#### Otros Gastos (Ingresos), netos

<b>Concesiones</b>	<b>(956)</b>	<b>2,445</b>	<b>(82,825)</b>	<b>(23,458)</b>	<b>(23,286)</b>
<b>Bursatilizadas</b>	<b>(71)</b>	<b>(203)</b>	<b>(933)</b>	<b>(10,271)</b>	<b>2,125</b>
México-Toluca	0	(93)	0	(9,856)	3,407
Peñón-Texcoco	(71)	2	(441)	(3,709)	(484)
Tenango-Ixtapan de la Sal	0	(64)	138	3,378	(219)

Atlixco-Jantetelco	0	(33)	(443)	(76)	(566)
Santa Ana-Altar	0	(15)	(187)	(8)	(13)
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
<b>No Bursatilizadas</b>	<b>(885)</b>	<b>2,648</b>	<b>(81,892)</b>	<b>(12,198)</b>	<b>20,788</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	(3,652)	0	(22,506)	(454)	32,671
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	(1,552)
Zitácuaro-Lengua de Vaca	0	0	(517)	0	(9,127)
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	0	0	0	0	0
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	0	0	0	0	0
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Opervite <sup>(2)</sup>	279	376	(2,141)	(1,747)	331
Cenart <sup>(3)</sup>	0	0	0	0	0
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	2,488	2,272	(56,728)	(9,997)	(1,535)
Puerto de Altamira	0	0	0	(989)	373
<b>Venta de Materiales</b>	<b>82</b>	<b>(2,142)</b>	<b>15,950</b>	<b>15,293</b>	<b>(17,667)</b>
<b>Construcción</b>	<b>(27,010)</b>	<b>1,325</b>	<b>(16,035)</b>	<b>(2,805)</b>	<b>2,866</b>
<b>Total</b>	<b>(27,884)</b>	<b>1,628</b>	<b>(82,910)</b>	<b>10,970</b>	<b>8,485</b>

	Al 31 de marzo de		Al 31 de diciembre de		
	2014	2013	2013	2012	2011
	(en miles de Pesos)				
Utilidad Operativa:					
<b>Concesiones</b>	<b>797,925</b>	<b>682,942</b>	<b>3,010,400</b>	<b>2,598,655</b>	<b>2,260,526</b>
<b>Bursatilizadas</b>	<b>493,700</b>	<b>382,610</b>	<b>1,707,870</b>	<b>1,607,647</b>	<b>1,439,549</b>
México-Toluca	337,701	267,292	1,142,477	1,087,429	948,258
Peñón-Texcoco	77,111	63,818	310,946	270,248	291,086
Tenango-Ixtapan de la Sal	23,369	26,181	87,246	82,814	65,804
Atlixco-Jantetelco	28,812	23,399	91,563	82,165	59,659
Santa Ana-Altar	26,707	1,920	75,638	84,991	74,715
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
<b>No Bursatilizadas</b>	<b>257,692</b>	<b>262,890</b>	<b>1,138,615</b>	<b>825,460</b>	<b>669,582</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	99,811	97,221	419,043	352,153	282,258
Armería-Manzanillo	77,816	78,421	316,569	302,639	241,890
Zitácuaro-Lengua de Vaca	5,241	4,905	9,003	19,755	27,102
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	(1,336)	2,769	4,344	11,199	2,941)
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	24,520	22,713	96,914	92,450	84,821
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	29,223	31,890	123,971	12,333	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	14,364	12,799	47,448	5,809	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	9,472	9,917	40,705	4,870	0
Opervite <sup>(2)</sup>	4,098	6,102	35,080	30,138	29,836

Cenart <sup>(3)</sup>	(67)	0	(7)	(290)	(66)
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	(5,450)	(3,847)	45,545	(5,921)	800
Puerto de Altamira	46,533	37,442	163,915	165,548	151,395

<b>Venta de Materiales</b>	<b>31,952</b>	<b>14,552</b>	<b>102,181</b>	<b>95,940</b>	<b>160,784</b>
<b>Construcción</b>	<b>60,078</b>	<b>38,008</b>	<b>257,008</b>	<b>82,226</b>	<b>47,939</b>
<b>Total</b>	<b>889,955</b>	<b>735,502</b>	<b>3,369,589</b>	<b>2,776,821</b>	<b>2,458,512</b>

**Depreciación y Amortización:**

<b>Concesiones</b>	<b>68,770</b>	<b>80,517</b>	<b>314,852</b>	<b>278,730</b>	<b>312,464</b>
<b>Bursatilizadas</b>	<b>29,236</b>	<b>34,595</b>	<b>130,471</b>	<b>157,894</b>	<b>158,596</b>
México-Toluca	13,831	17,673	66,486	74,894	68,495
Peñón-Texcoco	1,659	2,520	8,868	24,633	27,910
Tenango-Ixtapan de la Sal	830	1,287	3,765	6,140	7,125
Atlixco-Jantetelco	9,950	10,017	38,753	38,998	41,891
Santa Ana-Altar	2,966	3,098	12,599	13,229	13,175
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0

<b>No Bursatilizadas</b>	<b>32,820</b>	<b>33,408</b>	<b>135,058</b>	<b>81,207</b>	<b>109,715</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	3,303	3,388	15,113	14,230	29,212
Armería-Manzanillo	11,140	11,360	44,022	45,730	61,131
Zitácuaro-Lengua de Vaca	406	437	1,735	1,742	1,755
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	368	791	2,509	3,102	2,526
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	2,756	2,951	12,190	12,122	11,357
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	7,980	8,166	32,379	0	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	2,481	2,417	9,918	0	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	2,568	2,565	10,735	0	0
Opervite <sup>(2)</sup>	1,818	1,333	6,457	4,281	3,734
Cenart <sup>(3)</sup>	0	0	0	0	0
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	0	0	0	0	0
Puerto de Altamira	6,714	12,514	49,323	39,629	44,153

<b>Venta de Materiales</b>	<b>5,888</b>	<b>5,460</b>	<b>22,792</b>	<b>9,138</b>	<b>10,148</b>
<b>Construcción para Obras de Ingeniería</b>	<b>1,708</b>	<b>1,528</b>	<b>6,521</b>	<b>17,108</b>	<b>14,367</b>
<b>Total</b>	<b>76,366</b>	<b>87,505</b>	<b>344,165</b>	<b>304,976</b>	<b>336,979</b>

Trimestres concluidos al 31 de marzo de                      Años terminados al 31 de diciembre de

2014                      2013                      2013                      2012                      2011

(En miles de Pesos)

UAFIDA:

Concesiones	866,695	763,459	3,325,252	2,877,385	2,572,990
Bursatilizadas	522,936	417,205	1,838,341	1,765,541	1,598,145
México-Toluca	351,532	284,965	1,208,963	1,162,323	1,016,780
Peñón-Texcoco	78,770	66,338	319,814	294,881	318,996
Tenango-Ixtapan de la Sal	24,199	27,468	91,011	88,954	72,929
Atlixco-Jantetelco	38,762	33,416	130,316	121,163	101,550
Santa Ana-Altar	29,673	5,018	88,237	98,220	87,890
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
No Bursatilizadas	290,512	296,298	1,273,673	906,667	779,297

Pirámides-Ecatepec-Peñón	103,114	100,609	434,156	366,383	311,470
Armería-Manzanillo	88,956	89,781	360,591	348,369	303,021
Zitácuaro-Lengua de Vaca	5,647	5,342	10,738	21,822	28,857
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	(968)	3,560	6,853	14,301	5,467
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	27,276	25,664	109,104	104,572	96,178
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	37,203	40,056	156,350	12,333	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	16,845	15,216	57,366	5,809	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	12,040	12,482	51,440	4,870	0
Opervite <sup>(2)</sup>	5,916	7,435	41,537	34,419	33,570
Cenart <sup>(3)</sup>	(67)	0	(7)	(290)	(66)
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	(5,450)	(3,847)	45,545	(5,921)	800
Puerto de Altamira	53,247	49,956	213,238	205,177	195,548
Venta de Materiales	37,840	20,012	124,973	105,078	170,932
Construcción	61,786	39,536	263,529	99,334	62,306
Total	966,321	823,007	3,713,754	3,081,797	2,806,228

<sup>(1)</sup> Únicamente respecto del Tramo Pirámides-Ecatepec.

<sup>(2)</sup> Opervite es subsidiaria de la Compañía, a través de la cual ésta opera las Autopistas Concesionadas así como otros proyectos de infraestructura que no son propiedad de la Compañía.

<sup>(3)</sup> La Compañía no generó ingresos a partir de esta concesión durante el periodo de seis meses que concluyó el 30 de junio de 2012 o los años concluidos el 31 de diciembre de 2011 y 2010 debido a la terminación de la vigencia de la concesión en 2009. No obstante lo anterior, la Compañía pretende continuar incurriendo en costos relacionados con dicha concesión debido a los gastos legales que implica la recuperación de las cantidades invertidas en esta concesión. Ver Nota 2.i de los estados financieros consolidados auditados.

<sup>(4)</sup> Sapas Navojoa, Sonora es una concesión de una planta para el tratamiento de agua en el municipio de Navojoa, Sonora, el cual la Compañía operaba a través de su subsidiaria MGA en 2005, momento en el cual dicho municipio reversionó la posesión de dicha planta. Ver Nota 2.e de los estados financieros consolidados auditados. No obstante lo anterior, la Compañía continúa incurriendo en gastos respecto de dicha concesión como resultado de honorarios legales y otros gastos relacionados con el procedimiento legal respectivo.

## FACTORES DE RIESGO

*Toda inversión en acciones de la Compañía conlleva riesgos. Los inversionistas deben evaluar cuidadosamente los riesgos descritos en esta sección y la información financiera incluida en este prospecto, antes de tomar cualquier decisión al respecto. Cualquiera de estos riesgos podría afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía, en cuyo caso el precio de cotización y la liquidez de sus acciones podrían disminuir y los inversionistas podrían perder la totalidad o parte de su inversión. Los riesgos descritos en esta sección son aquellos que en la opinión actual de la Compañía podrían tener un efecto adverso sobre la misma. Es posible que existan otros riesgos que la Compañía desconoce o no considera importantes actualmente pero que también podrían afectar sus operaciones.*

*Los resultados de la Compañía pueden diferir significativamente de aquellos previamente reportados como resultado de ciertos factores, incluyendo los riesgos que enfrenta la Compañía, los cuales se describen más adelante y en otras secciones de este prospecto de colocación.*

*Para los fines de esta sección, cuando manifestamos que un riesgo, incertidumbre o problema puede, podría o tendrá un “efecto adverso” en la Compañía o “afectar adversamente” el negocio, condición financiera o el resultado de operaciones de la Compañía, significa que dicho riesgo, incertidumbre o problema puede tener un efecto adverso en el negocio, condición financiera, resultado de operaciones, flujo de efectivo, prospectos, y/o el precio de mercado de las acciones de la Compañía, salvo que se mencione lo contrario. Se pueden observar expresiones similares en la presente sección cuyo significado es similar.*

### **Riesgos relacionados con las actividades de la Compañía.**

*Los rendimientos generados por algunas de las concesiones de la Compañía podrían resultar inferiores a los pronosticados al momento de efectuar la inversión respectiva.*

El rendimiento obtenido por la Compañía sobre su inversión en una determinada concesión carretera está íntimamente relacionada con los volúmenes de tráfico que circulan por dicha carretera y por los ingresos por peaje que dicho volumen vehicular genera. El volumen vehicular se ve afectado por las tarifas vigentes, la calidad y proximidad de caminos alternativos libres de cuota, el precio de la gasolina, los impuestos, la legislación ambiental, el poder adquisitivo de los consumidores, en algunos casos la estacionalidad del tráfico, la situación económica en general. En vista de estos factores la Compañía no puede garantizar que obtendrá los rendimientos pronosticados para sus concesiones carreteras. Cualquier cambio significativo en cualquiera de las variables antes descritas podría afectar en forma adversa el volumen vehicular y, por ende, el rendimiento generado por las inversiones de la Compañía y, en consecuencia, su situación financiera y resultados de operación.

*Las concesiones están sujetas a rescate o revocación por parte de las autoridades en ciertas circunstancias.*

Las concesiones constituyen el principal activo de la Compañía y ésta no podría continuar operando una determinada Autopista Concesionada sin la anuencia de la autoridad concesionante.

Las concesiones están sujetas al rescate por parte de la autoridad competente, que es la facultad de la autoridad concesionante de tomar posesión y propiedad de los bienes concesionados por causas de interés público o en caso de guerra, alteración del orden público o amenaza a la seguridad nacional. La Compañía no puede garantizar que, en caso de rescate, recibirá oportunamente cualquier indemnización o que el importe de la misma será equivalente al valor de su inversión más los perjuicios sufridos.

En ciertas circunstancias, la Compañía puede obtener de las autoridades correspondientes la prórroga de la vigencia de sus concesiones; sin embargo, en la mayoría de los casos las autoridades cuentan con facultades discrecionales para otorgar dichas prórrogas. Por tanto, la Compañía no puede garantizar que las autoridades prorrogarán la vigencia de cualesquiera de sus concesiones. Si dichas autoridades no otorgaran dichas prórrogas, el negocio, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa.

Asimismo, en caso de incumplimiento con los términos del título de concesión respectivo, incluso por causas fuera del control de la Compañía, la autoridad competente podría revocar la concesión correspondiente. Dentro de los supuestos por los cuales la autoridad concesionante puede revocar una concesión se encuentran el incumplimiento de los programas de desarrollo, operación y/o mantenimiento respectivos, el cese temporal o definitivo de operaciones de dicha concesión, la obtención de un rendimiento superior a la cantidad límite prevista en ciertas concesiones, y la violación de cualquiera de los otros términos significativos de la concesión y la legislación aplicable. Para una descripción de las facultades de las autoridades gubernamentales competentes para revocar cualquiera de nuestras concesiones, ver “Estructura Corporativa – Autopistas Concesionadas”

*El volumen de tráfico en las concesiones de la Compañía podría resultar inferior al proyectado.*

La principal fuente de ingresos en efectivo para financiar las operaciones de la Compañía son las cuotas de peaje cobradas en sus carreteras. Dichos ingresos guardan una relación directa con el volumen de vehículos que transita por dichas carreteras y la frecuencia con que los viajeros las utilizan. Dicho tráfico podría disminuir como resultado de la situación económica en general o de la contracción de la actividad comercial en las regiones donde se ubican las carreteras, así como de otros factores que se encuentran fuera del control de la Compañía, incluyendo la existencia de otros caminos federales y estatales y la disponibilidad de medios de transporte alternativos y las condiciones de seguridad del país y de las regiones específicas en las que se encuentran las Autopistas Concesionadas. En el pasado, algunas de las Autopistas Concesionadas de la Compañía —incluyendo la autopista México-Toluca— no han generado los niveles de tráfico proyectados.

Seis de las Autopistas Concesionadas de la Compañía —la autopista Ecatepec-Peñón, la autopista Tlaxcala-Puebla, el tramo adicional de la Autopista México-Toluca (Tramo Marquesa-Lerma), Autopista Siglo XXI y los libramientos de Uruapan y Morelia se encuentran en proceso de construcción y no cuentan con un historial operativo. Por lo tanto, no se tienen elementos para predecir los niveles futuros de tráfico en estas autopistas. La Compañía no puede garantizar que los niveles de tráfico actuales o proyectados de sus carreteras se mantendrán estables o aumentarán. La disminución del tráfico podría afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

No obstante que algunas Concesiones permiten, sujeto a la aprobación de la autoridad correspondiente, incrementar el peaje para compensar la disminución en el volumen vehicular de la Autopista Concesionada respectiva, la Compañía no puede garantizar que la autoridad competente permitirá dicho incremento o que el incremento autorizado por la autoridad competente será suficiente para compensar por completo a la Compañía por la disminución en el volumen vehicular de la Autopista Concesionada respectiva.

La Compañía tampoco puede garantizar que el volumen actual o futuro de operaciones de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira se mantendrá estable o aumentará. La disminución del volumen de operaciones podría afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

*Una parte sustancial de los ingresos de la Compañía proviene de la operación de una sola autopista y dichos ingresos se encuentran destinados actualmente al pago de deuda relacionada.*

Durante el año concluido el 31 de diciembre de 2013, la Concesión para la Autopista México Toluca —que abarca el tramo de 19 km de Constituyentes y Reforma en el Distrito Federal, a La Venta en el Estado de México— generó el 23.4% de los ingresos de la Compañía. Cualquier acto negativo del gobierno con respecto a esta concesión, cualquier recesión económica en la región donde se ubica dicha carretera y cualquier desastre natural u otro suceso que afecte en forma adversa el nivel de tráfico en dicha carretera, tendría un efecto adverso significativo en la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía. Aun cuando los ingresos generados por esta autopista representan un importante flujo de efectivo, actualmente la Compañía no recibe dichos ingresos en efectivo debido a la afectación de los mismos como parte de la bursatilización de la Autopista México-Toluca.

*Las disposiciones aplicables al establecimiento y ajuste de las tarifas máximas de peaje no permiten garantizar que las concesiones serán rentables o generarán los niveles de rendimiento esperado.*

Las disposiciones aplicables a las Autopistas Concesionadas de la Compañía establecen las tarifas o cuotas máximas que ésta puede cobrar a los usuarios. Aunque algunas de las concesiones de la Compañía prevén la posibilidad de prórroga de su vigencia para permitir que la Compañía obtenga la tasa de retorno pactada, en el supuesto de que la autoridad competente decida no otorgar dicha prórroga no hay garantía de que los proyectos de la Compañía serán rentables o de que ésta obtendrá dicha tasa de retorno.

Además, las concesiones de la Compañía establecen que las tarifas máximas están sujetas a ajuste en forma anual con base en la inflación (calculada con base en el INPC). Aunque en ciertos casos la Compañía puede solicitar ajustes adicionales a las cuotas máximas que cobra en sus carreteras, algunas de sus concesiones establecen que la solicitud respectiva únicamente se aprobará si la autoridad competente determina que ha ocurrido alguno de los hechos previstos en la concesión respectiva, como por ejemplo algún acontecimiento extraordinario que afecte el volumen de tráfico de la autopista. Por lo tanto, no hay garantía de que las solicitudes que llegara a presentar la Compañía serían aprobadas. En este sentido las operaciones y situación financiera de la Compañía podrían verse afectadas por un incremento en sus costos de operación.

*La Compañía está expuesta a riesgos relacionados con la construcción, operación y mantenimiento de sus proyectos.*

Existen distintos factores fuera del control de la Compañía que pueden ocasionar incrementos en los costos y retrasos en los procesos de construcción de los proyectos de infraestructura, como escasez de materiales para construcción, problemas de índole laboral, desastres naturales y mal tiempo. Asimismo, pueden existir demoras en la obtención de la Liberación del Derecho de Vía de los proyectos en proceso de construcción. Los incrementos en los costos y los retrasos en los procesos de construcción, incluyendo las demoras en la obtención de la Liberación del Derecho de Vía respectiva, podrían afectar la capacidad de la Compañía para cumplir con los calendarios de construcción de las seis Autopistas Concesionadas actualmente en construcción.

Los incrementos en costos y los retrasos en la construcción descritos en el párrafo anterior podrían limitar la capacidad de la Compañía para obtener los rendimientos proyectados, incrementar sus gastos de operación o sus inversiones en activos y afectar en forma adversa sus actividades, situación financiera, resultados de operación y planes. Dichas demoras o sobregiros presupuestales también podrían limitar la capacidad de la Compañía para modernizar sus instalaciones y sistemas de cobro de peaje o cumplir con los programas anuales de operación y mantenimiento de sus concesiones, lo cual podría dar lugar a la revocación de las mismas.

Además, las operaciones de la Compañía pueden verse afectadas por los paros o fallas de sus sistemas tecnológicos. La Compañía depende de sistemas e infraestructura tecnológica para llevar a cabo sus operaciones, incluyendo sistemas de cobro de peaje y medición del tráfico. Cualquiera de dichos sistemas podría dejar de funcionar debido a interrupciones en el suministro de electricidad, fallas en las telecomunicaciones u otros sucesos similares. La falla de cualquiera de los sistemas tecnológicos de la Compañía podría alterar sus operaciones y afectar en forma adversa los cobros de peaje y su rentabilidad. Aunque la Compañía cuenta con planes de continuidad operativa para contrarrestar los efectos negativos de las fallas de sus sistemas tecnológicos, no puede garantizar que dichos planes serán totalmente eficaces.

*La Compañía podría verse en la imposibilidad de obtener nuevas concesiones*

La competencia en el mercado nacional para proyectos de infraestructura para transportes es muy intensa. La Compañía compite con diversas empresas tanto mexicanas como extranjeras en los procesos de licitación de concesiones para proyectos de infraestructura en el país. Es posible que algunos de estos competidores cuenten con mayor acceso a fuentes de capital y tengan una mayor cantidad de recursos financieros y de otro tipo, lo cual les proporciona una ventaja competitiva para obtener dichas concesiones. La Compañía no puede garantizar que continuará participando exitosamente en la licitación de nuevas concesiones.

*El desempeño de la Compañía podría verse afectado en forma adversa por las decisiones de las autoridades gubernamentales en cuanto al otorgamiento de nuevas concesiones para obras de infraestructura*

Las autoridades gubernamentales podrían tomar la decisión de limitar el alcance o la vigencia de las concesiones de la Compañía o de no otorgar nuevas concesiones. Históricamente, dichos otorgamientos han dependido de la situación de la economía nacional. Las autoridades gubernamentales podrían verse sujetas a restricciones presupuestales que limiten el desarrollo de proyectos de infraestructura y el otorgamiento de concesiones para los mismos, lo cual podría afectar en forma adversa las actividades de la Compañía. La disminución en el número de concesiones otorgadas por el gobierno y la falta de disponibilidad de oportunidades para obtener concesiones para proyectos de infraestructura de transporte podría afectar en forma adversa las actividades, planes de expansión, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

Debido al impacto de las crisis crediticias y los trastornos del sistema financiero a nivel global en años recientes, el gobierno ha aplazado las licitaciones de ciertos proyectos debido a la necesidad de evaluar su viabilidad conforme a la situación económica actual. Estas y otras demoras, incluyendo las demoras en los pagos, también pueden deberse a los cambios de administración tanto a nivel federal como estatal y municipal, a la revisión de los términos de los contratos adjudicados o al enfoque en prioridades distintas a las de la administración anterior. Los acontecimientos de carácter económico o político en México y a nivel global se encuentran fuera del control de la Compañía y pueden afectar en forma negativa sus operaciones. Véase la sección “Riesgos relacionados con la situación de México—Los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales en México podrían afectar las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía”.

*La Compañía está sujeta a regulación por parte del gobierno a nivel tanto federal como estatal y municipal, y las leyes y los reglamentos vigentes y sus reformas podrían afectar en forma significativa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.*

La Compañía pertenece a una industria que está sujeta a una extensa regulación. La rentabilidad de la Compañía depende de su capacidad para cumplir de manera oportuna y eficiente con las distintas leyes y reglamentos a que está sujeta. La Compañía no puede garantizar que logrará cumplir con dichas leyes y reglamentos, o que las reformas de dichos ordenamientos no afectarán su capacidad para hacerlo.

Los términos de las concesiones de la Compañía están regulados por el Gobierno Federal y por diversas autoridades gubernamentales tanto federales como estatales. Esta regulación limita la flexibilidad operativa de la Compañía y podría tener un efecto adverso en sus actividades, situación financiera y resultados de operación. En términos generales, la Compañía no puede modificar unilateralmente sus obligaciones en el supuesto de que el tráfico vehicular o cualquiera de las otras presunciones en que se basaron los términos de las concesiones, cambien durante la vigencia de estas últimas.

Si la Compañía incumple con los términos de sus concesiones, las disposiciones legales o reglamentarias aplicables, no puede predecir el tipo y el monto de las sanciones concretas que le serían impuestas en respuesta a una determinada violación, ni puede garantizar que no enfrentará dificultades para cumplir con dichas leyes y reglamentos.

*La Compañía está sujeta a una gran cantidad de disposiciones legales en materia ambiental y de seguridad que podrían volverse más estrictas en el futuro y, por lo tanto, imponer mayores responsabilidades y dar lugar a la necesidad de efectuar inversiones adicionales en activos.*

Las actividades de la Compañía están sujetas a una amplia regulación en materia ambiental y de seguridad tanto a nivel federal, como estatal y municipal, así como a la vigilancia por parte de las autoridades responsables de la aplicación de dichas leyes y de las políticas que derivan de ellas. Entre otras cosas, dichas leyes exigen la obtención de licencias ambientales para la construcción de infraestructura carretera nueva, la modificación de los proyectos originales, el cambio del uso de suelo en terrenos forestales, el uso de zonas federales o la realización de obras de construcción en las mismas, y la instalación de equipo nuevo necesario para las operaciones de la Compañía.

Las operaciones de producción de asfalto y agregados en la Planta en Atlipac también están sujetas a posibles riesgos ambientales que pueden afectar su desempeño. Estas operaciones imponen a la Compañía obligaciones para prevenir daños al medio ambiente y podrían forzarla a efectuar inversiones en activos o a incurrir en otros gastos no previstos para mitigar posibles daños.

La promulgación de nuevas disposiciones en materia ambiental y de seguridad más estrictas podría obligar a la Compañía a realizar inversiones en activos que le permitan cumplir con las nuevas disposiciones. Dichas inversiones adicionales podrían implicar una disminución en los recursos de la Compañía destinados a la construcción y mantenimiento de las Autopistas Concesionadas. Además, el cumplimiento de las disposiciones aplicables en materia ambiental, de salud y seguridad, incluyendo la obtención de cualesquiera licencias, también podría provocar retraso en los calendarios de construcción y mejoramiento de las Autopistas Concesionadas.

*La participación de la Compañía en Proyectos Brownfield conlleva ciertos riesgos.*

La Compañía participa en diversos Proyectos Brownfield, que son aquellos proyectos ya existentes o que se encuentran en proceso de desarrollo y que pueden requerir importantes obras de rehabilitación y remodelación. Durante la operación y el mantenimiento de los Proyectos Brownfield, la Compañía puede descubrir defectos latentes, construcciones que se realizaron bajo estándares inaceptables y riesgos que puedan implicar la construcción de obras adicionales, la realización de inversiones en activos adicionales o el pago costos imprevistos, todo lo cual puede afectar en forma adversa la situación financiera de la Compañía, sus resultados de operación y sus perspectivas.

*El Gobierno Federal y los gobiernos estatales y municipales podrían ampliar las concesiones de terceros u otorgar nuevas concesiones que compitan con las de la Compañía, o construir caminos libres de cuota o puertos alternativos, lo cual podría tener un efecto adverso en las actividades, situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.*

El Gobierno Federal y los gobiernos estatales y municipales podrían otorgar nuevas concesiones a terceros o ampliar el alcance de las concesiones otorgadas a terceros para la operación de los caminos o puertos pertenecientes a dichos gobiernos. Las nuevas concesiones o los alcances extendidos de las concesiones existentes podrían competir directamente con las concesiones de la Compañía, lo que podría implicar una disminución en el flujo vehicular en las carreteras operadas por la Compañía o en el uso del puerto de la Compañía.

La Compañía no puede garantizar que la autoridad otorgante se abstendrá de otorgar nuevas concesiones que compitan con una determinada Autopista Concesionada o que, en su defecto, indemnizará a la Compañía en caso de incumplir con dicha obligación. Asimismo, la Compañía no puede garantizar que el monto de una eventual indemnización por parte del gobierno otorgante de una concesión será suficiente para indemnizar por completo a la Compañía de tal forma que sus operaciones y situación financiera no se vean afectadas por el incumplimiento de la autoridad competente de no otorgar concesiones que compitan con determinada Autopista Concesionada.

Por otro lado, el Gobierno Federal está obligado por ley a mantener carreteras libres de peaje y de uso gratuito. En caso de que el Gobierno Federal destine mayores recursos para mejorar las carreteras de uso gratuito existentes o construya nuevas carreteras que cubran los mismos tramos de las carreteras operadas por la Compañía, podría ocurrir una disminución en el flujo vehicular de las carreteras concesionadas a la Compañía.

Asimismo, el Gobierno Federal o los gobiernos estatales y municipales podrían promover el uso de medios de transporte alternativos que compitan directamente con las concesiones otorgadas a la Compañía y afecten el flujo vehicular en éstas.

Cualquier disminución en el flujo vehicular en las carreteras concesionadas a la Compañía como resultado de cualquiera de los tres factores mencionados en los párrafos anteriores podría afectar en forma adversa las actividades de la Compañía, así como, su situación financiera y resultados de operación.

*Los incrementos en los costos de construcción y los retrasos en el proceso de construcción, incluyendo las demoras en la obtención de la Liberación del Derecho de Vía, podrían afectar en forma adversa la capacidad de la Compañía para cumplir con los requisitos y calendarios de construcción previstos en algunas de sus concesiones y afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.*

La Compañía puede incurrir en retrasos en la construcción o incrementos en costos por diversos motivos que se encuentran fuera de su control, incluyendo las demoras en la obtención de la Liberación del Derecho de Vía, la escasez de materiales para construcción, problemas de orden laboral, condiciones de inseguridad, desastres

naturales y mal tiempo. Los términos de las concesiones carreteras pueden exigir que el concesionario, el concesionario o ambos, obtengan la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto de acuerdo con el calendario de construcción. En el supuesto de que dicha autorización no se obtenga en forma oportuna para los proyectos que aún se encuentran en proceso de construcción, como es el caso del Tramo Ecatepec-Peñón, la Compañía podría incurrir en costos y demoras adicionales y, por tanto, podría verse en la necesidad de solicitar la modificación o prórroga de la vigencia de la concesión respectiva. Un ejemplo de lo anterior, es la negociación en curso con los respectivos propietarios de la tierra, para llevar a cabo la Liberación del Derecho de Vía pendiente en el Tramo Ecatepec-Peñón, en el cual hemos obtenido la liberación de 2.7kms del total de 17kms del tramo Ecatepec-Peñón, lo cual corresponde al 16% de la totalidad del tramo, y actualmente estamos negociando la liberación del derecho de vía de 6kms de esta autopista, cuyo tiempo de resolución no es posible determinar de forma certera. Además, los costos de mantenimiento superiores a los previstos también podrían afectar la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía. La Compañía no puede garantizar que la autoridad concesionante estará de acuerdo en modificar la concesión aplicable para mitigar los efectos de cualquier incremento en costos.

*El incumplimiento de alguna de las subsidiarias de la Compañía con sus obligaciones de pago bajo instrumentos bursátiles puede afectar la condición de la Compañía.*

Las subsidiarias de la Compañía PACSA, CPAC, ATISA, CONCEMEX y Zonalta participan en determinadas operaciones de bursatilización en virtud de las cuales afectaron sus derechos de cobro respecto de ciertas Autopistas Concesionadas para garantizar las obligaciones de pago bajo dichas bursatilizaciones. Aunado a lo anterior, cada una de dichas filiales de la Compañía otorgó en garantía sus derechos de cobro sobre la concesión respectiva. Véase la sección “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Deuda”. Aunque en cada uno de estos casos las subsidiarias participaron en dichas operaciones de bursatilización sin recurso contra la Compañía, el incumplimiento de las obligaciones de pago bajo dichas bursatilizaciones podría ocasionar que los acreedores procedan en contra de las subsidiarias respectivas, lo cual podría dar lugar a la pérdida de los ingresos generados por las autopistas involucradas y afectar en forma adversa la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

*La Compañía podría experimentar dificultades para recaudar capital adicional, lo cual podría afectar su capacidad para llevar a cabo sus actividades o lograr sus objetivos de crecimiento.*

En caso que el flujo de efectivo generado por las operaciones de la Compañía y los recursos derivados de las operaciones de financiamiento celebradas por sus subsidiarias resulten insuficientes para efectuar inversiones, adquisiciones o suministrar el capital de trabajo necesario para la operación de la Compañía, la Compañía podría verse en la necesidad de obtener financiamiento adicional de otras fuentes. La capacidad de la Compañía para obtener dicho financiamiento adicional dependerá, en parte, de la situación imperante en los mercados de capitales, la situación de la industria a la que pertenece la Compañía y los resultados de operación de esta última. Dada la volatilidad de los mercados, que en los últimos años han generado presiones a la baja en el precio de las acciones de ciertas emisoras y han afectado a los participantes de los mercados financieros, bajo determinadas circunstancias la Compañía podría encontrar dificultades para obtener financiamientos en condiciones favorables. En el supuesto de que la Compañía no logre obtener acceso a financiamiento o no pueda obtenerlo en términos favorables, la capacidad de la Compañía para invertir en el desarrollo de sus actividades o en nuevas oportunidades de crecimiento podría verse afectada.

*Podrían surgir conflictos colectivos de trabajo y litigios de carácter laboral.*

Al 31 de marzo de 2014 aproximadamente el 64.3% de los empleados de la Compañía estaban afiliados a distintos sindicatos. Véase la sección “Emisora – Recursos Humanos”. La Compañía no puede garantizar que no habrá conflictos de índole laboral en el futuro, incluyendo durante la renegociación de los contratos colectivos de trabajo, que se realiza cada año en relación con los salarios y cada dos años en relación con las demás prestaciones y disposiciones laborales.

*El constante crecimiento de la Compañía exige la contratación y conservación de personal capacitado.*

En los últimos años, la demanda de personal con experiencia en los servicios prestados por la Compañía ha ido en aumento. El crecimiento sostenido de las operaciones de la Compañía dependerá de que la misma logre atraer y conservar el personal adecuado, incluyendo ingenieros, ejecutivos y trabajadores que cuenten con la experiencia necesaria. La competencia para atraer a este tipo de personas es intensa y la Compañía podría tener dificultades para

contratarlas y conservarlas, lo cual podría limitar su capacidad para cumplir en forma adecuada con sus proyectos actuales y participar en licitaciones para la adjudicación de nuevos proyectos.

*La operación del sector de obras y materiales de la Compañía podría verse afectado por la escasez de suministro de asfalto.*

PEMEX es el único proveedor de asfalto con el que cuenta la Compañía en México. En los últimos años, PEMEX ha sido incapaz de satisfacer la demanda nacional de asfalto de manera continua, lo que ha generado una escasez de asfalto en México. Las actividades de la Compañía en el sector de construcción y materiales podrían verse afectadas por la escasez de asfalto en el mercado mexicano si continúa la incapacidad de PEMEX de cubrir la demanda de asfalto en México.

*Revelaciones cuantitativas y cualitativas en cuanto a los riesgos de mercado.*

El riesgo de mercado es la posibilidad de que cambios en las tasas de interés y precios de mercado de ciertos valores resulten en pérdidas para la Compañía. Dentro del curso habitual de sus operaciones, la Compañía está expuesta a riesgos de mercado que están relacionados principalmente con la posibilidad de que ciertos cambios en la tasa de conversión de UDIs a Pesos afecten en forma adversa el valor de sus activos y pasivos financieros o sus futuros flujos de efectivo y ganancias. Las UDIs son un factor de conversión que toma en consideración los efectos contables de la inflación. Al 31 de marzo de 2014, el 88.7% de las obligaciones de deuda de la Compañía, principalmente bursatilizaciones, estaban denominadas en UDIs. Este riesgo está mitigado en forma parcial por el hecho de que los ingresos generados por las concesiones que fueron bursatilizados están sujetos a ajustes anuales con base en el índice de inflación.

Además, la Compañía está expuesta a los riesgos de mercado relacionados con las fluctuaciones en las tasas de interés debido a que algunas de sus emisiones de certificados bursátiles devengan intereses a tasas variables vinculadas a la TIIE, y el aumento de dicha tasa daría como resultado que la Compañía enfrente costos de financiamiento mayores.

### **Riesgos relacionados con la situación de México**

*Los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales en México podrían afectar las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.*

La totalidad de las operaciones y activos de la Compañía están ubicados en México, por lo que las operaciones de la Compañía dependen, en cierta medida, del desempeño de la economía nacional. En consecuencia, los cambios negativos en las condiciones económicas, políticas y sociales en México podrían afectar las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía

Históricamente, México ha sufrido crisis económicas provocadas por factores tanto internos como externos, las cuales se han caracterizado por la inestabilidad del tipo de cambio (incluyendo grandes devaluaciones), altos índices de inflación, tasas de interés elevadas, contracciones económicas, disminuciones en los flujos de efectivo provenientes del exterior, falta de liquidez en el sector bancario y altos índices de desempleo. Además, el índice de delincuencia y los problemas relacionados con el tráfico de drogas, especialmente en el norte del país, han incrementado en los últimos tiempos y podrían seguir incrementando en el futuro. Dichas condiciones podrían tener un efecto adverso significativo en el negocio, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

Durante el período comprendido de 2001 a 2003, el país atravesó por un período de lento crecimiento debido principalmente al desacelere de la economía de los Estados Unidos de América. En 2011 el PIB creció 4.0% y la inflación fue de 3.4% y en 2012 el PIB aumentó 3.8% y la inflación fue de 4.1%.<sup>1</sup> En 2013, el PIB aumentó en tan sólo 1.1%<sup>2</sup> y la inflación fue de 3.56%.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Información publicada por el Banco Mundial, disponible en: [www.bancomundial.org](http://www.bancomundial.org).

<sup>2</sup> Información publicada por El Economista, disponible en: <http://eleconomista.com.mx/finanzas-publicas/2014/02/21/pib-mexico- apenas-avanzo-11-2013>

<sup>3</sup> Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, disponible en: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/indiceprecios/calculadorainflacion.aspx>

Adicionalmente, las tasas de interés nominales vigentes en México han sido y se prevé que seguirán siendo elevadas en comparación con otros países. En, 2011, 2012 y 2013 la tasa de interés promedio anualizada para los Cetes a 28 días fue del 4.2%, 4.3% y 4.14%, respectivamente.<sup>4</sup> Al 31 de diciembre de 2013, toda la deuda incurrida por las subsidiarias de la Compañía estaba denominada en Pesos y la Compañía tiene planeado seguir contratando deuda denominada en Pesos para llevar a cabo sus proyectos, mismos que le generan recursos denominados en Pesos para liquidar dichos financiamientos. En la medida en que la Compañía contrate deuda adicional denominada en Pesos, las tasas de interés aplicables podrían ser más elevadas.

Actualmente el Gobierno Federal no impone restricciones a la capacidad de las personas físicas o morales mexicanas para convertir Pesos a Dólares u otras monedas (salvo por ciertas restricciones aplicables a la celebración de operaciones en efectivo que impliquen pagos en Dólares a favor de un banco mexicano), sin embargo, el Gobierno Federal podría imponer un sistema de control del tipo de cambio en el futuro. Asimismo, es imposible anticipar cómo reaccionaría el Gobierno Federal ante una devaluación o depreciación significativa del Peso, por lo que la Compañía no puede garantizar que el Gobierno Federal mantendrá sus políticas actuales con respecto al Peso. Si el Peso se devalúa o si el Gobierno Federal instrumenta una política gubernamental distinta a la actual con respecto al Peso o en caso de que ocurra un aumento considerable en las tasas de interés o el índice de inflación, o de que la economía nacional se vea afectada en forma adversa por cualquier otra causa, las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía también podrían verse afectados en forma negativa.

El gobierno ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia considerable en la economía nacional. Las medidas adoptadas por el gobierno con respecto a la economía y a las empresas de participación estatal podrían tener un efecto significativo en las empresas del sector privado en general y en la Compañía en particular, además de afectar la situación del mercado y los precios y rendimientos de los valores de emisoras mexicanas, incluyendo los valores emitidos por la Compañía.

*Los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales en los estados de la República Mexicana en donde opera la Compañía podrían afectar de forma adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.*

Las Autopistas Concesionadas de la Compañía están ubicadas principalmente en el Distrito Federal y en los estados de México, Puebla, Tlaxcala, Michoacán, Colima, Sonora, Morelos Veracruz y Guerrero. El flujo vehicular en las Autopistas Concesionadas puede disminuir en caso que dichas entidades federativas sufran cambios adversos como resultado de recesiones económicas, desastres naturales —que pueden ocasionar pérdidas mayores a la cobertura de los seguros—, aumentos en el índice de delincuencia e inseguridad o de cualesquiera otros acontecimientos que puedan afectar el orden político y social en cada uno de dichos estados.

*Los cambios en los ordenamientos jurídicos estatales en los estados en los que opera la Compañía o del Gobierno Federal podrían afectar las actividades, situación financiera y resultados de operación de la Compañía*

Las concesiones de la Compañía fueron otorgadas por las autoridades de los estados de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Michoacán, Sonora, y Tamaulipas, y por el Gobierno Federal. Cualquier cambio al orden jurídico, regulatorio o administrativo que afecte a las autoridades de las entidades federativas referidas o al Gobierno Federal, así como la implementación de reglas más estrictas o el establecimiento de requisitos adicionales por parte de las dichas autoridades podría implicar la realización de actos adicionales por parte de la Compañía para cumplir con la legislación aplicable y mantener sus concesiones en vigor. La realización de dichos actos adicionales podría afectar las actividades, situación financiera y resultados de operación de la Compañía.

*Los acontecimientos en otros países podrían tener un efecto adverso en la economía nacional o en las actividades, situación financiera, resultados de operación o el precio de mercado de las acciones de la Compañía.*

Históricamente, tanto la economía nacional como el precio de los valores emitidos por las empresas mexicanas han sido afectados, en distinta medida, por la situación económica y las condiciones de mercado

---

<sup>4</sup> Información publicada por la Cámara de Diputados, disponible en: [http://www3.diputados.gob.mx/camara/001\\_diputados/006\\_centros\\_de\\_estudio/02\\_centro\\_de\\_estudios\\_de\\_finanzas\\_publicas\\_\\_1/005\\_indicadores\\_y\\_estadisticas/01\\_historicas/01\\_ind\\_macroeconomicos\\_1980\\_2012/08\\_tasas\\_de\\_interes](http://www3.diputados.gob.mx/camara/001_diputados/006_centros_de_estudio/02_centro_de_estudios_de_finanzas_publicas__1/005_indicadores_y_estadisticas/01_historicas/01_ind_macroeconomicos_1980_2012/08_tasas_de_interes)

imperantes en otros países. El valor de mercado de los valores de compañías mexicanas es, hasta cierto grado, afectado por las condiciones económicas y de mercado en los mercados de otros países emergentes. La reacción de los inversionistas al desarrollo en México o cualquiera de esos otros países podría tener un efecto adverso en el valor de mercado de los valores de emisoras mexicanas, incluyendo nuestra compañía.

Adicionalmente, la relación directa entre las condiciones económicas en México y en los Estados Unidos se ha estrechado en años recientes como resultado del Tratado de Libre Comercio (TLC), e incrementado la actividad económica de estos dos países. Como resultado de la desaceleración en la economía de los Estados Unidos y la incertidumbre sobre las condiciones económicas generales en México y en Estados Unidos, nuestra situación financiera y resultados de operación podrían ser afectados de manera adversa. Además, debido al desarrollo reciente de los mercados internacionales de crédito, la disponibilidad y el costo de capital podría ser significativamente afectado y pudiera limitar nuestra capacidad de obtener financiamiento o refinanciamiento de nuestra deuda existente en términos favorables, afectándonos de manera significativa y adversa.

No podemos asegurar que el desarrollo político y social, sobre el cual no tenemos control alguno, de cualquiera de los países en los que tenemos operaciones, no tendrá un efecto adverso en el mercado global o en nuestro negocio, situación financiera o resultados.

*México atraviesa por un período de creciente violencia y delincuencia que podría afectar las operaciones de la Compañía.*

En los últimos tiempos México ha atravesado un período de creciente violencia, principalmente como resultado del narcotráfico y el crimen organizado que acompaña a dichas actividades. En los últimos años, estas actividades, su posible aumento y la violencia relacionada con las mismas han afectado los volúmenes de tráfico en algunas de las carreteras de la Compañía y podrían forzar al gobierno a adoptar medidas drásticas que afecten la circulación vehicular y los derechos de la Compañía con respecto a ciertas Autopistas Concesionadas, todo lo cual tendría un efecto negativo en las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

### **Riesgos relacionados con las Acciones Serie “L”**

*Los accionistas de las Acciones Serie “L” únicamente podrán participar o votar en las asambleas generales de accionistas que se convoquen para la aprobación de ciertos asuntos limitados.*

Con posterioridad a la Oferta Global, la Compañía tendrá dos series de acciones, las Acciones Ordinarias que otorgan a sus tenedores plenos derechos de voto y las Acciones Serie “L” que otorgan derechos de voto limitados a sus tenedores. Ver “Descripción del Capital Social”.

Los tenedores de las Acciones Serie “L” sólo podrán participar o votar en asambleas de accionistas que se reúnan para decidir sobre ciertos asuntos, de conformidad los estatutos sociales de la Compañía y la legislación aplicable. En virtud de lo anterior, los accionistas de las Acciones Serie “L” no podrán votar respecto del resto de los asuntos que requieran el voto favorable de los accionistas de la Compañía incluyendo, sin limitar, el decreto de dividendos.

*Actualmente no existe un mercado público con respecto a las Acciones Serie “L” y es posible que dicho mercado no se desarrolle de manera que ofrezca a los inversionistas una liquidez adecuada, una vez concluida la Oferta Global. Si el precio de las Acciones Serie “L” fluctúa después de que se lleve a cabo la Oferta Global, los tenedores de las Acciones Serie “L” podrían perder parte significativa o la totalidad de su inversión.*

Antes de la Oferta Global, no existía un mercado en algún mercado bursátil con respecto a las Acciones Serie “L”. Si dicho mercado no se desarrolla una vez concluida la Oferta Global, los inversionistas podrían enfrentar dificultades para vender las Acciones Serie “L” que suscriban a través de la Oferta Global. No podemos predecir qué tan líquido sería el mercado de las Acciones Serie “L” en relación con las Acciones Ordinarias, lo cual podría resultar en una diferencia significativa entre el precio de mercado y la liquidez de las Acciones Serie “L” y el de las Acciones Ordinarias. El precio de las Acciones Serie “L” en la fecha de la Oferta Global podría no ser indicativo de los precios que prevalecerán en el mercado después de la Oferta Global. Consecuentemente, el inversionista podría

no ser capaz de vender las Acciones Serie “L” a un precio igual o mayor que el precio pagado por el inversionista en la fecha de la Oferta Global.

*El monto total de Acciones Serie “L” que la Compañía está limitado por la LMV y por lo tanto es posible que dichas acciones no alcancen los mismos niveles de bursatilidad que las acciones ordinarias de la Compañía.*

De conformidad con el artículo 54 de la LMV, salvo mediante autorización de la CNBV, las sociedades anónimas bursátiles sólo pueden emitir acciones en las que los derechos y obligaciones de sus titulares no se encuentren limitados o restringidos como es el caso de las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global las cuales son de voto limitado.

En caso de que la CNBV otorgue la autorización antes mencionada, la emisión de acciones de voto limitado no podrá exceder del 25% (veinticinco por ciento) del total del capital social pagado que la CNBV considere colocado entre el público inversionista, en la fecha de la oferta pública, de conformidad con las disposiciones de carácter general que al efecto expida. En virtud de lo anterior, el número de Acciones Serie “L” que pueden ser emitidas por la Compañía es limitado, lo cual puede tener un efecto adverso sobre la liquidez y el precio de mercado de las Acciones Serie “L”.

*Las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global no son convertibles en acciones ordinarias de la Compañía y no tienen preferencia con relación al pago de dividendos o en caso de liquidación.*

Las Acciones Serie “L” no son convertibles en Acciones Ordinarias de la Compañía, por lo que los tenedores de las Acciones Serie “L” deben asumir que los derechos de voto conferidos por dichas acciones continuarán siendo limitados durante todo el plazo que mantengan su inversión en Acciones Serie “L” de la Compañía.

Las Acciones Ordinarias y las Acciones Serie “L” confieren a sus tenedores los mismos derechos económicos, por lo que los tenedores de las acciones ordinarias y de las Acciones Serie “L”, tendrán derecho a recibir en forma proporcional a su participación accionaria y en igualdad de circunstancias, cualesquiera dividendos que la asamblea general de accionistas (sin la participación de los tenedores de las Acciones Serie “L”) decreta de tiempo en tiempo. Asimismo, las Acciones Ordinarias no tendrán preferencia alguna sobre las Acciones Serie “L” en caso de disolución y sus tenedores compartirán en forma proporcional a su participación accionaria y en igualdad de condiciones, cualquier remanente que exista después de que la Compañía pague la totalidad de sus pasivos. En virtud de que las Acciones Serie “L” otorgan derechos de voto limitados y en forma simultánea otorgan los mismos derechos económicos que las acciones ordinarias, la liquidez y el precio de mercado de las Acciones Serie “L” después de la Oferta Global, podría ser menor al de las acciones ordinarias, e incluso menor al que los inversionistas hayan pagado en la Oferta Global.

*El precio de mercado de las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global de la Compañía podría fluctuar en forma significativa y los inversionistas podrían sufrir la pérdida total o parcial de su inversión*

La volatilidad del precio de mercado de las Acciones Serie “L” puede impedir que los inversionistas vendan sus acciones a un precio igual o superior al pagado por las mismas en la Oferta Global. El precio de mercado de las Acciones Serie “L” y la liquidez del mercado para las mismas pueden verse afectados de manera significativa por muchos factores, algunos de los cuales están fuera del control de la Compañía y no guardan relación con su desempeño operativo. Dichos factores incluyen, entre otros:

- la volatilidad excesiva en el precio de mercado y el volumen de operación de los valores emitidos por otras empresas del sector, que no necesariamente guardan relación con el desempeño operativo de dichas empresas;
- las percepciones de los inversionistas en cuanto a las perspectivas de la Compañía y el sector al que pertenece;
- las diferencias entre los resultados financieros y de operación reales y los esperados por los inversionistas;

- los cambios en el nivel de utilidades o los resultados de operación;
- el desempeño operativo de empresas similares a la Compañía;
- los actos realizados por los Accionistas Principales de la Compañía con respecto a la venta de sus acciones, o las percepciones en el sentido de que éstos planean vender dichas acciones;
- la contratación o pérdida de los directivos clave;
- los anuncios de adquisiciones, ventas, alianzas estratégicas, coinversiones o compromisos de inversión efectuados por los competidores de la Compañía;
- la promulgación de nuevas leyes o reglamentos, o los cambios de interpretación de las leyes y los reglamentos vigentes —incluyendo los lineamientos fiscales— aplicables a las operaciones de la Compañía;
- las tendencias generales de la economía o los mercados financieros en México, los Estados Unidos de América y el resto del mundo, incluyendo las derivadas de las guerras, los actos de terrorismo o las medidas adoptadas en respuesta a dichos hechos, y
- la situación y los acontecimientos de orden político, económico y social en México, los Estados Unidos de América y otros países.

Además, en un futuro la Compañía podría emitir instrumentos de capital adicionales a las Acciones Serie “L”, sujeto a la aprobación de los accionistas conforme a los estatutos sociales de la Compañía. En caso de que se emitan dichos instrumentos de capital, se podrían diluir los derechos económicos y de voto de los accionistas de la Compañía. Adicionalmente, los Accionistas Principales podrían vender su participación accionaria en la Compañía, lo que aunado a cualquier emisión adicional de instrumentos de capital, podría generar percepciones negativas en el mercado y provocar la disminución del precio de mercado de las acciones de la Compañía, incluyendo las Acciones Serie “L”.

*Después de la Oferta Global los Accionistas Principales seguirán ejerciendo una considerable influencia en la Compañía y sus intereses o los de los demás tenedores de las Acciones Ordinarias, podrían ser contrarios a los de los tenedores de las Acciones Serie “L”*

Los Accionistas Principales son titulares aproximadamente del 48.0% de las acciones suscritas y pagadas de la Compañía y después de la Oferta Global serán titulares aproximadamente del 42.04% del total de las acciones suscritas y pagadas de la Compañía. Asimismo, las Acciones Serie “L”, representan aproximadamente 11.5% del total de las acciones en circulación de la Compañía, asumiendo el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación. Por lo tanto, mientras los Accionistas Principales continúen siendo titulares de un número sustancial de Acciones Ordinarias representativas del total del capital social de la Compañía, éstos tendrán la facultad de influir en la toma de decisiones sobre todas las cuestiones que se sometan a la consideración de los accionistas, incluyendo aquéllas respecto de las cuales las Acciones Ordinarias sí confieren derechos de voto y, por tanto, continuarán influyendo en las políticas de negocios y asuntos de la Compañía, incluyendo, entre otros, los siguientes:

- la forma en que se integra el consejo de administración de la Compañía y, por tanto, las decisiones del consejo en cuanto al sentido de sus negocios y políticas, incluyendo el nombramiento y la remoción de los funcionarios de la misma;
- las decisiones relativas a la celebración de fusiones, la formación de negocios combinados y otras operaciones, incluyendo operaciones que puedan provocar un cambio de control;
- el pago de dividendos u otras distribuciones y, en su caso, el monto respectivo;

- la venta o enajenación de activos de la Compañía, y
- el monto de la deuda en que la Compañía puede incurrir.

Los Accionistas Principales pueden influir de manera determinante en la toma de decisiones que pueden resultar contrarias a los intereses de los inversionistas, como los tenedores de las Acciones Serie “L” y, en algunos casos, puede impedir que los demás accionistas se opongan a la implementación de dichas decisiones o adopten resoluciones en sentido contrario. La Compañía no puede garantizar que los Accionistas Principales actuarán de manera que favorezcan los intereses de todos los inversionistas. Además, la enajenación de acciones por parte de los Accionistas Principales, o la percepción del mercado en el sentido de que éstos planean vender sus acciones, podrían afectar negativamente el precio de las acciones de la Compañía, incluyendo las Acciones Serie “L”.

*El incumplimiento de los requisitos establecidos por las autoridades competentes para el mantenimiento del listado de las acciones de la Compañía en la BMV podría implicar la suspensión y, en su caso, la cancelación de la cotización de sus acciones.*

La Compañía debe cumplir con los requisitos establecidos para mantener sus valores listados en la BMV. Dentro de dichos requisitos se encuentra (i) cumplir con un porcentaje mínimo del 12% del capital social colocado entre el público inversionista y (ii) un número mínimo de 100 accionistas considerados como gran público inversionista.

La Compañía no puede asegurar que en el futuro continuará en cumplimiento de dichos requisitos y con ello mantendrá el listado de los valores en la BMV. El incumplimiento de dichos requisitos podría traer como consecuencia la suspensión o cancelación del registro de las acciones de la Compañía y su cotización en la BMV.

Asimismo, conforme a la LMV la inscripción de las Acciones en el RNV puede ser cancelada por la CNBV en caso de infracciones graves o reiteradas de la Compañía a la LMV. En este caso o en caso de incumplimiento a los requisitos de listado a los que se refiere el párrafo anterior, la Compañía estaría obligada, previo requerimiento de la CNBV, a realizar una oferta pública de compra en un plazo máximo de 180 días.

*Posibles riesgos relacionados con la no consecución del quórum mínimo establecido en los estatutos sociales de la Compañía en la celebración de Asambleas Ordinarias y/o Extraordinarias.*

Las Acciones Serie “L” únicamente contarán para efectos de determinar el quórum de las asambleas generales y especiales de accionistas a las que deban ser convocados sus tenedores para ejercer su derecho de voto, es decir, únicamente serán consideradas en el caso de asambleas convocadas para tratar alguno de los asuntos respecto de los cuales tienen derecho de voto. Ver la sección “Descripción del Capital Social – Derechos de voto y asambleas de accionistas” de este prospecto.

Los estatutos sociales de la Compañía establecen que para que una asamblea ordinaria se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberán estar presentes o representadas cuando menos el 70% de las acciones representativas de su capital social. Tratándose de segunda o ulterior convocatoria, las asambleas ordinarias se considerarán legalmente instaladas cuando estén presentes o representadas cuando menos el 66.66% de las acciones representativas de su capital social. Las resoluciones de las asambleas ordinarias serán válidas siempre y cuando se tomen por el voto afirmativo del 40% de las acciones representativas del capital social suscrito y pagado, con la excepción de ciertos asuntos que deberán ser aprobados por el voto afirmativo del 66.66% de las acciones representativas del capital suscrito y pagado.

Para que una asamblea extraordinaria o una asamblea especial se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberán estar presentes o representadas cuando menos el 75% de las acciones representativas de su capital social. Tratándose de segunda o ulterior convocatoria, las asambleas extraordinarias o especiales se considerarán legalmente instaladas cuando se encuentren presentes o representadas cuando menos el 67% de las acciones representativas de su capital social. En todo caso, las resoluciones de las asambleas extraordinarias y especiales serán válidas cuando se tomen por el voto afirmativo de cuando menos el 50% de las

acciones representativas del capital suscrito y pagado, con la excepción de ciertos asuntos que deberán ser aprobados por el voto afirmativo del 66.66% de las acciones representativas del capital suscrito y pagado.

La participación de los Accionistas Principales en una asamblea general ordinaria o extraordinaria de accionistas es esencial para obtener el quórum necesario y tratar los asuntos previstos en dichas asambleas. En caso de que no se alcance el quórum requerido de conformidad con lo previsto en los estatutos sociales de la Compañía, la misma se podría ver afectada en la toma de decisiones necesarias para el curso normal de sus operaciones.

Para mayor información respecto de los asuntos que son objeto de la asamblea ordinaria y/o extraordinaria de accionistas, ver “Descripción del Capital Social—Quórum”

#### Otros Riesgos

*La Compañía no ha pagado dividendos en el pasado y no puede garantizar que pagará dividendos en el futuro.*

El pago y monto de cualesquiera dividendos está sujeto a la recomendación del Consejo de Administración de la Compañía y a la aprobación de los accionistas de las Acciones Ordinarias reunidos en asamblea. En tanto los Accionistas Principales sean titulares de un número sustancial de acciones, como será el caso después de la Oferta Global, tendrán la facultad de influir en la toma de decisiones en cuanto al pago de dividendos y, en su caso, el monto de los mismos. La Compañía no ha pagado dividendos en el pasado y no puede garantizar que pagará dividendos en el futuro. Además, la Compañía no puede garantizar que los tenedores de las Acciones Ordinarias aprobarán cualquier política en materia de dividendos que en su caso recomiende el Consejo de Administración, ni cuáles serán los términos de dicha política.

*La Compañía es una sociedad controladora y, como tal, su capacidad para pagar dividendos a sus accionistas depende de la recepción de distribuciones de parte de sus subsidiaria.*

La Compañía es una sociedad controladora que no realiza operaciones directamente. Por tanto, para que la Compañía cubra sus gastos y pague dividendos a sus accionistas necesita que sus subsidiarias generen utilidades y flujos de efectivo y paguen dividendos a la Compañía. La capacidad de algunas de las subsidiarias de la Compañía para pagar dividendos a esta última está sujeta a restricciones previstas en las bursatilizaciones y contratos de prestación de servicios en los que dichas subsidiarias participan. Dentro de dichas restricciones se incluyen las prendas constituidas por algunas de las subsidiarias de la Compañía sobre los derechos de cobro de peaje en ciertas Autopistas Concesionadas, que garantizan la obligación de pago del crédito asumido por las subsidiarias respectivas. En los casos en los que se constituyeron las prendas descritas, la Compañía no recibe el pago de peaje en dichas autopistas como parte de sus flujos de efectivo. En caso que por cualquier razón las subsidiarias de la Compañía no le distribuyan a ésta las cantidades suficientes, la Compañía podría verse en la imposibilidad de decretar dividendos o de cancelar el pago de cualesquiera dividendos decretados sobre sus acciones.

*De conformidad con la ley y los estatutos de la Compañía, la adquisición y transmisión de acciones de la Compañía está sujeta a ciertas restricciones.*

La adquisición y transmisión de acciones de la Compañía está sujeta a varias restricciones en términos de la LMV y las disposiciones de carácter general emitidas por la CNBV, incluyendo disposiciones en cuanto al uso de información privilegiada y requisitos en materia de revelación de información.

Además, los estatutos sociales de la Compañía establecen que la adquisición de más del 3% de las acciones pertenecientes a la Familia Peñaloza, por cualquier persona o grupo de personas que actúen en forma concertada, deberá ser aprobada previamente por el Consejo de Administración de la Compañía mediante el voto favorable de una mayoría extraordinaria de 66.66% de sus miembros. Véase la sección “Descripción del capital—Restricciones aplicables a las transmisiones de acciones”.

*Las importantes participaciones accionarias de los consejeros y directivos de la Compañía, aunadas a los derechos conferidos a los mismos por los estatutos de esta última, podrían afectar en forma adversa el futuro precio de mercado de las acciones de la Compañía*

Al 31 de marzo de 2014, los consejeros y directivos relevantes de la Compañía eran titulares, en conjunto, de aproximadamente más del 48.5% del capital en circulación de la Compañía. Dicho número de acciones incluye las acciones pertenecientes al señor David Peñaloza Sandoval, la señora Adriana Graciela Peñaloza Alanís (Consejera de la Compañía) y el señor David Peñaloza Alanís (Presidente del Consejo de Administración de la Compañía y Director General de la Compañía).

Los actos realizados por los consejeros y directivos relevantes de la Compañía por lo que respecta a la venta de las acciones de que son titulares, o la percepción de que dichas personas tienen planeado vender sus acciones, podría afectar en forma adversa el precio de cotización de las acciones de la Compañía en la BMV.

*Los accionistas podrían incurrir en responsabilidad en el supuesto de que voten con respecto a determinados asuntos*

Los accionistas de la Compañía no son responsables de las obligaciones de esta última. En términos generales, los accionistas únicamente son responsables del pago de las acciones que suscriban. Sin embargo, cualquier accionista que teniendo un conflicto de intereses con la Compañía no se abstenga de votar con respecto al asunto correspondiente en la asamblea de accionistas en la que se discuta, será responsable de los daños ocasionados a la Compañía si la resolución respectiva no se hubiere aprobado sin el voto de dicho accionista.

*Los estatutos de la Compañía imponen limitaciones a la capacidad de los accionistas extranjeros para invocar la protección de sus gobiernos con respecto a sus derechos como accionistas*

De conformidad con lo dispuesto por la ley, los estatutos de la Compañía establecen que los accionistas extranjeros se considerarán como mexicanos respecto de las acciones de las que sean propietarios y que dichos accionistas han convenido en no invocar la protección de los gobiernos de los países de los cuales sean nacionales en relación con reclamaciones derivadas de la propiedad de las acciones y cualesquiera otros bienes y derechos derivados de la propiedad de dichas acciones, sin que por ello se entienda que dicho accionista ha renunciado a cualesquiera otros derechos, incluyendo sus derechos con respecto a su inversión en la Compañía al amparo de las leyes en materia de valores de los Estados Unidos de América. En el supuesto de que un accionista extranjero invoque la protección de su gobierno en violación del convenio antes descrito, perderá sus acciones en favor del gobierno mexicano.

*En el supuesto de que la Compañía emita otros valores en el futuro, la participación de los inversionistas podría verse diluida y el precio de mercado de sus acciones podría disminuir*

La Compañía podría emitir acciones adicionales para financiar sus futuras adquisiciones o nuevos proyectos, o para otros fines corporativos de carácter general. Cualquier emisión de acciones podría diluir la participación de los inversionistas; y la existencia de percepciones en cuanto a la posibilidad de que se emitan o vendan acciones podrían tener un efecto negativo en el precio de mercado de las acciones de la Compañía.

*La venta de un número considerable de acciones representativas del capital social después de la Oferta Global podría provocar una disminución en el precio de mercado de las mismas*

Sujeto a las excepciones descritas en la sección “Plan de distribución”, la Compañía, los Accionistas Principales y los directivos y funcionarios de la Compañía se ha obligado a no emitir, vender o transmitir acciones representativas del capital de la Compañía o cualesquiera valores convertibles en dichas acciones, canjeables por las mismas o que confieran el derecho a recibir acciones de la Compañía, durante el período de 90 días contados a partir de la fecha de la Oferta Global. Una vez concluido dicho período, las acciones sujetas a dicha obligación podrán venderse libremente en el mercado. El precio de mercado de las acciones de la Compañía podría disminuir sustancialmente si se vende un número considerable de acciones representativas del capital social o se generan percepciones en el sentido de que se pretende venderlas.

## **Riesgos relacionados con las declaraciones respecto al futuro**

Este prospecto contiene declaraciones respecto al futuro. Dichas declaraciones incluyen, de manera enunciativa pero no limitativa: (i) declaraciones en cuanto a la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía; (ii) declaraciones en cuanto a los planes, objetivos o metas de la Compañía, incluyendo por lo que respecta a sus actividades; y (iii) declaraciones en cuanto a las presunciones subyacentes en que se basan dichas declaraciones. Las declaraciones respecto al futuro contienen expresiones tales como “pretende”, “prevé”, “considera”, “estima”, “espera”, “pronostica”, “planea”, “predice”, “busca”, “podría”, “debería”, “posible”, “lineamiento” y otros vocablos similares, sin embargo no son los únicos términos utilizados para identificar dichas declaraciones.

Por su propia naturaleza, las declaraciones respecto al futuro conllevan riesgos e incertidumbre tanto de carácter general como específico, debido a múltiples factores, muchos de los cuales están fuera del control de la Compañía, por lo que cabe la posibilidad de que la Compañía no logre cumplir con las predicciones, los pronósticos, las proyecciones y el resto de dichas declaraciones. La Compañía considera que los planes, intenciones y expectativas reflejados en sus proyecciones son razonables; sin embargo, la Compañía no puede garantizar su éxito y se advierte a los inversionistas que hay muchos factores importantes que podrían ocasionar que los resultados reales de la Compañía difieran sustancialmente de los planes, objetivos, expectativas, estimaciones y afirmaciones tanto expresas como implícitas contenidas en las declaraciones con respecto al futuro, incluyendo los siguientes:

- las restricciones a la capacidad de la Compañía para operar sus concesiones actuales en términos rentables;
- la revocación o el rescate de las concesiones de la Compañía;
- las restricciones a la capacidad de la Compañía para obtener nuevas concesiones y operarlas en términos rentables;
- los actos del gobierno y sus funciones de regulación con respecto a las concesiones de la Compañía;
- la competencia en la industria y los mercados de la Compañía;
- los incrementos en los costos de construcción y los gastos de operación;
- el incremento de las inversiones en activos de la Compañía y la incapacidad de esta para concluir la construcción de sus proyectos dentro del calendario y presupuesto correspondientes;
- el desempeño de la economía nacional;
- las restricciones a la capacidad de la Compañía para allegarse de fuentes de financiamiento en términos competitivos;
- la capacidad de la Compañía para cubrir el servicio de su deuda;
- el desempeño de los mercados financieros y la capacidad de la Compañía para renegociar sus obligaciones financieras en la medida necesaria;
- las restricciones cambiarias y a las transferencias de fondos al extranjero;
- la capacidad de la Compañía para implementar sus estrategias corporativas;
- la falla de los sistemas de tecnología de la información de la Compañía, incluyendo sus sistemas de datos y comunicaciones;

- los desastres naturales que afectan a las concesiones de la Compañía;
- las fluctuaciones en los tipos de cambio, las tasas de interés o el índice de inflación;
- el efecto de los cambios en las políticas contables, la promulgación de nuevas leyes, la intervención de las autoridades gubernamentales, la emisión de órdenes gubernamentales o la política monetaria o fiscal de México;
- las disminuciones del tráfico en las carreteras concesionadas de la Compañía; y
- los demás factores de riesgo descritos en esta sección.

Todas las declaraciones respecto al futuro incluidas en este prospecto están sujetas a los riesgos e incertidumbres antes descritos y a otros factores. Se advierte a los inversionistas que no deben apoyarse excesivamente en las declaraciones respecto al futuro en virtud de que las mismas únicamente son válidas a las fechas a las que se refieren. Los acontecimientos o las circunstancias futuras podrían ocasionar que los resultados reales difieran sustancialmente de los resultados históricos o proyectados.

De concretarse alguno o varios de estos factores o incertidumbres, o de resultar incorrectas las presunciones subyacentes, los resultados reales podrían diferir sustancialmente de los deseados, previstos, esperados, proyectados o pronosticados en este prospecto. Los posibles inversionistas deben leer las secciones tituladas “Resumen”, “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación” y “Actividades de la Compañía” para entender a fondo los factores que pueden afectar el desempeño futuro de la Compañía y los mercados en los que opera.

Dados los riesgos y las incertidumbres y presunciones antes descritas, es posible que los hechos descritos en las declaraciones respecto al futuro no lleguen a ocurrir. Las declaraciones respecto al futuro son válidas hasta la fecha de este prospecto y la Compañía no asume obligación alguna de actualizarlas o modificarlas en caso de que obtenga nueva información o en respuesta a hechos o acontecimientos futuros. De tiempo en tiempo surgen factores adicionales que afectan las operaciones de la Compañía y ésta no puede predecir la totalidad de dichos factores ni evaluar su impacto en sus actividades o la medida en que un determinado factor o conjunto de factores puede ocasionar que sus resultados reales difieran sustancialmente de los expresados en las declaraciones respecto al futuro. Aun cuando la Compañía considera que los planes y las intenciones y expectativas reflejadas en las declaraciones respecto al futuro son razonables, no puede garantizar que logrará llevarlos a cabo. Además, los inversionistas no deben interpretar las declaraciones relativas a las tendencias o actividades previas como una garantía de que dichas tendencias o actividades continuarán en el futuro. Todas las declaraciones a futuro imputables a la Compañía o sus representantes, ya sean escritas, verbales o en formato electrónico, están expresamente sujetas a esta advertencia.

## DESTINO DE LOS RECURSOS

La Compañía estima que los recursos netos que obtendrá como resultado de la colocación de las Acciones en la Oferta Global, conformada por un total de 49,416,058 acciones, asumiendo un precio de colocación de \$172.00 por acción, y el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación, ascenderán a aproximadamente \$8,171.6 millones, después de deducir las comisiones por colocación y los gastos relacionados con la Oferta Global.

La Compañía tiene planeado utilizar los recursos netos de la Oferta Global para el refinanciamiento de pasivos de la Compañía, para capital de trabajo, y para otros fines corporativos de carácter general.

Sujeto a las condiciones cambiantes de mercado, la Compañía pretende amortizar anticipadamente la totalidad del saldo insoluto de la Emisión México-Toluca 2009 a partir de la contratación de nuevos financiamientos, de largo y corto plazo, uso de efectivo disponible de la Compañía y, en la medida en que se requiera, a partir de los recursos netos que obtenga de la colocación de las Acciones en la Oferta Global. Al 31 de marzo de 2014, el saldo insoluto de principal de la Emisión México-Toluca 2009 era de \$1,224.6 millones, a una tasa de interés del 7.95%. Los certificados emitidos al amparo de la Emisión México-Toluca 2009 tiene como fecha de vencimiento el 15 de febrero de 2028. La Compañía no puede garantizar la disponibilidad, plazos o costos derivados de la contratación de cualquier financiamiento en que se pueda incurrir para llevar a cabo la amortización anticipada que se tiene contemplada.

Las cifras incluidas en esta sección se proporcionan exclusivamente para fines ilustrativos y están sujetas a ajuste después de la Oferta Global dependiendo del precio al que efectivamente se coloquen las Acciones y del resto de los términos de la Oferta Global.

Se destaca que la Compañía no pretende adquirir activos distintos a los del giro normal del negocio, o en su caso financiar la adquisición de otros negocios.

## GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA

La Compañía estima que el importe total de los gastos en que incurrirá con motivo de la Oferta Global ascenderá a aproximadamente \$287,690,552.30 (doscientos ochenta y siete millones seiscientos noventa mil quinientos cincuenta y dos Pesos 30/100 M.N.), sin considerar el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación. Dichos gastos se cubrirán con los recursos que se obtengan con motivo de la Oferta Global, y consisten principalmente en lo siguiente:

Concepto	Monto
Descuentos y comisiones por intermediación y colocación de los Intermediarios Colocadores Mexicanos	\$205,241,329.8
Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México).....	\$90,977,975.4*
Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer .....	\$35,005,483.0*
J.P. Morgan Casa de Bolsa, S.A. de C.V., J.P. Morgan Grupo Financiero	\$26,376,702.4*
GBM Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa ....	\$35,005,483.0*
Sindicatos	\$17,875,686.0
Descuentos y comisiones por intermediación y colocación de los Intermediarios Internacionales**	\$63,272,830.2
Credit Suisse Securities (USA) LLC	\$25,657,085.7*
J.P. Morgan Securities LLC	\$7,438,604.0*
Itau BBA USA Securities, Inc	\$30,177,140.6*
GBM International, Inc	\$0.00*
Derechos de estudio y trámite de la CNBV** .....	\$18,245.9
Cuota por estudio y trámite en la BMV.....	\$19,017.1
Derechos de inscripción en el RNV**	\$2,903,929.0
Honorarios y gastos de asesores legales .....	\$9,817,600.0
Honorarios y gastos de los auditores externos.....	\$2,117,600.0
Gastos de promoción y encuentros bursátiles.....	\$3,000,000.0
Otros (gastos de papelería, consumibles, transportes varios) .....	\$1,300,000.00
Total .....	\$287,690,552.0

\*Estos montos no incluyen las Opciones de Sobreasignación. Las comisiones y descuentos de los Intermediarios Colocadores están sujetas a lo previsto en el Contrato de Colocación, el cual contempla una comisión variable la cual será determinada en su momento, dependiendo de diversos factores.

\*\* Estos montos no generan el impuesto al valor agregado.

En virtud de lo anterior, se estima que la Compañía recibirá aproximadamente \$7,103,232,867.98 (siete mil ciento tres millones doscientos treinta y dos mil ochocientos sesenta y siete Pesos 98/100 M.N.) como recursos de la Oferta Global, sin considerar el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación, y \$8,171,594,298.53 (ocho mil ciento setenta y un millones quinientos noventa y cuatro mil doscientos noventa y ocho Pesos 53/100 M.N.), considerando el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación.

## CAPITALIZACIÓN

La siguiente tabla muestra el efectivo y equivalentes de efectivo, así como la capitalización de la Compañía (i) al 31 de marzo de 2014 y (ii) ajustada para reflejar la recepción de los recursos netos derivados de la venta de las Acciones ofrecidas por la Compañía para su suscripción y pago a través de la Oferta Global y la aplicación de los recursos netos provenientes de la Oferta Global, según se describe en la sección “Destino de los Recursos”. Los inversionistas deben leer esta tabla en conjunto con la información incluida en la sección titulada “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación” y los estados financieros consolidados y las notas a los mismos que se incluyen en este prospecto.

	Al 31 de marzo de 2014	
	Real	Ajustada
	(En miles de Pesos)	
Efectivo y equivalentes de efectivo.....	<u>\$48,036</u>	<u>\$6,219,630</u>
Pasivo circulante:		
Cuentas por pagar a proveedores.....	61,286	61,286
Porción circulante de derechos de cobro cedidos, incluyendo intereses por pagar.....	1,098,356	1,098,356
Impuestos y gastos acumulados.....	317,067	317,067
Total de pasivo circulante.....	<u>1,476,709</u>	<u>1,476,709</u>
Pasivo a largo plazo		
Reserva de mantenimiento mayor.....	223,666	223,666
Obligaciones laborales al retiro.....	7,046	7,046
Deuda por arrendamiento financiero.....	-	-
Derechos de cobro cedidos—neto <sup>(1)</sup> .....	7,973,273	5,973,273
Total del pasivo a largo plazo.....	<u>8,203,985</u>	<u>6,203,985</u>
Total del Pasivo.....	<u>9,680,694</u>	<u>7,680,694</u>
Capital contable		
Capital Contribuido		
Capital social nominal.....	719,772	802,546
Actualización.....	537,361	537,361
	<u>1,257,133</u>	<u>1,339,907</u>
Capital Ganado		
Reserva para adquisición de acciones.....	2,000,000	2,000,000
Acciones recompradas.....	(8,944)	(8,944)
Prima en recompra de acciones.....	1,277,820	1,277,820
Prima de oferta de acciones.....	-	8,088,820
Utilidades retenidas.....	4,722,162	4,722,162
Participación no controladora	3,593	3,593
Total del capital contable.....	<u>9,251,764</u>	<u>17,423,359</u>
Total de Capitalización.....	<u>\$18,932,458</u>	<u>\$25,104,053</u>

Véase la nota 16 a los estados financieros consolidados dictaminados.

Las información “ajustada” incluida en la tabla que antecede se calculó utilizando el precio de colocación \$172.00 por Acción, y la suscripción de 49,416,058 Acciones colocadas por la Compañía a través de la Oferta Global (considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación).

## DILUCIÓN

Al 31 de marzo de 2014, el valor en libros neto por Acción de la Compañía ascendía a \$24.34. El valor en libros neto se calcula dividiendo el valor en libros del capital contable de la Compañía entre el número de acciones en circulación.

Después de reconocer los efectos de la suscripción y pago de las Acciones Serie “L” ofrecidas por la Compañía a través de la Oferta Global, el valor en libros neto por acción al 31 de marzo de 2014 se incrementaría a \$40.56, asumiendo lo siguiente:

- el precio teórico de colocación por acción que se indica más adelante;
- el ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación ofrecidas por la Compañía, y
- la deducción de las comisiones por colocación y el resto de los gastos que la Compañía deberá pagar en relación con la Oferta Global.

Esta cantidad representará una dilución inmediata de \$131.44 en el valor en libros neto para los inversionistas que adquieran Acciones Serie “L”, asumiendo que se suscriban un total de 49,416,058 Acciones.

La siguiente tabla muestra la dilución en el valor en libros neto (asumiendo el ejercicio de la Opciones de Sobreasignación otorgadas por la Compañía):

	Por Acción
Precio de colocación.....	\$ 172.00
Valor en libros neto antes de la Oferta Global.....	24.34
Incremento en el valor en libros neto imputable a la colocación de las acciones ofrecidas por la Compañía.....	16.22
Ajuste en el valor en libros neto después de la Oferta Global.....	40.56
Dilución en el valor en libros neto para los inversionistas.....	\$ 131.44

Durante el periodo de tres meses concluido el 31 de marzo de 2014, la utilidad básica por Acción Ordinaria de la Compañía fue de \$1.34. Después de la Oferta Global, (sin incluir el ejercicio de la Opción de Sobreasignación otorgada por la Compañía), (i) el valor en libros neto por Acción Ordinaria al 31 de marzo de 2014 se incrementaría a \$38.66, (ii) el valor en libros neto por Acción Ordinaria para los Accionistas Principales al 31 de marzo de 2014 se incrementaría a \$38.66, (iii) el valor en libros neto para los inversionistas que adquieran Acciones Serie “L” a dicho precio se diluirían a \$133.34, y (iv) la utilidad básica por Acción Ordinaria de la Compañía por el periodo de tres meses concluido el 31 de marzo de 2014 ascendería a \$1.21, después de reconocer los efectos de la colocación de las Acciones Serie “L”. Esto representa una disminución del 10.16% en la utilidad básica por Acción Ordinaria como resultado del incremento en el número total de acciones en circulación.

Después de la Oferta Global, (incluyendo el ejercicio de la Opción de Sobreasignación otorgada por la Compañía) y después de reconocer los efectos de la colocación de las Acciones Serie “L”, la utilidad básica por Acción Ordinaria de la Compañía por el periodo de tres meses concluido el 31 de marzo de 2014 sería de \$1.19 por acción. Esto representa una disminución del 11.50% en la utilidad básica por Acción Ordinaria como resultado del incremento en el número total de acciones en circulación.

La información “ajustada” incluida en la tabla que antecede se proporciona exclusivamente para fines ilustrativos y está sujeta a ajuste después de la Oferta Global, dependiendo del precio al que efectivamente se coloquen las acciones, el ejercicio parcial o total de la Opción de Sobreasignación otorgada por la Compañía y de otros términos que se establecerán al momento de determinar el precio de oferta.

## DIVIDENDOS

El decreto de dividendos y, en su caso, el monto de los mismos, está sujeto a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas con el voto afirmativo del 40% de las Acciones Ordinarias en circulación. De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles, la Compañía únicamente puede pagar dividendos con cargo a las utilidades retenidas reflejadas en los estados financieros aprobados por los accionistas, siempre y cuando se hayan amortizado previamente las pérdidas incurridas en años anteriores. La capacidad de la Compañía para pagar dividendos podría verse afectada en forma adversa en razón de las disposiciones contenidas en los instrumentos relacionados con la deuda que llegue a contratar en el futuro, y depende en cualquier caso de la capacidad de sus subsidiarias para generar utilidades y pagarle dividendos. La Compañía jamás ha pagado dividendos a sus accionistas y actualmente no cuenta con una política de pago de dividendos. Las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global no tienen derecho a recibir dividendos preferentes.

La Compañía no cuenta con una política de pago de dividendos, lo cual puede cambiar en el futuro. Cualquier política o pago de dividendos que llegue a aprobarse estará sujeta a la legislación aplicable y dependerá de una serie de factores, incluyendo los resultados de operación, la situación financiera, las necesidades de efectivo, los proyectos futuros y las obligaciones fiscales de la Compañía, así como los términos y condiciones de los instrumentos que rijan su deuda y los demás factores que el Consejo de Administración y los accionistas estimen relevantes, todos los cuales podrían limitar su capacidad para pagar dividendos.

Actualmente los Accionistas Principales ejercen y después de la Oferta Global seguirán ejerciendo una considerable influencia en todos los asuntos relacionados con la aprobación de una política de pago de dividendos y la aprobación del pago de dividendos. Ver “Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con las acciones Serie “L””

## OTROS VALORES

A la fecha de este prospecto, la Compañía tiene inscritas en el RNV 380,123,523 Acciones Ordinarias, con plenos derechos a voto, sin expresión de valor nominal, todas las cuales corresponden a la parte fija, mismas que cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “PINFRA”. Así mismo, la Compañía ha emitido certificados bursátiles fiduciarios a través de sus Subsidiarias al amparo de las siguientes emisiones:

Emisión Atlixco-Jantetelco 2006;

Emisión México-Toluca 2006;

Emisión México-Toluca 2009;

Emisión Peñón-Texcoco 2004;

Emisión Santa Ana-Altar 2006; y

Emisión Tenango-Ixtapan de la Sal 2005.

Para mayor información acerca de las emisiones que se mencionan anteriormente, ver la Sección “Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación - Liquidez y Fuentes de Financiamiento - Bursatilizaciones” del presente prospecto.

La siguiente tabla muestra los precios máximos y mínimos de cotización de las Acciones Ordinarias en la BMV durante los períodos indicados:

	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
2009	\$ 30.00	\$ 14.30	\$ 21.91	\$ 18.18	\$ 29.3	49,515,900
2010	\$ 44.70	\$ 26.11	\$ 32.52	\$ 29.30	\$ 43.90	62,606,900
2011	\$ 59.80	\$ 41.35	\$ 52.02	\$ 43.90	\$ 59.80	42,285,300
2012	\$ 86.20	\$ 54.48	\$ 64.95	\$ 59.80	\$ 86.20	82,739,600
2013	\$ 159.00	\$ 86.20	\$ 120.02	\$ 86.20	\$ 156.02	244,725,000

Precios máximos y mínimos del valor de las Acciones Ordinarias, por cada uno de los trimestres que aquí se mencionan:

	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
1/2014	\$ 179.55	\$ 150.00	\$ 167.38	\$ 156.02	\$ 176.08	54,048,632
4/2013	\$ 159.00	\$ 126.00	\$ 144.77	\$ 126.00	\$ 156.02	82,491,100
3/2013	\$ 145.45	\$ 118.53	\$ 131.40	\$ 119.8	\$ 125.78	66,706,100
2/2013	\$ 122.5	\$ 99.1	\$ 112.17	\$ 100.38	\$ 118.99	50,163,500
1/2013	\$ 99.83	\$ 86.20	\$ 90.74	\$ 86.20	\$ 99.83	45,364,300
4/2012	\$ 88.00	\$ 65.00	\$ 73.51	\$ 70.01	\$ 86.20	60,089,700
3/2012	\$ 74.5	\$ 62.20	\$ 69.12	\$ 63.00	\$ 70.33	6,386,700
2/2012	\$ 65.00	\$ 54.1	\$ 59.44	\$ 55.3	\$ 62.79	11,472,100
1/2012	\$ 59.5	\$ 55.21	\$ 57.67	\$ 55.5	\$ 55.29	3,550,000

En septiembre de 1993, la Compañía realizó una oferta pública de “American Depositary Shares” (“ADSs”), cada una representando 20 acciones del capital social de la Compañía, las cuales fueron listadas en la Bolsa de Nueva York (“NYSE”). Con base en esta oferta, la Compañía celebró el 29 de septiembre de 1993 un contrato de depósito (el “Contrato de Depósito”) con el Bank of New York Mellon (antes, el New York Bank), en su calidad de depositario (el “Depositario”).

El 22 de febrero de 2002, las ADSs de la Compañía fueron removidas del listado de NYSE, pero a la fecha del presente prospecto de colocación, el Contrato de Depósito continúa siendo vigente y las ADSs de la Compañía continúan en circulación.

Hemos sido informados por el Depositario que, al 31 de marzo de 2014, se encontraban 365,854 ADSs vigentes en el registro del Depositario, las cuales representan 7,317,080 Acciones Ordinarias.

Precios máximos, mínimos y volumen operado en el mercado extranjero en cada uno de los últimos 5 años:

Año	Máximo	Mínimo	Volumen
2009	\$44.30	\$19.20	56,600
2010	\$71.00	\$37.15	61,600
2011	\$103.51	\$68.26	56,100
2012	\$132.84	\$82.00	32,100
2013	\$251.12	\$135.7	35,500

Nota: Precio de los ADSs en dólares Americanos.

Precios máximos, mínimos y volumen operado en el mercado extranjero en cada semestre de los últimos 2 ejercicios:

Periodo	Máximo	Mínimo	Volumen
Segundo semestre 2011	\$100.99	\$73.98	29,200
Primer Semestre 2012	\$96.48	\$82.00	14,600
Segundo Semestre 2012	\$132.84	\$95.00	21,700
Primer Semestre 2013	\$189.87	\$135.7	20,400
Segundo Semestre 2013	\$254.12	\$176.44	15,100

Nota: Precio de los ADSs en dólares Americanos.

Precios máximos, mínimos y volumen operado en el mercado extranjero de cada mes por los últimos ocho meses:

Periodo	Máximo	Mínimo	Volumen
Octubre 2013	\$208.40	\$195.12	2,600
Noviembre 2013	\$254.12	\$203.42	3,300
Diciembre 2013	\$242.46	\$231.16	3,000
Enero 2014	\$253.23	\$231.45	1,500
Febrero 2014	\$267.80	\$240.00	1,200
Marzo 2014	\$270.76	\$254.44	2,700
Abril 2014	\$281.60	\$272.15	600

Nota: Precio de los ADSs en dólares Americanos.

En junio de 2012, la Compañía presentó una solicitud ante la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos para terminar el registro de sus ADSs ante esa Comisión. En consecuencia en septiembre de 2012 los ADSs de la Compañía dejaron de estar listados ante dicha Comisión.

La Compañía está obligada a presentar a la CNBV y BMV cierta información periódica conforme a la LMV y la Circular Única, incluyendo información trimestral y anual. A la fecha del presente prospecto y durante los últimos 3 ejercicios, la Compañía ha cumplido de forma oportuna con sus obligaciones de presentar información periódica.

## PERSONAS CON PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN LA OFERTA

A continuación se incluye una relación de las personas que han tenido una participación relevante en la prestación de servicios de asesoría y/o consultoría para la evaluación legal o financiera de la Compañía y la realización de los trámites necesarios para obtener la autorización de la CNBV para llevar a cabo la Oferta Global.

Persona	Institución
<b>Por la Compañía:</b>	
David Peñaloza Alanís	Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V.
Carlos Césarman Kolteniuk	
<b>Por los Intermediarios Colocadores en México:</b>	
Ricardo Gastón Fernández Rebolledo	Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse México
Ruy Halffter Marcet	Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer
Luis de Garay Russ	GMB Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa
Luis de la Peña	J.P. Morgan Casa de Bolsa, S.A. de C.V., J.P. Morgan Grupo Financiero
<b>Por los auditores externos:</b>	
José Gabriel Beristain Salmerón	Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited.
<b>Por los abogados externos de la Compañía:</b>	
José Raz Guzmán Castro	Raz Guzmán, S.C.
<b>Por los abogados externos de los Intermediarios Colocadores en México:</b>	
Ricardo Maldonado Yáñez	Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.

La persona encargada de las relaciones con inversionistas por parte de Pinfra es el Lic. Carlos Césarman Kolteniuk, quien podrá ser localizado en las oficinas de la Compañía ubicadas en Bosque de Cidros No. 173, Colonia Bosques de las Lomas, 05120 México, D.F.; llamando al teléfono (55) 2789-0208; o escribiendo a la dirección de correo electrónico carloscesarman@pinfra.com.mx.

## DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO

La documentación presentada por la Compañía a la CNBV y a la BMV a efecto de obtener la inscripción de las Acciones en el RNV y su listado en la BMV, así como la información periódica que la Compañía está obligada a presentar ante la CNBV y la BMV, se encuentra disponible para su consulta en la página de Internet de la CNBV, [www.cnbv.gob.mx](http://www.cnbv.gob.mx); la página de Internet de la BMV, [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx); y la página de Internet de la Compañía, [www.pinfra.com.mx](http://www.pinfra.com.mx).

La Compañía proporcionará a todo accionista que lo solicite mediante solicitud por escrito, copia de dicha documentación. Dicha solicitud deberá dirigirse a las oficinas de la Compañía ubicadas en Bosque de Cidros No. 173, Colonia Bosques de las Lomas, 05120 México, D.F., o a la dirección de correo electrónico [carloscesarman@pinfra.com.mx](mailto:carloscesarman@pinfra.com.mx), a la atención del Lic. Carlos Césarman Kolteniuk.

Para mayor información acerca de la Compañía, véase la página de Internet de la misma en la dirección antes citada. La información contenida en dicha página de Internet no forma parte de este prospecto ni se considera incluida en el mismo por referencia.

## INFORMACIÓN SOBRE EL MERCADO DE VALORES

La información relativa al mercado de valores que se incluye a continuación está preparada con base en materiales obtenidos de fuentes públicas, incluyendo la CNBV, la BMV y el Banco de México, así como en información divulgada por los participantes en el mercado. El siguiente resumen no pretende ser una descripción exhaustiva de los aspectos más importantes del mercado de valores.

### Acciones de la Compañía

A la fecha de este prospecto, la Compañía tiene inscritas en el RNV Acciones Ordinarias mismas que cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra "PINFRA". Durante los últimos 3 ejercicios, la negociación de las Acciones Ordinarias no ha sido suspendida. El 31 de diciembre de 2013, el precio de cierre de las Acciones Ordinarias en la BMV fue de \$156.02 por acción, y al 31 de marzo de 2014 fue de \$176.08 por acción.

La siguiente gráfica muestra el precio de mercado de las Acciones Ordinarias de la Compañía de enero de 2013 al mes de mayo de 2014:



La siguiente tabla muestra los precios máximos y mínimos de cotización de las Acciones Ordinarias en la BMV durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre de					
	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
2009 .....	30.00	15.00	21.92	18.18	29.30	204,358
2010 .....	44.46	27.09	32.53	29.30	43.56	249,803
2011 .....	59.70	41.44	51.96	43.56	56.09	167,826
2012 .....	86.20	54.48	64.90	56.09	86.20	330,876
2013 .....	158.80	87.00	120.26	86.20	156.02	976,513

Semestres concluidos al 30 de junio de

	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
2012.....	65.00	54.10	58.46	55.50	63.02	16,441,877
2013.....	123.30	85.00	101.78	86.2	118.99	95,881,471

Semestres concluidos al 31 de diciembre de

	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
2012.....	88.00	62.20	71.05	63.00	86.20	66,608,082
2013.....	168.00	118.35	137.79	119.00	156.02	149,223,390

Trimestres concluidos al 31 de marzo de

	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Final del Periodo	Volumen
2013.....	99.83	87.00	90.57	86.20	99.83	774,825
2014.....	177.43	151.19	167.38	156.02	176.08	886,043

Meses concluidos al

	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Final del Periodo	Volumen
31/01/2014.....	166.00	150.00	160.68	156.02	162.63	11,222,953
28/02/2014.....	177.96	159.00	167.82	162.63	171.00	12,415,935
31/03/2014.....	179.55	166.99	173.6	171.00	176.30	30,409,744
30/04/2014.....	184.55	176.10	180.36	176.30	182.86	16,370,293
31/05/2014.....	185.00	175.02	180.49	182.86	182.86	16,370,293
30/06/2014.....	181.50	169.20	176.90	182.86	173.34	17,212,442

La Compañía no puede predecir el volumen futuro de operaciones de sus Acciones Serie “L” en México, ni la medida en que se desarrollará un mercado para dichas Acciones Serie “L” en los Estados Unidos u otros países o el nivel de liquidez del mercado que en su caso se desarrolle. En el supuesto de que el volumen de operaciones con las Acciones Serie “L” de la Compañía disminuya por debajo de ciertos niveles, el precio de dichas Acciones Serie “L” podría verse afectado y ello podría dar lugar a la cancelación de la inscripción de sus Acciones Serie “L” en el mercado correspondiente.

## Cotización en la BMV

La BMV se fundó en 1907 y es la única bolsa de valores del país. La BMV está constituida bajo la forma de sociedad anónima bursátil de capital variable. El horario de cotización de los valores inscritos en la BMV es de las 8:30 a.m. a las 3:00 p.m., hora de la Ciudad de México, todos los días hábiles, sujeto a ajustes para operar en forma sincronizada con los mercados de los Estados Unidos de América.

Desde enero de 1999 todas las cotizaciones de valores en la BMV se llevan a cabo a través de sistemas electrónicos. La BMV puede implementar diversas medidas para promover un sistema de precios ordenado y transparente, incluyendo un sistema automático de suspensión de la cotización de las acciones de una determinada emisora cuando existan condiciones desordenadas, incluyendo movimientos inusitados en el precio o volumen de operación de los valores; entendiéndose por movimiento inusitado cualquier cambio en la oferta o demanda de dichos valores, o en su precio, que no sea consistente con su comportamiento histórico y no pueda explicarse con la información que se encuentre a disposición del público.

Las operaciones celebradas a través de la BMV deben liquidarse dentro de los tres días hábiles siguientes a su concertación. No está permitido diferir la liquidación de las operaciones, aun con el mutuo consentimiento de las partes, sin contar con la autorización de la BMV. Los títulos representativos de la mayoría de los valores cotizados en la BMV, incluyendo las acciones de la Compañía, están depositados en Indeval, una institución privada para el depósito de valores que hace las veces de institución liquidadora, depositaria y de custodia, así como de agente de pago, transmisión y registro para las operaciones celebradas a través de la BMV, eliminando con ello la necesidad de transmitir los valores en forma de títulos físicos.

Las operaciones deben liquidarse en Pesos salvo en ciertos casos limitados en los que se permite liquidarlos en moneda extranjera.

La LMV prevé la existencia de mercados de valores extrabursátiles, sin embargo aún no se ha desarrollado ningún mercado de este tipo en México.

La LMV establece que los valores emitidos conforme a leyes extranjeras únicamente podrán ser objeto de intermediación por parte de las casas de bolsa e instituciones de crédito, cuando se encuentren inscritos en el SIC. Para la inscripción de valores extranjeros en el SIC se requiere que (i) dichos valores no estén inscritos en el RNV; (ii) las emisoras o el mercado de origen de dichos títulos reciban, de acuerdo a sus características, los reconocimientos que señale la CNBV; y (iii) se asegure que se divulgará al público y a la BMV la misma información que la Emisora proporcione en su mercado de origen.

La cotización de las acciones de un emisor en particular puede ser suspendida por la BMV en caso de volatilidad en el precio o volumen de operación o cuando ocurren cambios en el patrón de cotización de las acciones correspondientes que no sea consistente con el desempeño histórico de las acciones de dicho emisor y dicha volatilidad o cambios no puedan ser explicados únicamente a través de información pública de conformidad con la regulación de la CNBV.

## Regulación del mercado

La Comisión Nacional Bancaria se creó en 1925 para regular la actividad bancaria, y la Comisión Nacional de Valores se creó en 1946 con el objeto de regular la actividad en el mercado de valores. Ambas entidades se fusionaron en 1995 para formar la CNBV.

Entre otras cosas, la CNBV regula la oferta pública y la intermediación de valores, vigila las operaciones de los participantes en el mercado de valores e impone sanciones por el uso ilegal de información privilegiada y otras infracciones de la LMV. La CNBV regula el mercado de valores del país y las operaciones de la BMV y las casas de bolsa a través de una junta de gobierno integrada por trece miembros.

## Ley del Mercado de Valores

Las empresas que se cotizan entre el público se rigen por lo dispuesto en la LMV y, en forma supletoria, por la LGSM. La LMV vigente se promulgó y publicó en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 2005 y entró en vigor el 28 de junio de 2006, otorgándose a las emisoras ya existentes un plazo adicional de 180 días para incluir en sus estatutos sociales las nuevas disposiciones en materia de prácticas societarias y otros requisitos. La LMV introdujo varios cambios importantes en el régimen anterior. Estos cambios tuvieron por objeto actualizar el régimen aplicable al mercado nacional de valores y a las emisoras para uniformarlo con los estándares internacionales.

Entre otras cosas, la LMV (i) establece que las empresas públicas y las personas controladas por las mismas (por ejemplo las sociedades controladoras y sus subsidiarias cien por ciento propias) se considerarán como una misma entidad económica; (ii) establece reglas más claras para las ofertas públicas de adquisición de valores, clasificándolas en voluntarias y forzosas; (iii) establece requisitos más claros para la divulgación de la estructura accionaria de las emisoras; (iv) amplía las funciones y facultades del consejo de administración de toda emisora; (v) establece con mayor precisión las facultades y los estándares de conducta aplicables al consejo de administración, a cada consejero, al secretario, al director general y a los directivos relevantes de las emisoras; (vi) suprime el cargo del comisario, encomendando las funciones de éste al comité de auditoría, el comité de prácticas societarias y los auditores externos; (vii) establece mayores derechos para los accionistas minoritarios en materia de recursos legales y acceso a la información de la emisora, (viii) introduce conceptos tales como los de “consorcio”, “grupo de personas o entidades relacionadas”, “control”, “personas relacionadas” y “poder de toma de decisiones”, (ix) establece en forma más precisa las sanciones aplicables en caso de violaciones a la misma, incluyendo la imposición de multas y prisión; (x) establece reglas más claras en cuanto a los tipos de valores que pueden ser ofrecidos por las emisoras; (xi) establece las reglas aplicables a la adquisición de acciones propias; y (xii) establece requisitos específicos en cuanto a la adopción de disposiciones tendientes a impedir la adquisición del control de una emisora.

De conformidad con la LMV, el consejo de administración de toda emisora debe estar integrado por un máximo de 21 miembros, de los cuales por lo menos el 25% deben ser independientes. El nombramiento de los consejeros independientes se lleva a cabo durante la asamblea general ordinaria de accionistas de la emisora, y dichos consejeros deben seleccionarse con base en su experiencia, habilidad y prestigio, entre otros factores. La asamblea de accionistas debe verificar el cumplimiento de los requisitos de independencia, pero la CNBV puede objetar la decisión respectiva. La LMV permite que en ciertos casos los consejeros en funciones designen consejeros provisionales sin necesidad de intervención de la asamblea, incluyendo a falta de designación de un sustituto en caso de renuncia o conclusión del cargo de un consejero, cuando el sustituto designado no tome posesión de su cargo, o en caso de revocación del nombramiento de cierto número de consejeros. En caso de que se nombren consejeros provisionales, la asamblea de accionistas siguiente a dicho evento deberá ratificar los nombramientos o designar a los consejeros sustitutos.

La LMV impone deberes de diligencia y lealtad a los consejeros de las emisoras y establece excepciones de responsabilidad en caso de su falta a dichos deberes. El deber de diligencia implica que los consejeros se mantengan bien informados y preparados para tomar decisiones y que actúen de buena fe y en el mejor interés de la emisora. Los consejeros cumplen con su deber de diligencia solicitando a la emisora o a sus directivos relevantes toda la información que sea razonablemente necesaria para participar en cualquier deliberación que requiera su presencia, solicitando la opinión de expertos independientes, asistiendo a las sesiones del consejo de administración y revelando en dichas sesiones cualquier información importante que obre en su poder. Los consejeros que falten a su deber de diligencia serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que causen a la emisora o sus subsidiarias. Dicha responsabilidad puede limitarse en los estatutos sociales de la emisora o por resolución de la asamblea de accionistas, salvo que haya mediado dolo, mala fe o algún acto ilícito. La responsabilidad derivada de la violación del deber de diligencia también puede dar lugar a obligaciones de indemnización y puede estar amparada por pólizas de seguro.

El deber de lealtad implica que los consejeros deben guardar confidencialidad respecto de la información que adquieran con motivo de sus cargos y deben abstenerse de participar en la deliberación y votación de cualquier asunto en el que tengan algún conflicto de interés. Los consejeros incurrirán en deslealtad frente a la emisora cuando obtengan beneficios económicos para sí, cuando a sabiendas favorezcan a un determinado accionista o grupo de accionistas, cuando aprovechen oportunidades de negocios sin contar con una dispensa del consejo de

administración, o cuando aprovechen para sí o aprueben en favor de terceros el uso o goce de los bienes que formen parte del patrimonio de la emisora o sus subsidiarias, en contravención de las políticas aprobadas por el consejo de administración. El deber de lealtad también implica que los consejeros deben informar al comité de auditoría y a los auditores externos todas aquellas irregularidades de las que adquieran conocimiento durante el ejercicio de sus cargos; y deben abstenerse de difundir información falsa y de ordenar u ocasionar que se omita el registro de operaciones efectuadas por la emisora, afectando cualquier concepto de sus estados financieros. Los consejeros que falten a su deber de lealtad serán susceptibles de responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados a la emisora o sus subsidiarias como resultado de los actos u omisiones antes descritos. Esta responsabilidad también es aplicable a los daños y perjuicios ocasionados a la emisora como resultado de los beneficios económicos obtenidos por los consejeros o por terceros debido al incumplimiento de su deber de lealtad. A diferencia de la responsabilidad derivada de la falta al deber de diligencia, la responsabilidad por la falta al deber de lealtad no puede limitarse en los estatutos sociales de la emisora, por resolución de la asamblea de accionistas o por cualquier otro medio.

Las acciones de responsabilidad por los daños y perjuicios derivados de la violación de los deberes de diligencia y lealtad de los consejeros podrán ser ejercidas por la emisora o para beneficio de ésta por los accionistas que en lo individual o en conjunto sean titulares de acciones que representen el 5% o más de su capital social.

Los consejeros no incurrirán en las responsabilidades antes descritas cuando actuando de buena fe (i) den cumplimiento a los requisitos establecidos por la ley para la aprobación de los asuntos que compete conocer al consejo de administración o a sus comités, (ii) tomen decisiones con base en información proporcionada por directivos relevantes o por terceros cuya capacidad y credibilidad no ofrezca motivo de duda razonable, (iii) hayan seleccionado la alternativa más adecuada a su leal saber y entender, o los efectos patrimoniales negativos no hayan sido previsibles, y (iv) hayan realizado los actos en cuestión para dar cumplimiento a las resoluciones adoptadas por la asamblea de accionistas.

De conformidad con la LMV, los directivos relevantes de una emisora también están obligados a actuar en beneficio de la misma y no en beneficio de un determinado accionista o grupo de accionistas. Estas personas están obligadas a someter al consejo de administración, para su aprobación, las principales estrategias de negocios de la emisora; a proponer al comité de auditoría la adopción de mecanismos de control interno; a revelar al público toda la información relevante, siendo responsables del contenido y oportunidad de dicha información; y a mantener sistemas de contabilidad y mecanismos de control interno adecuados.

La LMV establece que toda emisora debe contar con uno o más comités responsables de las funciones de auditoría y prácticas societarias. Estos comités deben estar integrados por cuando menos tres miembros designados por el consejo de administración, todos los cuales deben ser independientes (con la excepción de que tratándose de emisoras controladas por una persona o grupo de personas que tengan el 50% o más del capital social, será suficiente que la mayoría de los miembros del comité de prácticas societarias sean consejeros independientes).

El comité de auditoría es responsable de (i) evaluar el desempeño de los auditores externos y analizar los informes elaborados por los mismos, (ii) presentar al consejo de administración un informe con respecto a la eficacia de los sistemas de control interno, (iii) supervisar las operaciones con personas relacionadas, (iv) solicitar a los directivos relevantes los reportes que estime necesarios, (v) comunicar al consejo de administración todas aquellas irregularidades de las que adquiera conocimiento, (vi) vigilar el desempeño de los directivos relevantes y (vii) presentar al consejo de administración un reporte anual de sus actividades. En razón de sus funciones de vigilancia (aunadas a ciertas facultades encomendadas al consejo de administración), el comité de auditoría suplirá el cargo del comisario previsto en la LGSM.

El comité de prácticas societarias es responsable de (i) preparar y presentar opiniones al consejo de administración, (ii) solicitar y obtener opiniones de expertos independientes (principalmente sobre las operaciones con personas relacionadas y las operaciones con valores), (iii) convocar asambleas de accionistas, (iv) auxiliar al consejo de administración en la elaboración de los informes anuales y (v) presentar al consejo de administración un reporte anual de sus actividades.

La LMV también establece que toda operación o serie de operaciones relacionadas que involucren un monto equivalente al 20% o más de los activos consolidados de una emisora, en un mismo año, deberá ser aprobada por la asamblea de accionistas.

La LMV otorga a los accionistas titulares del 5% o más de las acciones de una emisora, una acción judicial para demandar en beneficio de esta última el pago de los daños y perjuicios causados a la misma por la falta de diligencia y lealtad de los consejeros. Además, la LMV establece que los accionistas que representen cuando menos el 10% del capital de una emisora tendrán derecho a nombrar a un consejero, exigir que se convoque una asamblea de accionistas y solicitar el aplazamiento de las votaciones sobre cualquier asunto respecto del cual no se consideren suficientemente informados. Los accionistas que representen cuando menos el 20% del capital podrán oponerse judicialmente a las resoluciones adoptadas por las asambleas de accionistas y solicitar la suspensión de la ejecución de dichas resoluciones en ciertos casos.

#### Acciones de voto limitado, restringido o sin derecho a voto

La LMV establece que ninguna persona puede instrumentar mecanismos a través de los cuales se negocien u ofrezcan de manera conjunta, acciones ordinarias con acciones de voto limitado, restringido o sin derecho a voto de una misma emisora, salvo que (i) las acciones de voto limitado, restringido o sin derecho a voto sean convertibles en ordinarias en un plazo máximo de cinco años o (ii) que el esquema de inversión limite los derechos de voto en función de la nacionalidad del titular de las acciones.

No obstante lo anterior, la LMV establece que la CNBV puede autorizar la emisión de acciones de voto limitado, restringido o sin derecho a voto siempre y cuando dichas acciones no representen más del 25% de las acciones colocadas entre el público inversionista según lo determine la CNBV. Esta limitación aplica a las Acciones Serie "L". La CNBV puede ampliar el límite señalado, siempre que se trate de esquemas que contemplen la conversión forzosa en acciones ordinarias de las acciones que excedan el límite antes señalado en un plazo no mayor a cinco años contado a partir de su colocación.

#### Revelación de la existencia de convenios de accionistas

Los convenios entre accionistas que contengan (i) obligaciones de no desarrollar giros comerciales que compitan con la emisora, (ii) disposiciones relativas a la enajenación, transmisión o ejercicio del derecho de preferencia a que se refiere el artículo 132 de la LGSM, (iii) derechos y obligaciones en cuanto a opciones de compra o venta de las acciones representativas del capital de la emisora, acuerdos para el ejercicio del derecho de voto y acuerdos para la enajenación de acciones en oferta pública, deben notificarse a la emisora dentro de los cinco días hábiles siguientes a su concertación, para fines de su revelación al público inversionista a través de las bolsas de valores en donde coticen dichos valores, así como para la revelación de su existencia en el reporte anual de la emisora. Estos convenios (i) deben mantenerse a disposición del público para su consulta en las oficinas de la emisora, (ii) no serán oponibles a la emisora y su incumplimiento no afectará la validez del voto en las asambleas de accionistas y (iii) sólo serán eficaces entre las partes una vez que se hayan revelado al público inversionista.

#### Circular Única

La Circular Única fue expedida por la CNBV en marzo de 2003. La Circular Única, que abrogó diversas circulares previamente expedidas por la CNBV, compila las disposiciones aplicables a las emisoras y a la oferta pública de valores, entre otras cuestiones. La Circular Única se reformó en septiembre de 2006 a fin de adecuarla a lo dispuesto por la LMV y desde entonces y hasta la fecha ha sufrido varias otras reformas.

Además, en septiembre de 2004 la CNBV expidió las disposiciones de carácter general aplicables a las casas de bolsa, según las mismas han sido modificadas de tiempo en tiempo. Dichas disposiciones compilan todas las reglas aplicables a la participación de las casas de bolsa como intermediarios en la colocación de ofertas públicas, entre otras cuestiones.

#### Requisitos para obtener y mantener la inscripción y el listado

Únicamente pueden ser objeto de listado en la BMV aquéllos valores que se encuentren inscritos en el RNV con base en una autorización otorgada por la CNBV. La inscripción en el RNV no implica certificación sobre la bondad de los valores, la solvencia de la emisora respectiva o la exactitud de la información presentada por esta última a la CNBV.

Para poder ofrecer valores al público en México, toda emisora debe cumplir con ciertos requisitos cuantitativos y cualitativos. De conformidad con la Circular Única, la BMV debe establecer los requisitos mínimos para obtener y mantener el listado de las acciones de emisoras. Dichos requisitos se refieren a cuestiones tales como el historial operativo, la estructura financiera y del capital social de la emisora, los volúmenes mínimos de cotización y los criterios de distribución de los valores respectivos. La CNBV puede dispensar el cumplimiento de algunos de estos requisitos en ciertas circunstancias. Además, algunos de estos requisitos son aplicables respecto a cada serie independiente de acciones de las emisoras.

La BMV verifica el cumplimiento de estos y otros requisitos en forma anual, semestral y trimestral, aunque puede hacerlo en cualquier otro tiempo.

La BMV debe informar a la CNBV los resultados de su revisión y, a su vez, dicha información debe divulgarse al público inversionista. En el supuesto de que una emisora incumpla con alguno de dichos requisitos, la BMV exigirá a dicha emisora la presentación de un programa tendiente a subsanar el incumplimiento. En caso de que (i) la emisora no presente dicho programa, (ii) el programa presentado no resulte satisfactorio a juicio de la BMV o (iii) no se presente un grado significativo de avance en la corrección del incumplimiento, la BMV suspenderá temporalmente la cotización de la serie de acciones de que se trate. Además, en el supuesto de que la emisora no presente dicho programa o incumpla con el programa presentado, la CNBV podrá suspender o cancelar la inscripción de dichas acciones, en cuyo caso el accionista mayoritario o el grupo que ejerza el control de la emisora deberá llevar a cabo una oferta de adquisición con respecto a la totalidad de las acciones de la misma de conformidad con las reglas descritas más adelante.

#### Obligaciones de entrega de información

Las emisoras están obligadas a presentar a la CNBV y a la BMV sus estados financieros trimestrales no auditados, sus estados financieros anuales auditados y otros informes periódicos. Adicionalmente, las emisoras están obligadas a presentar la siguiente información a la CNBV:

- un informe anual que cumpla con los requisitos generales exigidos por la CNBV, a más tardar el 30 de abril de cada año;
- sus estados financieros trimestrales, dentro de los 20 días siguientes al cierre de cada uno de los primeros tres trimestres del año y de los 40 días siguientes al cierre del cuarto trimestre;
- información sobre los eventos relevantes, tan pronto como éstos ocurran;
- reportes sobre reestructuras societarias tales como fusiones, escisiones, adquisiciones o ventas de activos aprobadas por la asamblea de accionistas o el consejo de administración, y
- reportes sobre las políticas y operaciones relativas al uso o goce de los bienes que integren el patrimonio de la sociedad, respecto de personas relacionadas.

En cumplimiento de lo previsto en la Circular Única, la BMV reformó su reglamento interno a fin de crear el SEDI para la transmisión de la información que debe presentarse a la BMV. La Circular Única y el reglamento interno de la BMV exigen que las emisoras presenten a través del SEDI toda la información relacionada con cualquier evento o circunstancia relevante capaz de influir en el precio de sus acciones. Si los valores listados sufren movimientos inusitados, la BMV debe requerir a la emisora correspondiente para que informe de inmediato si conoce la causa que pudiera haber dado origen a dicho movimiento o, si la emisora desconoce la causa, para que presente una declaración a dicho efecto. Además, la BMV debe solicitar que las emisoras divulguen inmediatamente cualquier información sobre eventos relevantes cuando considere que la información disponible no es suficiente; y debe ordenar a las emisoras que aclaren la información divulgada cuando ello resulte necesario. La BMV puede solicitar que las emisoras que confirmen o nieguen los eventos relevantes divulgados por terceros, si estima que dichos eventos pueden afectar o influir en los valores cotizados. La BMV debe informar inmediatamente a la CNBV sobre los requerimientos que efectúe.

La CNBV también podrá formular cualquiera de dichos requerimientos directamente a las emisoras. Las emisoras pueden diferir la divulgación de eventos relevantes, siempre y cuando: (i) adopten las medidas necesarias para garantizar que la información sea conocida exclusivamente por las personas indispensables (incluyendo el mantenimiento de registros de las personas que posean información confidencial), (ii) no se trate de actos, hechos o acontecimientos consumados, (iii) no exista información en medios masivos de comunicación que induzca a error o confusión respecto del evento relevante y (iv) no existan movimientos inusitados en el precio o volumen de operación de los valores correspondientes.

De igual forma, en el supuesto de que las acciones de una emisora se coticen en la BMV y en uno o varios mercados del exterior, la emisora deberá entregar simultáneamente a la CNBV y a la BMV toda la información que deba proporcionar en los mercados del exterior de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables en dichas jurisdicciones.

### Suspensión de las cotizaciones

Además de las facultades conferidas a la BMV por su reglamento interno conforme a lo antes descrito, las circulares emitidas por la CNBV establecen que la CNBV y la BMV pueden suspender la cotización de las acciones de una emisora con motivo de (i) la falta de divulgación de eventos relevantes o (ii) cualquier cambio en la oferta, la demanda, el precio o el volumen negociado de dichas acciones que no sea consistente con el comportamiento histórico de las mismas y no exista información en el mercado que explique el movimiento inusitado. La BMV debe informar de manera inmediata a la CNBV y al público inversionista sobre la suspensión de dicha cotización. Las emisoras pueden solicitar que la CNBV o la BMV levanten la suspensión de la cotización siempre y cuando acrediten que las causas que dieron origen a la suspensión han quedado subsanadas y que la emisora se encuentra en total cumplimiento con los requisitos aplicables en materia de presentación de la información periódica. La BMV levantará la suspensión cuando estime que las causas que le dieron origen se revelaron adecuadamente a los inversionistas; que la emisora explicó debidamente los motivos de los cambios en la oferta, la demanda, el precio o el volumen negociado; o que las circunstancias que afectaron el precio de las acciones han dejado de existir. De aprobarse dicha solicitud, la BMV levantará la suspensión de que se trate bajo el esquema de operación que determine apropiado. En el supuesto de que la cotización de las acciones de una emisora se haya suspendido durante más de 20 días hábiles y la emisora haya obtenido el levantamiento de la suspensión sin necesidad de realizar una oferta pública, la emisora deberá divulgar a través del SEDI las causas que dieron lugar a la suspensión y las razones porque se levantó la misma, antes de reiniciar operaciones.

Cuando las acciones de una emisora se coticen simultáneamente en México y el extranjero, la BMV también puede tomar en consideración las medidas adoptadas por otras bolsas de valores extranjeras en cuanto a la suspensión y el reinicio de operaciones con dichos valores.

Uso de información privilegiada; restricciones aplicables a la celebración de operaciones; y obligaciones de revelación

La LMV contiene disposiciones específicas en cuanto al uso de información privilegiada, incluyendo:

- (1) la obligación de que las personas que cuenten con dicha información se abstengan de (i) celebrar operaciones con valores de la emisora respectiva, ya sea directa o indirectamente, cuando el precio de cotización de los valores de dicha emisora pueda verse afectado por dicha información; (ii) recomendar a terceros (salvo a quienes tengan derecho a conocer dicha información en razón de sus cargos o empleos) la celebración de las operaciones antes citadas; y (iii) celebrar operaciones con títulos opcionales e instrumentos financieros derivados que tengan como subyacente acciones emitidas por la entidad a la que pertenezca dicha información;
- (2) la obligación de que las siguientes personas notifiquen a la CNBV las operaciones que realicen con acciones de una emisora: (i) los miembros del consejo de administración de la emisora; (ii) los titulares del 10% o más de las acciones representativas de su capital social; (iii) los grupos de accionistas titulares del 25% o más de las acciones de la emisora; y (iv) cualesquiera otras personas que cuenten con información privilegiada.

De igual forma, la LMV establece que las personas que cuenten con información privilegiada deberán abstenerse de adquirir o enajenar valores de la emisora dentro de los 90 días siguientes a la última venta o compra, respectivamente. Sujeto a ciertas excepciones, cualquier adquisición de acciones que tenga como consecuencia que el comprador sea titular de cuando menos el 10% pero no más del 30% del capital social de la emisora, deberá notificarse a la CNBV y a la BMV a más tardar el día hábil siguiente a la adquisición.

Cualquier adquisición de acciones por una persona que cuente con información privilegiada, que implique que dicha persona sea titular de un 5% o más adicional del capital social de la emisora, también deberá notificarse a la CNBV y a la BMV a más tardar el día hábil siguiente a la adquisición. Algunas de las personas que cuenten con información privilegiada también deberán notificar a la CNBV sobre las compras o ventas de acciones efectuadas en un período de tres meses o cinco días y que excedan de ciertos montos mínimos. La LMV también establece que los valores convertibles, los títulos opcionales y los instrumentos financieros derivados deberán tomarse en consideración para la determinación de estos porcentajes.

#### Ofertas públicas de compra

La LMV contiene disposiciones aplicables a las ofertas públicas de adquisición de acciones. De conformidad con la LMV, las ofertas públicas de adquisición de acciones pueden ser voluntarias o forzosas. Ambas deben ser aprobadas previamente por la CNBV y deben cumplir con ciertos requisitos legales y las reglas aplicables. Tratándose de cualquier posible adquisición de acciones de una emisora que implique que el comprador sea titular de cuando menos el 30% de las acciones con derecho a voto de dicha emisora, pero menos de un porcentaje que le permita adquirir el control de la misma, el posible comprador estará obligado a llevar a cabo una oferta pública de adquisición por el porcentaje de acciones que resulte más alto entre (i) el porcentaje del capital social que pretende adquirir, o (ii) el 10% de las acciones representativas del capital social en circulación de la emisora.

En el supuesto de una posible adquisición de acciones que implique que el comprador ejerza el control de las acciones con derecho a voto de una emisora, el posible comprador estará obligado a llevar a cabo una oferta pública de adquisición por el 100% de las acciones representativas del capital social en circulación de dicha emisora (aunque en algunas circunstancias la CNBV puede autorizar que se lleve a cabo una oferta por menos de dicho 100%).

Las ofertas de compra deben realizarse en las mismas condiciones y al mismo precio para todos los accionistas de la emisora, independientemente de la serie a la que pertenezcan dichas acciones. Por lo tanto, en el supuesto de una oferta de compra de las acciones de la Compañía, ésta deberá efectuarse con respecto a todos los accionistas de la Compañía propietarios de Acciones Ordinarias o de Acciones Series "L" y los accionistas tendrían el derecho de vender sus respectivas acciones en esa oferta al mismo precio de compra.

El consejo de administración, oyendo la opinión del comité de auditoría, debe emitir su opinión sobre cualquier oferta de compra que dé como resultado un cambio de control, y dicha opinión deberá tomar en consideración los derechos de los accionistas minoritarios y, en su caso, la opinión de un experto independiente.

De conformidad con la LMV, el plazo mínimo de una oferta pública de adquisición de acciones será de 20 días hábiles y la oferta deberá asignarse a prorrata entre todos los accionistas vendedores. La LMV también permite el pago de ciertas contraprestaciones en favor de los accionistas que ejerzan el control de la emisora respectiva, siempre y cuando dichos pagos se hayan revelado previamente al público, hayan sido aprobadas por el consejo de administración de la emisora y se efectúen como resultado de la celebración de convenios que impongan obligaciones de no competir u otras obligaciones similares. La LMV también incluye excepciones a los requisitos de oferta de adquisición forzosa, establece específicamente las consecuencias aplicables a los compradores que incumplan con las reglas aplicables a dichas ofertas (incluyendo la imposibilidad de ejercer los derechos derivados de las acciones respectivas y la posible nulidad de la operación, entre otras) y confiere ciertos derechos a los accionistas previos de la emisora.

La LMV establece que la adquisición de valores convertibles en acciones ordinarias o títulos que las representen, así como de títulos opcionales o instrumentos financieros derivados liquidables en especie que tengan como subyacente dichas acciones, se computarán para efectos del cálculo del porcentaje representado por cualquier persona o grupo de personas que pretenda adquirir, directa o indirectamente, acciones de una emisora.

## Disposiciones tendientes a impedir la adquisición del control de las emisoras

La LMV permite que las emisoras incluyan en sus estatutos ciertas disposiciones tendientes a impedir que terceras personas adquieran el control de las mismas, siempre y cuando la inclusión de dichas disposiciones:

1. sea aprobada por la asamblea de accionistas y ningún accionista o grupo de accionistas que represente el 5% o más del capital social vote en contra de las mismas; y
2. no (i) excluyan a un determinado accionista o grupo de accionistas, (ii) limiten en forma absoluta la posibilidad de llevar a cabo un cambio de control, y (iii) contravengan las disposiciones legales aplicables a las ofertas públicas de adquisición o desconozcan los derechos económicos inherentes a las acciones pertenecientes al adquirente.

## FORMADOR DE MERCADO

A la fecha, la Compañía no tiene celebrado contrato alguno para la prestación de servicios de Formación de Mercado respecto de las Acciones Serie “L”.

Respecto de las Acciones Ordinarias, la Compañía anunció el 26 de marzo de 2010 la firma de un contrato de prestación de servicios de Formación de Mercado con Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) (“Credit Suisse”). Dicho contrato de Formación de Mercado tiene una vigencia de un año, sin embargo, éste ha sido renovado automáticamente por tres periodos iguales conforme a lo acordado por las partes, por lo que vence en noviembre de 2014. De conformidad con dicho contrato, Credit Suisse se obligó con la Compañía a presentar, por cuenta propia, posturas de compra y de venta en firme de las Acciones Ordinarias, para promover y aumentar la liquidez de las mismas, establecer precios de referencia y a contribuir a la estabilidad y continuidad de dichas acciones.

## INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA SELECCIONADA

Las siguientes tablas contienen un resumen de la información financiera consolidada y operativa de la Compañía a las fechas y por los períodos indicados. Esta información debe leerse en conjunto con las secciones “Presentación de cierta información” y “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación” y con los estados financieros incluidos en este prospecto, y está sujeta a lo descrito en dichas secciones y estados financieros. La información relativa a los estados consolidados de resultados de la Compañía por los años concluidos el 31 de diciembre de 2011, 2012 y 2013 así como la información relativa a los estados consolidados de la posición financiera de la Compañía a cada una de dichas fechas, deriva de los estados financieros incluidos en este prospecto.

De conformidad con la Circular Única, a partir del 1 de enero de 2012, las sociedades mexicanas con valores listados en la BMV, incluyendo Pinfra, deben preparar y presentar su información financiera de conformidad con IFRS. Por lo tanto, los estados financieros auditados por los años concluidos el 31 de diciembre de 2013, 2012 y 2011, así como nuestros estados financieros condensados consolidados intermedios no auditados por cada uno de los periodos de tres meses concluidos el 31 de marzo de 2014 y 2013, han sido preparados de conformidad con dichas normas.

Datos de estados consolidados de resultados	Años concluidos al 31 de diciembre (en miles de Pesos)			Trimestre concluido al 31 de marzo	Trimestre concluido al 31 de marzo
	2013	2012	2011	2014	2013
	(en miles de Pesos)				
<b>Ingresos por:</b>					
Concesiones	\$4,394,076	\$3,839,828	\$ 3,433,925	\$1,155,580	\$1,055,489
Venta de materiales	410,515	383,338	494,058	114,599	47,893
Construcción	<u>1,017,557</u>	<u>370,154</u>	<u>237,233</u>	<u>303,396</u>	<u>284,119</u>
	<u>5,822,148</u>	<u>4,593,320</u>	<u>4,165,216</u>	<u>1,573,575</u>	<u>1,387,501</u>
<b>Costo de:</b>					
Concesiones	1,448,648	1,240,309	1,144,017	353,792	366,528
Venta de materiales	275,038	271,704	350,343	78,635	32,446
Construcción	<u>774,716</u>	<u>289,264</u>	<u>168,996</u>	<u>269,994</u>	<u>244,496</u>
	<u>2,498,402</u>	<u>1,801,277</u>	<u>1,663,356</u>	<u>702,421</u>	<u>643,470</u>
<b>Utilidad bruta</b>	<b>3,323,746</b>	<b>2,792,043</b>	<b>2,501,860</b>	<b>871,154</b>	<b>744,031</b>
<b>Gastos de operación</b>	<b>37,067</b>	<b>26,192</b>	<b>24,126</b>	<b>9,083</b>	<b>6,901</b>
Otros ingresos, neto	<u>(82,910)</u>	<u>(10,970)</u>	<u>8,485</u>	<u>(27,884)</u>	<u>1,628</u>
<b>Utilidad de operación</b>	<b><u>3,369,589</u></b>	<b><u>2,776,821</u></b>	<b><u>2,469,249</u></b>	<b><u>889,955</u></b>	<b><u>735,502</u></b>
Gasto por intereses	1,133,544	1,218,142	1,317,319	353,774	327,518
Ingreso por intereses	(182,189)	(277,761)	(189,589)	(41,003)	(47,336)
Pérdida (ganancia) cambiaria	<u>(4,420)</u>	<u>31,104</u>	<u>(65,213)</u>	<u>(1,894)</u>	<u>18,464</u>
	947,115	971,485	1,062,517	310,877	298,646
Participación en los resultados de compañías asociadas, neto	<u>(80,774)</u>	<u>(36,997)</u>	<u>11,361</u>	<u>(49,048)</u>	<u>(18,299)</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad y operaciones discontinuadas	2,503,248	1,842,333	1,395,371	628,126	455,155
Impuestos a la utilidad	<u>310,953</u>	<u>17,251</u>	<u>458,489</u>	<u>116,761</u>	<u>125,182</u>

Utilidad antes de operaciones discontinuadas	2,192,295	1,825,082	936,882	511,365	329,973
Operaciones discontinuadas, neto	<u>(1,453)</u>	<u>(1,741)</u>	<u>(1,741)</u>	<u>(363)</u>	<u>(363)</u>
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 2,190,842</u>	<u>\$ 1,823,341</u>	<u>\$ 935,141</u>	<u>\$ 511,002</u>	<u>\$ 329,610</u>
Participación controladora	\$ 2,189,956	\$ 1,822,864	\$ 935,123	\$ 510,854	\$ 328,464
Participación no controladora	<u>886</u>	<u>477</u>	<u>18</u>	<u>148</u>	<u>1,146</u>
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 2,190,842</u>	<u>\$ 1,823,341</u>	<u>\$ 935,141</u>	<u>\$ 511,002</u>	<u>\$ 329,610</u>
Utilidad básica por acción ordinaria (en pesos)	<u>\$ 5.76</u>	<u>\$ 5.01</u>	<u>\$ 2.79</u>	<u>\$ 1.34</u>	<u>\$ 0.87</u>
Promedio ponderado de acciones	<u>380,123,523</u>	<u>364,275,800</u>	<u>335,169,534</u>	<u>380,123,523</u>	<u>380,123,523</u>

Datos de los estados consolidados de posición financiera	Al 31 de diciembre		
	2013	2012	2011
Activo	(En miles de Pesos)		
Activo circulante:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 110,137	\$ 64,978	\$ 73,522
Inversiones en valores	2,973,779	1,754,971	2,753,499
Cuentas y documentos por cobrar – Neto	535,909	824,778	393,462
Inventarios – Neto	86,074	85,797	79,165
Pagos anticipados	102,041	183,319	153,049
Total del activo circulante	<u>3,807,940</u>	<u>2,913,843</u>	<u>3,452,697</u>
Inversiones en valores	759,634	769,736	1,243,104
Documentos por cobrar	362,361	337,119	333,627
Inventario inmobiliario	104,368	96,007	94,759
Inmuebles, maquinaria y equipo – Neto	577,336	594,064	614,861
Inversión en concesiones – Neto	11,335,177	10,277,811	7,453,978
Inversión en acciones de asociadas	590,698	374,510	89,027
Impuestos a la utilidad diferidos	848,095	946,506	671,445
Otros activos, Neto	312,410	267,116	109,739

Activos por operaciones discontinuadas	20,328	21,781	23,265
Total	\$ 18,718,347	\$ 16,598,493	\$ 14,086,502

Pasivo y capital contable	2013	2012	2011
	(En miles de Pesos)		
Pasivo circulante:			
Cuentas por pagar a proveedores	\$ 70,675	\$ 60,403	\$ 62,107
Porción circulante de derechos de cobro cedidos	994,434	933,206	973,300
Intereses por pagar	183,741	186,953	191,504
Impuestos y gastos acumulados	406,878	285,208	352,656
Total del pasivo circulante	1,655,728	1,465,770	1,579,567
Pasivo a largo plazo:			
Reserva de mantenimiento mayor	192,876	111,065	101,990
Obligaciones laborales al retiro	7,046	5,335	6,473
Deuda por arrendamiento financiero	-	-	167
Derechos de cobro cedidos, neto	8,121,935	8,461,566	8,936,002
Total del pasivo	9,977,585	10,043,736	10,624,199
Capital contable:			
Capital social nominal	719,772	719,772	682,855
Actualización	537,361	537,361	543,552
	1,257,133	1,257,133	1,226,407
Capital ganado -			
Reserva para adquisición de acciones	2,000,000	923,920	1,304,430
Acciones recompradas	(8,944)	-	(94,073)
Prima en recompra de acciones	1,277,820	1,272,827	52,433
Utilidades retenidas	4,211,308	3,096,546	969,252
	7,480,184	5,293,293	2,232,042
Participación controladora	8,737,317	6,550,426	3,458,449
Participación no controladora	3,445	4,331	3,854
Total del capital contable	8,740,762	6,554,757	3,462,303
Total	\$ 18,718,347	\$ 16,598,493	\$ 14,086,502

Datos de los estados consolidados de posición financiera

31 de marzo de 2014

31 de diciembre de 2013

	(En miles de Pesos)	
Activo		
Activo Circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 48,036	\$ 110,137
Inversiones en valores	3,251,433	2,973,779
Cuentas por cobrar- Neto	401,820	535,909
Inventarios - Neto	89,158	86,074
Pagos anticipados	<u>101,538</u>	<u>102,041</u>
Total del activo circulante	3,891,985	3,807,940
Inversiones en valores	701,718	759,634
Documentos por cobrar a largo plazo	365,475	362,361
Inventario inmobiliario	105,305	104,368
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	565,507	577,336
Inversión en concesiones - Neto	11,576,345	11,335,177
Inversión en acciones de asociadas y negocios conjuntos	639,746	590,698
Impuestos a la utilidad diferidos	740,042	848,095
Otros activos, neto	326,371	312,410
Activos por operaciones discontinuadas	<u>19,964</u>	<u>20,328</u>
Total	<u>\$ 18,932,458</u>	<u>\$ 18,718,347</u>

Pasivo y capital contable 31 de marzo de 2014 31 de diciembre de 2013

(En miles de Pesos)

Pasivo Circulante:		
Cuentas por pagar a proveedores	\$ 61,286	\$ 70,675
Porción circulante de derechos de cobro cedidos	994,646	994,434
Intereses por pagar	103,710	183,741
Impuestos y gastos acumulados	<u>317,067</u>	<u>406,878</u>

Total del pasivo circulante	1,476,709	1,655,728
Reserva de mantenimiento mayor	223,666	192,876
Obligaciones laborales al retiro	7,046	7,046
Derechos de cobro cedidos, neto	<u>7,973,273</u>	<u>8,121,935</u>
Total del pasivo	9,680,694	9,977,585
Capital contable:		
Capital contribuido-		
Capital social nominal	719,772	719,772
Actualización	<u>537,361</u>	<u>537,361</u>
	1,257,133	1,257,133
Capital ganado-		
Reserva para adquisición de acciones	2,000,000	2,000,000
Acciones recompradas	(8,944)	(8,944)
Prima de oferta de acciones		
Prima en recompra de acciones	1,277,820	1,277,820
Utilidades retenidas	<u>4,722,162</u>	<u>4,211,308</u>
	<u>7,991,038</u>	<u>7,480,184</u>
Participación controladora	9,248,171	8,737,317
Participación no controladora	<u>3,593</u>	<u>3,445</u>
Total del capital contable	<u>9,251,764</u>	<u>8,740,762</u>
Total	<u>\$ 18,932,458</u>	<u>\$ 18,718,347</u>

La siguiente tabla muestra una conciliación de la Generación Efectiva de Flujo de la Compañía por los periodos que se indican:

	Al 31 de marzo de		Al 31 de diciembre de		
	2014	2013	2013	2012	2011
	(en miles de Pesos)				
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$ 1,046,545	\$ 966,708	\$ 3,574,620	\$ 3,259,112	\$ 2,395,518
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	\$ (554,759)	\$ (502,345)	\$ (1,391,847)	\$ (409,057)	\$ (1,574,135)
Otros: incremento en el capital accionario por la suscripción de acciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1,281,853	\$ -
Generación Efectiva de Flujo <sup>(1)</sup>	\$ 491,786	\$ 464,363	\$ 2,182,773	\$ 1,568,202	\$ 821,383

(1) Ver "Presentación de Cierta Información Financiera- UAFIDA y Generación Efectiva de Flujo"

Las siguientes tablas contienen un desglose de la integración de UAFIDA de la Compañía:

	Trimestres concluidos el 31 de marzo de		Años concluidos el 31 de diciembre de		
	2014	2013	2013	2012	2011
	(en miles de Pesos)				
<b>Ingresos por</b>					
Concesiones	1,155,580	1,055,489	4,394,076	3,839,828	3,433,925
Bursatilizadas	615,463	533,914	2,243,231	2,133,536	1,970,711
México-Toluca	391,412	315,273	1,360,789	1,344,430	1,192,150
Peñón-Texcoco	97,851	93,807	393,942	340,312	370,853
Tenango-Ixtapan de la Sal	38,657	38,181	141,737	139,449	133,949
Atlixco-Jantetelco	45,452	44,047	173,505	163,073	149,064
Santa Ana-Altar	42,091	42,606	173,258	146,272	124,695
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
No Bursatilizadas	375,355	369,758	1,509,016	1,107,522	981,872
Pirámides-Ecatepec-Peñón	112,504	112,504	455,708	422,522	382,692
Armería-Manzanillo	104,874	98,198	400,985	388,698	361,437
Zitácuaro-Lengua de Vaca	8,608	9,010	35,870	34,926	33,051
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	3,493	7,864	24,122	30,518	16,945
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	33,154	33,885	142,790	138,014	127,534
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	49,581	48,410	192,687	13,817	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	28,174	26,089	108,379	7,720	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	22,283	20,820	88,689	6,218	0
Opervite <sup>(2)</sup>	12,684	12,978	59,786	65,089	60,213
Cenart <sup>(3)</sup>	0	0	0	0	0
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	0	0	0	0	0
Puerto de Altamira	164,762	151,817	641,829	598,770	481,342
Venta de Materiales	114,599	47,893	410,515	383,338	494,058
Construcción	303,396	284,119	1,017,557	370,154	237,233
<b>Total</b>	<b>1,573,575</b>	<b>1,387,501</b>	<b>5,822,148</b>	<b>4,593,320</b>	<b>4,165,216</b>
<b>Costos</b>					
Concesiones	353,792	366,528	1,448,648	1,240,309	1,144,017
Bursatilizadas	121,736	150,015	530,989	530,321	526,530
México-Toluca	53,613	48,056	218,028	266,709	239,591
Peñón-Texcoco	20,811	29,987	83,437	73,773	80,735
Tenango-Ixtapan de la Sal	15,288	12,064	54,353	53,257	68,583
Atlixco-Jantetelco	16,640	19,207	77,364	75,293	87,615
Santa Ana-Altar	15,384	40,701	97,807	61,289	50,006
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
No Bursatilizadas	114,077	102,561	440,771	278,017	289,905
Pirámides-Ecatepec-Peñón	16,345	15,283	59,171	70,823	67,763
Armería-Manzanillo	27,058	19,777	84,416	86,059	120,233
Zitácuaro-Lengua de Vaca	3,367	4,105	27,384	14,846	15,076
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	4,829	5,095	19,778	19,319	14,004
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	8,634	11,172	45,876	45,564	42,713

Via Atlxycayotl (Papsa) (Vias Papsa)	20,358	16,520	68,716	1,484	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	13,810	13,290	60,931	1,911	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	12,811	10,903	47,984	1,348	0
Opervite <sup>(2)</sup>	6,798	6,416	26,508	36,373	30,026
Cenart <sup>(3)</sup>	67	0	7	290	66
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	0	0	0	0	24
Puerto de Altamira	117,979	113,952	476,888	431,971	327,582
<b>Venta de Materiales</b>	<b>78,635</b>	<b>32,446</b>	<b>275,038</b>	<b>271,704</b>	<b>350,343</b>
<b>Construcción para Obras de Ingeniería</b>	<b>269,994</b>	<b>244,496</b>	<b>774,716</b>	<b>289,264</b>	<b>168,996</b>
<b>Total</b>	<b>702,421</b>	<b>643,470</b>	<b>2,498,402</b>	<b>1,801,277</b>	<b>1,663,356</b>

	Trimestres concluidos el 31 de marzo de		Años concluidos el 31 de diciembre de		
	2014	2013	2013	2012	2011
	(en miles de Pesos)				
<b>Utilidad Bruta</b>					
<b>Concesiones</b>	801,788	688,961	2,945,428	2,599,519	2,289,908
<b>Bursatilizadas</b>	<b>493,727</b>	<b>383,899</b>	<b>1,712,242</b>	<b>1,603,215</b>	<b>1,444,181</b>
México-Toluca	337,799	267,217	1,142,761	1,077,721	952,558
Peñón-Texcoco	77,040	63,820	310,505	266,539	290,118
Tenango-Ixtapan de la Sal	23,369	26,117	87,384	86,192	65,366
Atlixco-Jantetelco	28,812	24,840	96,141	87,780	61,449
Santa Ana-Altar	26,707	1,905	75,451	84,983	74,689
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
<b>No Bursatilizadas</b>	<b>261,278</b>	<b>267,197</b>	<b>1,068,245</b>	<b>829,505</b>	<b>691,967</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	96,159	97,221	396,537	351,699	314,929
Armería-Manzanillo	77,816	78,421	316,569	302,639	241,204
Zitácuaro-Lengua de Vaca	5,241	4,905	8,486	20,080	17,975
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	(1,336)	2,769	4,344	11,199	2,941
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	24,520	22,713	96,914	92,450	84,821
Via Atlxycayotl (Papsa) (Vias Papsa)	29,223	31,890	123,971	12,333	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	14,364	12,799	47,448	5,809	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	9,472	9,917	40,705	4,870	0
Opervite <sup>(2)</sup>	5,886	6,562	33,278	28,716	30,187
Cenart <sup>(3)</sup>	(67)	0	(7)	(290)	(66)
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	0	0	0	0	(24)
Puerto de Altamira	46,783	37,865	164,941	166,799	153,760
<b>Venta de Materiales</b>	<b>35,964</b>	<b>15,447</b>	<b>135,477</b>	<b>111,634</b>	<b>143,715</b>
<b>Construcción</b>	<b>33,402</b>	<b>39,623</b>	<b>242,841</b>	<b>80,890</b>	<b>68,237</b>
<b>Total</b>	<b>871,154</b>	<b>744,031</b>	<b>3,323,746</b>	<b>2,792,043</b>	<b>2,501,860</b>

<b>Gastos de Operación</b>					
<b>Concesiones</b>	4,819	3,574	17,853	24,322	6,096
<b>Bursatilizadas</b>	<b>98</b>	<b>1,492</b>	<b>5,305</b>	<b>5,839</b>	<b>2,507</b>
México-Toluca	98	18	284	148	867
Peñón-Texcoco	0	0	0	0	(484)
Tenango-Ixtapan de la Sal	0	0	0	0	(219)
Atlixco-Jantetelco	0	1,474	5,021	5,691	2,356

Santa Ana-Altar	0	0	(187)	(8)	(13)
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
<b>No Bursatilizadas</b>	<b>4,471</b>	<b>1,659</b>	<b>11,522</b>	<b>16,243</b>	<b>1,597</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	866
Zitácuaro-Lengua de Vaca	0	0	0	0	0
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	0	0	0	0	0
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	0	0	0	0	0
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Opervite <sup>(2)</sup>	1,509	84	339	325	20
Cenart <sup>(3)</sup>	0	0	0	0	0
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	2,962	1,575	11,183	15,918	711
Puerto de Altamira	250	423	1,026	2,240	1,992
<b>Venta de Materiales</b>	<b>3,930</b>	<b>3,037</b>	<b>17,346</b>	<b>401</b>	<b>598</b>
<b>Construcción</b>	<b>334</b>	<b>290</b>	<b>1,868</b>	<b>1,469</b>	<b>17,432</b>
<b>Total</b>	<b>9,083</b>	<b>6,901</b>	<b>37,067</b>	<b>26,193</b>	<b>24,126</b>

#### Otros Gastos (Ingresos), netos

<b>Concesiones</b>	<b>(956)</b>	<b>2,445</b>	<b>(82,825)</b>	<b>(23,458)</b>	<b>(23,286)</b>
<b>Bursatilizadas</b>	<b>(71)</b>	<b>(203)</b>	<b>(933)</b>	<b>(10,271)</b>	<b>2,125</b>
México-Toluca	0	(93)	0	(9,856)	3,407
Peñón-Texcoco	(71)	2	(441)	(3,709)	(484)
Tenango-Ixtapan de la Sal	0	(64)	138	3,378	(219)
Atlixco-Jantetelco	0	(33)	(443)	(76)	(566)
Santa Ana-Altar	0	(15)	(187)	(8)	(13)
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
<b>No Bursatilizadas</b>	<b>(885)</b>	<b>2,648</b>	<b>(81,892)</b>	<b>(12,198)</b>	<b>20,788</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	(3,652)	0	(22,506)	(454)	32,671
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	(1,552)
Zitácuaro-Lengua de Vaca	0	0	(517)	0	(9,127)
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	0	0	0	0	0
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	0	0	0	0	0
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	0	0	0	0	0
Opervite <sup>(2)</sup>	279	376	(2,141)	(1,747)	331
Cenart <sup>(3)</sup>	0	0	0	0	0
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	2,488	2,272	(56,728)	(9,997)	(1,535)

Puerto de Altamira	0	0	0	(989)	373
--------------------	---	---	---	-------	-----

<b>Venta de Materiales</b>	<b>82</b>	<b>(2,142)</b>	<b>15,950</b>	<b>15,293</b>	<b>(17,667)</b>
<b>Construcción</b>	<b>(27,010)</b>	<b>1,325</b>	<b>(16,035)</b>	<b>(2,805)</b>	<b>2,866</b>
<b>Total</b>	<b>(27,884)</b>	<b>1,628</b>	<b>(82,910)</b>	<b>10,970</b>	<b>8,485</b>

Al 31 de marzo de  
2014                      2013                      2013                      2012                      2011  
(en miles de Pesos)

Utilidad Operativa:

<b>Concesiones</b>	<b>797,925</b>	<b>682,942</b>	<b>3,010,400</b>	<b>2,598,655</b>	<b>2,260,526</b>
<b>Bursatilizadas</b>	<b>493,700</b>	<b>382,610</b>	<b>1,707,870</b>	<b>1,607,647</b>	<b>1,439,549</b>
México-Toluca	337,701	267,292	1,142,477	1,087,429	948,258
Peñón-Texcoco	77,111	63,818	310,946	270,248	291,086
Tenango-Ixtapan de la Sal	23,369	26,181	87,246	82,814	65,804
Atlixco-Jantetelco	28,812	23,399	91,563	82,165	59,659
Santa Ana-Altar	26,707	1,920	75,638	84,991	74,715
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0

<b>No Bursatilizadas</b>	<b>257,692</b>	<b>262,890</b>	<b>1,138,615</b>	<b>825,460</b>	<b>669,582</b>
Pirámides-Ecatepec-Peñón	99,811	97,221	419,043	352,153	282,258
Armería-Manzanillo	77,816	78,421	316,569	302,639	241,890
Zitácuaro-Lengua de Vaca	5,241	4,905	9,003	19,755	27,102
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	(1,336)	2,769	4,344	11,199	2,941)
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	24,520	22,713	96,914	92,450	84,821
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	29,223	31,890	123,971	12,333	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	14,364	12,799	47,448	5,809	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	9,472	9,917	40,705	4,870	0
Opervite <sup>(2)</sup>	4,098	6,102	35,080	30,138	29,836
Cenart <sup>(3)</sup>	(67)	0	(7)	(290)	(66)
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	(5,450)	(3,847)	45,545	(5,921)	800
Puerto de Altamira	46,533	37,442	163,915	165,548	151,395

<b>Venta de Materiales</b>	<b>31,952</b>	<b>14,552</b>	<b>102,181</b>	<b>95,940</b>	<b>160,784</b>
<b>Construcción</b>	<b>60,078</b>	<b>38,008</b>	<b>257,008</b>	<b>82,226</b>	<b>47,939</b>
<b>Total</b>	<b>889,955</b>	<b>735,502</b>	<b>3,369,589</b>	<b>2,776,821</b>	<b>2,458,512</b>

Depreciación y Amortización:

<b>Concesiones</b>	<b>68,770</b>	<b>80,517</b>	<b>314,852</b>	<b>278,730</b>	<b>312,464</b>
<b>Bursatilizadas</b>	<b>29,236</b>	<b>34,595</b>	<b>130,471</b>	<b>157,894</b>	<b>158,596</b>
México-Toluca	13,831	17,673	66,486	74,894	68,495
Peñón-Texcoco	1,659	2,520	8,868	24,633	27,910
Tenango-Ixtapan de la Sal	830	1,287	3,765	6,140	7,125
Atlixco-Jantetelco	9,950	10,017	38,753	38,998	41,891
Santa Ana-Altar	2,966	3,098	12,599	13,229	13,175
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
<b>No Bursatilizadas</b>	<b>32,820</b>	<b>33,408</b>	<b>135,058</b>	<b>81,207</b>	<b>109,715</b>

Pirámides-Ecatepec-Peñón	3,303	3,388	15,113	14,230	29,212
Armería-Manzanillo	11,140	11,360	44,022	45,730	61,131
Zitácuaro-Lengua de Vaca	406	437	1,735	1,742	1,755
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	368	791	2,509	3,102	2,526
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	2,756	2,951	12,190	12,122	11,357
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	7,980	8,166	32,379	0	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	2,481	2,417	9,918	0	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	2,568	2,565	10,735	0	0
Opervite <sup>(2)</sup>	1,818	1,333	6,457	4,281	3,734
Cenart <sup>(3)</sup>	0	0	0	0	0
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	0	0	0	0	0
Puerto de Altamira	6,714	12,514	49,323	39,629	44,153
<b>Venta de Materiales</b>	<b>5,888</b>	<b>5,460</b>	<b>22,792</b>	<b>9,138</b>	<b>10,148</b>
<b>Construcción para Obras de Ingeniería</b>	<b>1,708</b>	<b>1,528</b>	<b>6,521</b>	<b>17,108</b>	<b>14,367</b>
<b>Total</b>	<b>76,366</b>	<b>87,505</b>	<b>344,165</b>	<b>304,976</b>	<b>336,979</b>

Trimestres concluidos al 31 de marzo de                      Años terminados al 31 de diciembre de

2014                      2013                      2013                      2012                      2011

(En miles de Pesos)

UAFIDA:

Concesiones	866,695	763,459	3,325,252	2,877,385	2,572,990
Bursatilizadas	522,936	417,205	1,838,341	1,765,541	1,598,145
México-Toluca	351,532	284,965	1,208,963	1,162,323	1,016,780
Peñón-Texcoco	78,770	66,338	319,814	294,881	318,996
Tenango-Ixtapan de la Sal	24,199	27,468	91,011	88,954	72,929
Atlixco-Jantetelco	38,762	33,416	130,316	121,163	101,550
Santa Ana-Altar	29,673	5,018	88,237	98,220	87,890
Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(1)</sup>	0	0	0	0	0
Armería-Manzanillo	0	0	0	0	0
No Bursatilizadas	290,512	296,298	1,273,673	906,667	779,297
Pirámides-Ecatepec-Peñón	103,114	100,609	434,156	366,383	311,470
Armería-Manzanillo	88,956	89,781	360,591	348,369	303,021
Zitácuaro-Lengua de Vaca	5,647	5,342	10,738	21,822	28,857
San Luis Río Colorado- Estación Doctor	(968)	3,560	6,853	14,301	5,467
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	27,276	25,664	109,104	104,572	96,178
Via Atlixcayotl (Papsa) (Vias Papsa)	37,203	40,056	156,350	12,333	0
Virreyes-Teziutlan (Papsa) (Vias Papsa)	16,845	15,216	57,366	5,809	0
Apizaco-Huachinango (Papsa) (Vias Papsa)	12,040	12,482	51,440	4,870	0
Opervite <sup>(2)</sup>	5,916	7,435	41,537	34,419	33,570
Cenart <sup>(3)</sup>	(67)	0	(7)	(290)	(66)
Sapas Navojoa, Sonora <sup>(4)</sup>	(5,450)	(3,847)	45,545	(5,921)	800
Puerto de Altamira	53,247	49,956	213,238	205,177	195,548
<b>Venta de Materiales</b>	<b>37,840</b>	<b>20,012</b>	<b>124,973</b>	<b>105,078</b>	<b>170,932</b>
<b>Construcción</b>	<b>61,786</b>	<b>39,536</b>	<b>263,529</b>	<b>99,334</b>	<b>62,306</b>
<b>Total</b>	<b>966,321</b>	<b>823,007</b>	<b>3,713,754</b>	<b>3,081,797</b>	<b>2,806,228</b>

<sup>(1)</sup> Únicamente respecto del Tramo Pirámides-Ecatepec.

<sup>(2)</sup> Opervite es subsidiaria de la Compañía, a través de la cual ésta opera las Autopistas Concesionadas así como otros proyectos de infraestructura que no son propiedad de la Compañía.

- <sup>(3)</sup> La Compañía no generó ingresos a partir de esta concesión durante el periodo de seis meses que concluyó el 30 de junio de 2012 o los años concluidos el 31 de diciembre de 2011 y 2010 debido a la terminación de la vigencia de la concesión en 2009. No obstante lo anterior, la Compañía pretende continuar incurriendo en costos relacionados con dicha concesión debido a los gastos legales que implica la recuperación de las cantidades invertidas en esta concesión. Ver Nota 2.i de los estados financieros consolidados auditados.
- <sup>(4)</sup> Sapas Navojoa, Sonora es una concesión de una planta para el tratamiento de agua en el municipio de Navojoa, Sonora, el cual la Compañía operaba a través de su subsidiaria MGA en 2005, momento en el cual dicho municipio reversionó la posesión de dicha planta. Ver Nota 2.e de los estados financieros consolidados auditados. No obstante lo anterior, la Compañía continúa incurriendo en gastos respecto de dicha concesión como resultado de honorarios legales y otros gastos relacionados con el procedimiento legal respectivo.

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

Los inversionistas deben leer el siguiente análisis en conjunto con los estados financieros de la Compañía y las notas a los mismos que se incluyen en este prospecto. A menos que se indique lo contrario, toda la información financiera incluida en este prospecto está preparada de conformidad con las IFRS.

Este prospecto contiene declaraciones respecto al futuro, mismas que reflejan los planes, estimaciones y opiniones de la Compañía y conllevan riesgos, incertidumbre y presunciones. Los resultados reales de la Compañía podrían llegar a diferir sustancialmente de los descritos en las declaraciones respecto al futuro. Los factores que pueden ocasionar o contribuir a dichas diferencias incluyen, de manera enunciativa pero no limitativa, los descritos en esta sección, la sección “Factores de riesgo” y el resto de este prospecto. Los inversionistas deben evaluar cuidadosamente el siguiente análisis y la información contenida en la sección “Factores de riesgo”, así como la información incluida en el resto de este prospecto, antes de tomar cualquier decisión de invertir en las acciones de la Compañía.

### Panorama general

La Compañía es una de las principales compañías de operación de concesiones en México, con base en el número de concesiones en nuestro portafolio. A la fecha, la Compañía cuenta con 16 carreteras y una terminal portuaria. Las concesiones carreteras incluyen la operación de 24 autopistas de cuota (de las cuales 18 se encuentra en operación y 6 de ellas en etapa de construcción) y un puente. De manera adicional a la operación de concesiones, la Compañía se encarga de (i) supervisar la construcción, operación y mantenimiento de autopistas; y (ii) producir asfalto y otros insumos relacionados con la construcción de vías de tránsito.

El objetivo de la Compañía consiste en identificar activos de infraestructura, invertir en los mismos y operarlos de manera eficiente. La Compañía fue la primera empresa en obtener una concesión carretera en México y actualmente ocupa una posición de liderazgo en el mercado nacional de los proyectos de infraestructura concesionados. La Compañía busca maximizar los rendimientos obtenidos por sus accionistas, utilizando para ello un enfoque directivo integral y conservador a largo plazo desde el punto de vista financiero. La diversificada cartera de concesiones de la Compañía debe su solidez a las estrategias geográficas y de negocios en la construcción de su portafolio de concesiones. Actualmente, opera 16 concesiones en todo el país, que se traducen en la operación de 24 autopistas (18 operativas y 6 en construcción), una terminal portuaria y un puente. Además, la Compañía es propietaria de una planta de asfalto y agregados; y, aunque en menor medida, administra proyectos de construcción relacionados con sus concesiones y realiza otras obras de ingeniería independientes. La Compañía busca continuamente nuevas oportunidades de negocios que le proporcionen un importante rendimiento sobre sus activos y limita sus oportunidades de crecimiento a aquellas que le generen flujos garantizados. La Compañía tiene como política no incurrir en deuda directamente, sino que lo hace a través de sus Subsidiarias.

La Compañía considera que sus flujos de efectivo constantes y sus claros principios de inversión la ubican en la mejor posición para aprovechar las ventajas derivadas del crecimiento del sector infraestructura en México. Su sólida cartera de activos — integrada por proyectos maduros y flujos de ingresos predecibles — le permite mantener una sana y estable posición de efectivo para perseguir de manera efectiva las oportunidades que se le presentan para invertir en nuevos proyectos que le generen tasas de rendimiento atractivas.

### Principales factores que afectan los resultados de operación de la Compañía

#### Volumen de tráfico y cuotas de peaje de las Autopistas Concesionadas

El principal factor del que dependen los ingresos generados por las Autopistas Concesionadas de la Compañía es el número de vehículos que circulan por las mismas. A su vez, el volumen de tráfico depende de diversos factores, incluyendo la capacidad de los vehículos para transitar por caminos alternativos, los atractivos ofrecidos por las áreas donde se ubican las carreteras de la Compañía, la disponibilidad de otros medios de transporte tales como el aéreo y ferroviario (el Gobierno Federal anunció en su Plan Nacional de Infraestructura la licitación del tren México-Toluca), la situación de seguridad, la situación general de la economía, el crecimiento, la

contracción de la actividad comercial o industrial en las regiones atendidas por las autopistas y los desastres naturales que las afectan.

Los ingresos generados por las Autopistas Concesionadas también dependen de las cuotas de peaje cobradas por la Compañía. Los términos de las concesiones respectivas establecen la cuota máxima que la Compañía puede cobrar en cada autopista, la cual es fijada por el gobierno. La Compañía tiene derecho de aplicar descuentos a las tarifas autorizadas y de establecer distintas tarifas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan los límites autorizados.

#### Niveles de actividad comercial en la Terminal del Puerto de Altamira

Los ingresos generados y los costos incurridos por la Compañía en relación con la Terminal del Puerto de Altamira están relacionados de manera directa y positiva con el nivel de actividad comercial por parte de los transportistas de bienes que utilizan dicha terminal para cargar y descargar contenedores para su distribución en México o destinados al extranjero. A su vez, los niveles de actividad comercial dependen de la situación económica a nivel local e internacional. Para una descripción de los riesgos relacionados con la contracción de la actividad económica en México y otros países, véanse la sección de Factores de Riesgo.

Los ingresos generados por la Terminal del Puerto de Altamira también dependen de las tarifas aplicables a los servicios de carga y descarga de embarques, depósito, entregas de carga y contenedores, y demás servicios prestados por la Compañía al amparo del Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira. La Compañía está obligada a registrar dichas tarifas ante la SCT y la API cuando menos con tres días hábiles de anticipación a su entrada en vigor.

La expansión del negocio de la Compañía a través de la adquisición de nuevas concesiones y oportunidades de negocio

Dentro de nuestras estrategias de negocio fundamentales, está el análisis selectivo y el seguimiento a nuevas oportunidades de negocio. De esta forma, esperamos expandir de manera continua nuestro negocio a través de la adquisición de nuevas concesiones para autopistas, como lo hicimos a finales de 2013 con la obtención de la concesión de la Autopista Siglo XXI, tramo “Jantelco-El Higuero”. Esperamos que la adquisición de nuevas concesiones generará incrementos en la generación de flujo de efectivo y por tanto nuestros resultados de operación se modificarán en la medida en que nuestro negocio se expanda a través de nuevas concesiones y el seguimiento a nuevas oportunidades de negocio.

#### Descripción de las principales partidas

##### Ingresos

El análisis de la administración en cuanto al desempeño general de las operaciones de la Compañía se basa en los tres segmentos de negocios: la división de concesiones de infraestructura, la división materiales e insumos y la división construcción. Los ingresos generados por cada uno de estos tres segmentos incluyen los ingresos por concesiones, tratándose del sector concesiones; los ingresos por construcción y los ingresos por la venta de materiales, tratándose del sector materiales e insumos.

Los ingresos por concesiones se componen de los ingresos generados por la operación de los proyectos de infraestructura concesionados de la Compañía. Los ingresos generados por las Autopistas Concesionadas y la Terminal del Puerto de Altamira se reconocen al momento en que se presta el servicio (que en el caso de las Autopistas Concesionadas ocurre en forma simultánea con el cobro de las cuotas de peaje). Tratándose del puente, Opervite percibe un honorario mensual por los servicios de operación y mantenimiento menor prestado en relación con dicha concesión.

El rubro de los ingresos por construcción de obras de ingeniería representa los servicios prestados en relación con proyectos de infraestructura no concesionados, tales como la pavimentación de carreteras no amparadas por las concesiones de la Compañía y la prestación de otros servicios relacionados con dichos proyectos. Estos

ingresos se reconocen con base en el método del porcentaje de avance. En virtud de este método el ingreso reportado en un determinado período es proporcional a los costos incurridos durante dicho período, expresados como porcentaje del costo total de la obra. En caso de que la última estimación del costo total exceda del total de ingresos a percibirse en términos del contrato de construcción correspondiente, la pérdida esperada se carga a los resultados del ejercicio.

El rubro de los ingresos por construcción de concesiones corresponde a los ingresos generados por las obras de construcción (obras preliminares y, en su caso, mejoras) realizadas por la Compañía en sus proyectos de infraestructura concesionados.

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

El activo financiero se origina cuando el operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y recibe a cambio un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo financiero como contraprestación. El activo intangible se origina cuando el operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y recibe a cambio un derecho de cobrar a los usuarios el servicio público; este derecho de cobro no representa un derecho incondicional a recibir efectivo dado que depende del uso del activo.

Esta IFRIC establece que tanto para el activo financiero como para el activo intangible, los ingresos y costos relacionados con la construcción o las mejoras se deben reconocer en resultados del periodo durante la etapa de construcción. Dichos costos de construcción forman parte del activo de la concesión correspondiente. Así mismo, cualquier contraprestación entregada a la SCT a cambio del título de concesión se reconoce como un activo intangible.

El activo intangible reconocido en el estado de posición financiera se amortiza durante el período de la concesión con base en el aforo vehicular. La vida útil estimada y método de amortización se revisan al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva.

Las concesiones no carreteras se amortizan bajo el método de línea recta considerando los plazos de concesión obtenidos por la Compañía.

Los ingresos por la venta de materiales corresponden a los productos fabricados por la Compañía, que incluyen mezclas asfálticas y agregados (basalto triturado), vallas para carreteras y otros productos de concreto prefabricados, y productos calcáreos utilizados para obras de urbanización y la construcción de caminos. Los ingresos por la venta de materiales se reconocen al momento en que se transfieren los riesgos y beneficios relacionados con los productos, lo que normalmente coincide con su entrega al cliente.

## Costos

Los principales costos por concesiones incluyen la amortización de los activos intangibles concesionados (como por ejemplo los pagos de derechos de expedición de la concesión, en su caso, y los costos de construcción o mejora del activo concesionado) los otros costos de operación, los gastos de mantenimiento menor, los seguros y fianzas y las reservas de mantenimiento mayor. Los principales costos por servicios de construcción, tanto de obras de ingeniería como de construcción, incluyen los costos relacionados con los subcontratistas, la depreciación de la maquinaria y equipo asignados a un determinado proyecto, la instalación de oficinas en el sitio de la obra, los seguros y los estudios del proyecto. Los principales costos por la venta de materiales incluyen los costos de producción —incluyendo la mano de obra directa y los materiales—, los seguros, la amortización de los yacimientos previamente reconocidos como inventarios y

reportados al momento de venta de dicho inventario, y la depreciación de maquinaria y equipo. Todos los costos se reportan a medida que se incurren.

#### Gastos de operación

Los principales componentes de los gastos de operación de la Compañía incluyen los salarios y prestaciones, los gastos por arrendamiento, los gastos de venta, los seguros y fianzas de carácter general, los viáticos, la depreciación y amortización de los activos que no están directamente relacionados con alguna concesión o proyecto. Los gastos de operación se reconocen a medida en que se incurren.

#### Otros gastos

En términos generales, el rubro de otros gastos e ingresos representa las otras ganancias o pérdidas y los otros ingresos y gastos incurridos que no se relacionan directamente con el giro principal de negocios de la Compañía y sin embargo no representan costos o gastos operativos, y aún así se encuentran relacionados con las operaciones de la Compañía. Tradicionalmente estos gastos han incluido las ganancias y pérdidas en la venta de maquinaria y equipo, y el arrendamiento de oficinas.

#### Costo de financiamiento neto

El costo neto de financiamiento incluye (i) el gasto por intereses incurridos en relación con los valores de deuda emitidos por la Compañía con motivo de la bursatilización de sus concesiones, mismos que se reconoce a medida que los intereses se vuelven exigibles y pagaderos; (ii) el ingreso por intereses percibidos sobre los equivalentes de efectivo y las inversiones en valores vendibles, mismo que se reconocen a medida que los intereses se vuelven exigibles y cobrables; y (iii) la ganancia o pérdida cambiaria imputables a los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera y UDIs, mismos que se reconocen en la fecha en que ocurre la ganancia o pérdida respectiva, con base en el tipo de cambio vigente.

#### Preparación de los estados financieros

Los estados financieros consolidados de la Compañía fueron preparados de conformidad con las IFRS.

#### Principales políticas contables

En la aplicación de las políticas contables de la Compañía, la administración de la Compañía debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los importes de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran como relevantes. Los resultados reales podrían diferir de dichos estimados.

Las estimaciones y supuestos subyacentes se revisan sobre una base periódica. Los ajustes a las estimaciones contables se reconocen en el período de la revisión y períodos futuros si la revisión afecta tanto al período actual como a períodos subsecuentes.

Las siguientes son las transacciones en las cuales la administración ha ejercido juicio profesional, diferente a las fuentes de incertidumbre que se mencionan más adelante, en el proceso de la aplicación de las políticas contables y que tienen un impacto importante en los montos registrados en los estados financieros consolidados condensados intermedios:

- (1) La Compañía ha cedido derechos de cobro en esquemas de bursatilizaciones a través de fideicomisos y ha determinado que controla, y, por lo tanto, consolida dichas entidades de propósito específico. Los principales elementos considerados por la administración en su determinación del control sobre los fideicomisos son que: las actividades de los fideicomisos son principalmente para el fondeo de la Compañía; las actividades del fideicomiso son limitadas y la

Compañía participó en su establecimiento; y, la Compañía participa de los residuales como fideicomitente. Consecuentemente, la Compañía reconoce los ingresos, costos y gastos de operación y mantenimiento de las autopistas e intereses que generan los Certificados Bursátiles en sus resultados como ingresos por peaje y costos y gastos de operación y gasto por intereses, respectivamente.

- (2) La Compañía tiene pérdidas fiscales por recuperar acumuladas, por las cuales tiene que evaluar la recuperabilidad previo al reconocimiento de un activo por impuesto sobre la renta diferido. Dicho cálculo tiene un particular impacto en la determinación de las porciones de las pérdidas fiscales que se consideran recuperables.

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

- (3) La Compañía revisa la estimación de la vida útil y método de amortización sobre sus activos intangibles por concesión al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Compañía revisa los valores en libros de sus activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- (4) La administración realiza una estimación para determinar y reconocer la provisión para solventar los gastos de mantenimiento y reparación de las autopistas concesionadas, que afecta los resultados de los períodos que comprenden desde que las autopistas concesionadas están disponibles para su uso hasta que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones.
- (5) La administración reconoce un margen de utilidad en los ingresos y costos por construcción y obras de ampliación y rehabilitación. El valor razonable de los servicios prestados al cedente de la concesión es equivalente al monto cobrado por el subcontratista a la Compañía más un margen de utilidad.

Resultados de operación del período de tres meses concluido el 31 de marzo de 2014, comparados con el período de tres meses concluido el 31 de marzo de 2013.

### **Ingresos**

Los ingresos de la Compañía por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014 ascendieron a \$1,573.6 millones, mismos que representaron un incremento del 13.4% con respecto a los \$1,387.5 millones correspondientes al trimestre concluido el 31 de marzo de 2013. Este incremento se debió al incremento de 9.5% y 139.3% en los ingresos en las divisiones de concesiones y materiales e insumos, respectivamente, mientras que la división de construcción para obras de ingeniería tuvo una disminución del 51.3% en ingresos por la construcción en obras de ingeniería dada la construcción del distribuidor Reforma – Lilas, cuya disminución se compensó parcialmente con la construcción de la autopista Tlaxcala-Puebla. La siguiente tabla muestra los ingresos de la Compañía por segmento de negocios durante los períodos indicados.

	Trimestres concluidos al 31 de marzo				
	2014			2013	
	Monto (en miles)	% del total de ingresos	% de cambio respecto al trimestre anterior	Monto (en miles)	% del total de ingresos
Concesiones	\$1,155,580	73.4%	9.5%	\$1,055,489	76.1%
Autopistas Concesionadas:	\$990,818	63.0%	9.6%	\$903,672	65.1%
Autopistas bursatilizadas	\$615,463	39.1%	15.3%	\$533,914	38.5%

Autopistas no bursatilizadas <sup>(1)</sup>	\$375,355	23.9%	1.51%	\$369,758	26.7%
Terminal del Puerto de Altamira	\$164,762	10.5%	8.5%	\$151,817	10.9%
Materiales e insumos	\$114,599	7.3%	139.3%	\$47,893	3.5%
Construcción para obras de ingeniería	\$303,396	19.3%	6.8%	\$284,119	20.5%
<b>Total</b>	<b>\$1,573,575</b>	<b>100.00%</b>	<b>13.4%</b>	<b>\$1,387,501</b>	<b>100.00%</b>

(1) Incluye los ingresos generales por Opervite, la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

### **Ingresos por concesiones**

Los ingresos por concesiones aumentaron un 9.5%, al pasar de \$1,055.5 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013, a \$1,155.6 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014; este resultado se debe al incremento en los ingresos generados tanto por las Autopistas Concesionadas como por la Terminal del Puerto de Altamira. Los ingresos generados por las Autopistas Concesionadas durante el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014 ascendieron a \$990.8 millones, mismos que representaron un aumento de 9.6% respecto de los \$903.7 millones generados durante el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013. Este aumento, a su vez, se debió principalmente a (i) el incremento en 2.8% en el Tráfico Promedio Diario en nuestras Autopistas Concesionadas, equivalente a aproximadamente 163,266 vehículos promedio diarios en dichas autopistas, y (ii) el incremento en ingresos de las autopistas México – Toluca, Armería – Manzanillo y (iii) una mayor carga tendida en el Puerto de Altamira. La siguiente tabla muestra los ingresos por concesiones de la Compañía durante los períodos indicados.

	Trimestres concluidos al 31 de marzo				
	2014			2013	
	Monto (en miles)	% del ingreso total de la concesión	% de cambio con respecto al mismo trimestre del año anterior	Monto (en miles)	% del ingreso total de la concesión
<b>Autopistas Concesionadas</b>					
Autopistas Bursatilizadas	\$615,463	53.3%	15.3%	\$533,914	50.6%
México-Toluca	\$391,412	33.9%	24.2%	\$315,273	29.9%
Peñón-Texcoco	\$97,851	8.5%	4.3%	\$93,807	8.9%
Tenango-Ixtapan de la Sal	\$38,657	3.4%	1.3%	\$38,181	3.6%
Atlixco-Jantetelco	\$45,452	3.9%	3.2%	\$44,047	4.2%
Santa Ana-Altar	\$42,091	3.6%	(1.2)%	\$42,606	4.0%
<b>Autopistas no Bursatilizadas</b>	\$375,355	32.5%	1.5%	\$369,758	35.0%
Pirámides-Ecatepec-Peñón	\$112,504	9.7%	0.0%	\$112,504	10.7%
Armería-Manzanillo	\$104,874	9.1%	6.8%	\$98,198	9.3%
Zitácuaro-Lengua de Vaca	\$8,608	0.7%	(4.5)%	\$9,010	0.9%
San Luis Río Colorado-Estación Doctor	\$3,493	0.3%	(55.6)%	\$7,864	0.8%
San Martín Texmelucan - Tlaxcala	\$33,154	2.9%	(2.2)%	\$33,885	3.2%
Via Atlixcayotl	\$49,581	4.3%	2.4%	\$48,410	4.6%
Virreyes-Teziutlan	\$28,174	2.4%	8.0%	\$26,089	2.5%
Apizaco-Huachinango	\$22,283	1.9%	7.0%	\$20,820	2.0%
Opervite <sup>(1)</sup>	\$12,684	1.1%	(2.3)%	\$12,978	1.2%
Terminal del Puerto de Altamira	\$164,762	14.3%	8.5%	\$151,817	14.4%
<b>Total</b>	<b>\$1,155,580</b>	<b>100%</b>	<b>9.5%</b>	<b>\$1,055,489</b>	<b>100.00%</b>

(1) Opervite es la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas (salvo por la Concesión Pátzcuaro Uruapan Lázaro Cárdenas) y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

La siguiente tabla muestra los volúmenes de Tráfico Promedio Diario y el ingreso promedio diario por equivalente vehicular de las Autopistas Concesionadas durante los períodos indicados. No obstante que en ciertos caso los equivalentes de tráfico disminuyeron, el ingreso promedio diario incrementó como resultado del incremento en las tarifas cobradas a los usuarios de las concesiones.

	TPDV	% de cambio respecto al trimestre anterior	Trimestres concluidos el 31 de marzo		TPDV	Ingreso promedio diario (en miles de Pesos)
			2014	2013		
Autopistas Concesionadas						
México-Toluca	63,679	16.0%	\$4,348	24.1%	54,894	\$3,503
Peñón-Texcoco	28,314	(3.6)%	\$1,087	4.3%	29,356	\$1,042
Tenango-Ixtapan de la Sal	5,439	(8.4)%	\$430	1.2%	5,934	\$424
Atlixco-Jantetelco	3,711	(0.7)%	\$568	3.3%	3,737	\$550
Santa Ana-Altar	3,703	(4.4)%	\$476	(1.1)%	3,874	\$481
Pirámides-Ecatepec-Peñón	19,642	(5.0)%	\$1,251	(0.1)%	20,676	\$1,251
Armería-Manzanillo	5,723	(2.5)%	\$1,178	6.5%	5,868	\$1,106
Zitácuaro-Lengua de Vaca	2,977	(7.0)%	\$96	(4.5)%	3,201	\$100
Morelia-Aeropuerto <sup>(1)</sup>	2,140	(9.2)%	\$120	(8.0)%	2,358	\$131
San Luis Río Colorado-Estación Doctor	342	(53.6)%	\$36	(58.8)%	738	\$86
Tlaxcala – San Martín Texmelucan	5,819	(6.6)%	\$368	(2.2)%	6,233	\$377
Apizaco – Huauchinango	2,573	(0.2)%	\$248	7.0%	2,577	\$231
Via Atlixcáyotl	17,823	(2.8)%	\$552	2.6%	18,341	\$538
Virreyes - Teziutlán Texmelucan	3,521	2.4%	\$313	8.0%	3,439	\$290
Total promedio	165,406	2.6%	\$11,069	9.48%	161,226	\$10,111

(1) La Compañía únicamente tiene una participación del 50% en la concesionara de esta concesión, por lo que no consolida en los estados financieros. La inversión de la Compañía en la concesionaria se reconoce como método de inversión en capital.

### Ingresos por la venta de materiales

Los ingresos por la venta de materiales incrementaron en 139.3%, al pasar de \$47.9 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013, a \$114.6 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014, como resultado de la reactivación del mercado de pavimentación de la Ciudad de México y zonas conurbadas.

### Ingresos por la construcción

Los ingresos por la construcción de obras de ingeniería incrementaron en un 6.8%, al pasar de \$284.1 millones por el trimestre concluido 31 de marzo de 2013 a \$303.4 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014. Este incremento se debió a la continuación de la compensación de la autopista Tlaxcala-Puebla por la terminación de la construcción del Distribuidor Reforma-Constituyentes y el Distribuidor Acopilco.

### Costos

Los costos de la Compañía incrementaron en 9.2%, al pasar de \$643.7 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013, a \$702.4 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014. Este incremento se deriva principalmente al incremento en los costos incurridos por nuestro negocio de construcción de concesiones y nuestro segmento de materiales e insumos como resultado del incremento en los ingresos en dichos segmentos.

Trimestres concluidos al 31 de marzo	
2014	2013

	Monto (en miles)	% del total del costo	% de cambio respecto al trimestre anterior	Monto (en miles)	% del total del costo
Concesiones	\$353,792	50.4%	(3.5)%	\$366,528	57.0%
Autopistas concesionadas	\$235,813	33.6%	(6.7)%	\$252,576	39.3%
Autopistas bursatilizadas	\$121,736	17.3%	(18.9)%	\$150,015	23.3%
Autopistas no Bursatilizadas	\$114,077	16.2%	11.2%	\$102,561	15.9%
Puerto de Altamira	\$117,979	16.8%	3.5%	\$113,952	17.7%
Materiales e insumos	\$78,635	11.2%	142.4%	\$32,446	5.0%
Construcción para obras de ingeniería	\$269,994	38.4%	10.4%	\$244,496	38.0%
Total	\$702,421	100.00%	9.2%	\$643,470	100.00%

### Costos de las concesiones

Los costos de las concesiones disminuyeron en 3.4%, al pasar de \$366.5 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013, a \$353.8 millones por el trimestre concluido 31 de marzo de 2014. Este decremento se debió a menores costos de mantenimiento en las autopistas Santa Ana – Altar y Peñón – Texcoco.

La siguiente tabla muestra los costos de las concesiones de la Compañía durante los trimestres indicados.

	Trimestres concluidos al 31 de marzo				
	2013			2012	
	Monto (en miles)	% del total del costo	% de cambio respecto al trimestre anterior	Monto (en miles)	% del total del costo
Concesiones					
Autopistas Bursatilizadas	\$121,736	34.4%	(18.9)%	\$150,015	40.9%
México-Toluca	\$53,613	15.2%	11.6%	\$48,056	13.1%
Peñón-Texcoco	\$20,811	5.9%	(30.6)%	\$29,987	8.2%
Tenango-Ixtapan de la Sal	\$15,288	4.3%	26.7%	\$12,064	3.3%
Atlixco-Jantetelco	\$16,640	4.7%	(13.4)%	\$19,207	5.2%
Santa Ana-Altar	\$15,384	4.4%	(62.2)%	\$40,701	11.1%
Autopistas no Bursatilizadas	\$114,010	32.2%	11.2%	\$102,561	28.0%
Pirámides-Ecatepec-Peñón	\$16,345	4.6%	7.0%	\$15,283	4.2%
Armería-Manzanillo	\$27,058	7.7%	36.8%	\$19,777	5.4%
Zitácuaro-Lengua de Vaca	\$3,367	1.0%	(18.0)%	\$4,105	1.1%
San Luis Río Colorado-Estación Doctor	\$4,829	1.4%	(5.2)%	\$5,095	1.4%
San Martín Texmelucan - Tlaxcala	\$8,634	2.4%	(22.7)%	\$11,172	3.1%
Via Atlixcayotl	\$20,358	5.8%	23.2%	\$16,520	4.5%
Virreyes-Teziutlan	\$13,810	3.9%	3.9%	\$13,290	3.6%
Apizaco-Huachinango	\$12,811	3.6%	17.5%	\$10,903	3.0%
Opervite <sup>(1)</sup>	\$6,798	1.9%	6.0%	\$6,416	1.8%
Puerto de Altamira	\$117,979	33.4%	3.5%	\$113,952	31.1%
Total	\$353,792	100.00%	(3.5)%	\$366,528	100.00%

(1) Opervite es la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas (salvo por la Concesión Pátzcuaro Uruapan Lázaro Cárdenas) y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

## Costos de venta de materiales

Los costos de venta de materiales se incrementaron en 142.4% al pasar de \$32.5 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013, a \$78.6 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014. Este incremento se debió principalmente a un aumento en la venta de mezclas asfálticas debido al incremento en la demanda relacionada con el mantenimiento de vías y otros proyectos de infraestructura en la Ciudad de México y zona conurbada.

## Costos de construcción

Los costos de construcción incrementaron 10.4% al pasar de \$244.5 millones por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013, a los \$270.0 millones que se reportaron en el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014. Este incremento en costos se debió principalmente a la construcción de la autopista Tlaxcala-Puebla compensada por la conclusión de las obras realizadas en los distribuidores Reforma-Constituyentes y Acopilco.

## Utilidad bruta

La utilidad bruta de la Compañía por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014 ascendió a \$871.2 millones, mismos que representaron un aumento de 17.1% con respecto a los \$744.2 millones reportados por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013. Este incremento responde principalmente a (i) el aumento en la utilidad de las autopistas concesionadas que pasó a \$755.0 en el primer trimestre de 2014 de \$651.1 millones en el primer trimestre de 2013, cuya diferencia se traduce en un incremento de 16.0% en la utilidad de este sector; (ii) un incremento de 132.8% en la utilidad del sector materiales e insumos que pasó a \$36.0 millones en el primer trimestre de 2014 de \$15.4 millones en mismo trimestre del 2013; los cuales fueron parcialmente compensados por (iii) la disminución que reportó el sector de construcción de obras de ingeniería que pasó a \$33.4 millones en el primer trimestre de 2014 de \$39.6 en el primer trimestre del 2013, equivalente a un 15.7% de decremento.

	Trimestres concluidos el 31 de marzo						
	2014				2013		
	Monto (en miles)	% de la utilidad bruta	% de cambio respecto al trimestre anterior	Margen bruto	Monto (en miles)	% de la utilidad bruta	Margen bruto
Concesiones	\$801,788	92.0%	16.4%	69.4%	\$688,961	92.6%	65.3%
Autopistas Concesionadas:	\$755,005	86.7%	16.0%	76.2%	\$651,096	87.5%	72.1%
Autopistas bursatilizadas	\$493,727	56.7%	28.6%	80.2%	\$383,899	51.6%	71.9%
Autopistas no bursatilizadas	\$261,278	30.0%	(2.2)%	69.6%	\$267,197	35.9%	72.3%
Terminal del Puerto de Altamira	\$46,783	5.4%	23.6%	39.7%	\$37,865	5.1%	24.9%
Materiales e insumos	\$35,964	4.1%	132.8%	31.4%	\$15,447	2.1%	32.3%
Construcción	\$33,402	3.8%	(15.7)%	11.0%	\$39,623	5.3%	14.0%
<b>Total</b>	<b>\$871,154</b>	<b>100%</b>	<b>17.1%</b>	<b>55.4%</b>	<b>\$744,031</b>	<b>100%</b>	<b>53.6%</b>

(1) Opervite es la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas (salvo por la Concesión Pátzcuaro Uruapan Lázaro Cárdenas) y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

## Gastos de operación

Los gastos de operación de la Compañía por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014 ascendieron a \$9.1 millones, mismos que representaron un incremento de 31.6% con respecto a los \$6.9 millones reportados en el

trimestre concluido el 31 de marzo de 2013. Este rubro se comportó de acuerdo a la operación rutinaria de la Compañía.

#### Otros ingresos (gastos) neto

Otros ingresos neto de la Compañía por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014 ascendieron a un ingreso neto de \$27.9 millones con respecto a un gasto neto de \$1.6 millones en el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013. Este aumento en ingresos se deriva de los servicios prestados por concepto de asesoría a las empresas operadoras de la concesión del Paquete Michoacán.

#### Costo neto de financiamiento

El costo neto de financiamiento por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013 ascendió a \$298.7 millones, mismos que representaron un incremento del 4.1% con respecto a los \$310.9 millones reportados por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014. Este incremento se debió principalmente a los mayores gastos por intereses derivados del incremento del índice de inflación en las tasas de interés aplicables al resto de las obligaciones derivadas de las operaciones de bursatilización celebradas por la Compañía como resultado del incremento en el índice de inflación, que pasó de 1.4% en 2013 a 1.7% en 2014. En virtud de que la mayoría de la deuda de la Compañía está denominada en UDIs, los aumentos en el índice de inflación provocan un incremento en los montos que la Compañía está obligada a pagar de conformidad con sus instrumentos de deuda. La siguiente tabla contiene un desglose del costo neto de financiamiento de la Compañía por los trimestres indicados.

	Trimestres concluidos al 31 de marzo		
	2014		2013
	Monto(en miles)	% de cambio respecto al trimestre anterior	Monto(en miles)
Gasto por intereses .....	\$353,774	8.0%	\$327,518
Ingreso por intereses .....	\$(41,003)	(13.4)%	\$(47,336)
(Ganancia) pérdida cambiaria .....	\$(1,894)	(110.3)%	\$18,464
Total.....	\$310,877	4.10%	\$298,646

#### Impuestos a la utilidad

Los impuestos a la utilidad por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2013 disminuyeron a \$125.2 millones en comparación con los \$116.8 millones reportados por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014. Este decremento se debió principalmente a la utilización de pérdidas fiscales.

#### Utilidad neta consolidada

Por las razones antes expuestas, la utilidad neta consolidada de la Compañía aumentó un 55.0%, al pasar de \$329.6 millones en el primer trimestre del 2013 a \$511 millones en mismo periodo del 2014.

#### Utilidad básica por acción ordinaria

La utilidad básica por acción ordinaria por el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014 ascendió a \$1.34 por acción, lo cual equivale a un aumento de 54.5% con respecto a los \$0.87 por acción reportados al trimestre concluido el 31 de marzo de 2013. Este aumento se debió al incremento de la utilidad neta consolidada.

Resultados de operación del año concluido al 31 de diciembre de 2013, comparados con el año concluido el 31 de diciembre de 2012

## Ingresos

Los ingresos de la Compañía por el período concluido el 31 de diciembre de 2013 ascendieron a \$5,822.1 millones, mismos que representaron un incremento del 26.8% con respecto a los \$4,593.3 millones correspondientes al período concluido el 31 de diciembre de 2012. Este incremento se debió al incremento en los ingresos en todos los sectores de la Compañía. La siguiente tabla muestra los ingresos de la Compañía por segmento de negocios durante los períodos indicados.

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2013			2012	
	Monto (en miles)	% del total de ingresos	% de cambio respecto al período anterior	Monto (en miles)	% del total de ingresos
Concesiones	\$4,394,076	75.5%	14.4%	\$3,839,828	83.6%
Autopistas Concesionadas:	\$3,752,247	64.5%	15.8%	\$3,241,058	60.5%
Autopistas bursatilizadas	\$2,243,231	38.5%	5.1%	\$2,133,536	46.4%
Autopistas no bursatilizadas <sup>(1)</sup>	\$1,509,016	25.9%	36.3%	\$1,107,522	24.1%
Terminal del Puerto de Altamira	\$641,829	11.0%	7.2%	\$598,770	13.0%
Materiales e insumos	\$410,515	7.1%	7.1%	\$383,338	8.4%
Construcción	\$1,017,557	17.5%	174.9%	\$370,154	8.1%
Total	\$5,822,148	100.00%	26.8%	\$4,593,320	100.00%

(1) Incluye los ingresos generados por Opervite, la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

## Ingresos por concesiones

Los ingresos por concesiones aumentaron un 14.4%, al pasar de \$3,389.8 millones por el período de concluido el 31 de diciembre de 2012, a \$4,394.1 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2013. Este resultado se debió al incremento en los ingresos generados tanto por las Autopistas Concesionadas como por la Terminal del Puerto de Altamira. Los ingresos generados por las Autopistas Concesionadas durante el período concluido el 31 de diciembre de 2013 ascendieron a \$3,752.2 millones, mismos que representaron un aumento de 15.8% respecto de los \$3,241.1 millones generados durante el período concluido el 31 de diciembre de 2012.

Este aumento, a su vez, se debió principalmente a (i) el incremento en 4.9% en el ingreso promedio diario en nuestras Autopistas Concesionadas, (ii) un año completo de ingresos de operación de las autopistas del Paquete Puebla en 2013 (comparado con 20 días de operación en 2012), el cual tuvo un incremento en sus ingresos de \$27.8 millones para el año concluido el 31 de diciembre en 2012 a \$389 millones para el año que concluyó el 31 de diciembre de 2013, (iii) un incremento de 15.8% en los ingresos que reportó la autopista Peñón-Texcoco y (iv) un incremento de 7.2% en los ingresos del puerto de Altamira, este último fue resultado de que el puerto presentó una mayor carga tendida.

Años concluidos al 31 de diciembre,	
2013	2012

	Monto (en miles)	% del ingreso total de la concesión	% de cambio con respecto al mismo período del año anterior	Monto (en miles)	% del ingreso total de la concesión
<b>Autopistas Concesionadas</b>					
Autopistas Bursatilizadas	\$2,243,231	51.1%	5.1%	\$2,133,536	55.6%
México-Toluca	\$1,360,789	31.0%	1.2%	\$1,344,430	35.0%
Peñón-Texcoco	\$393,942	9.0%	15.8%	\$340,312	8.9%
Tenango-Ixtapan de la Sal	\$141,737	3.2%	1.6%	\$139,449	3.6%
Atlixco-Jantetelco	\$173,505	4.0%	6.4%	\$163,073	4.3%
Santa Ana-Altar	\$173,258	3.9%	18.5%	\$146,272	3.8%
			-		
Autopistas no Bursatilizadas	\$1,509,016	34.3%	36.3%	\$1,107,522	28.8%
Pirámides-Ecatepec-Peñón	\$455,708	10.4%	7.9%	\$422,522	11.0%
Armería-Manzanillo	\$400,985	9.1%	3.2%	\$388,698	10.1%
Zitácuaro-Lengua de Vaca	\$35,870	0.8%	2.7%	\$34,926	0.9%
San Luis Río Colorado-Estación	\$24,122	0.6%	(21.0)%	\$30,518	0.8%
Doctor					
San Martín Texmelucan - Tlaxcala	\$142,790	3.3%	3.5%	\$138,014	3.6%
Vía Atlixcayotl	\$192,687	4.4%	1,294.6%	\$13,817	0.4%
Virreyes-Teziutlan	\$108,379	2.5%	1,303.9%	\$7,720	0.2%
Apizaco-Huachinango	\$88,689	2.0%	1,326.3%	\$6,218	0.2%
Opervite	\$59,786	1.4%	(8.2)%	\$65,089	1.7%
Terminal del Puerto de Altamira	\$641,829	14.6%	7.2%	\$598,770	15.6%
Total	\$4,394,076	100%	14.4%	\$3,839,828	100.0%

(1) Opervite es la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

La siguiente tabla muestra los volúmenes de Tráfico Promedio Diario y el ingreso promedio diario por equivalente vehicular de las Autopistas Concesionadas durante los períodos indicados. No obstante que en ciertos caso los equivalentes de tráfico disminuyeron, el ingreso promedio diario incrementó como resultado del incremento en las tarifas cobradas a los usuarios de las concesiones.

	Años concluidos el 31 de diciembre					
	2013			2012		
	TPDV	% de cambio respecto del periodo anterior	Ingreso promedio diario (en miles de Pesos)	% de cambio respecto del periodo anterior	TPDV	Ingreso promedio diario (en miles de Pesos)
Autopistas Concesionadas						
México-Toluca	56,999	(2.5)%	\$3,728	1.5%	58,473	\$3,683
Peñón-Texcoco	29,424	(6.0)%	\$1,079	16.0%	31,315	\$932
Tenango-Ixtapan de la Sal	5,343	(6.7)%	\$388	1.8%	5,724	\$382
Atlixco-Jantetelco	3,563	(1.4)%	\$534	6.8%	3,614	\$502
Santa Ana-Altar	3,876	(6.4)%	\$483	20.5%	4,143	\$402
Pirámides-Ecatepec-Peñón	20,169	(4.5)%	\$1,253	8.2%	21,125	\$1,161
Armería-Manzanillo	5,606	(3.4)%	\$1,113	3.6%	5,805	\$1,077
Zitácuaro-Lengua de Vaca	3,130	(1.1)%	\$98	3.2%	3,165	\$96
Morelia-Aeropuerto <sup>(1)</sup>	2,281	(5.8)%	\$127	(2.3)%	2,422	\$130
San Luis Rio Colorado-Estación Doctor	572	(19.9)%	\$65	(21.7)%	714	\$83
Tlaxcala – San Martín Texmelucan	6,348	(1.6)%	\$391	3.7%	6,454	\$378
Apizaco – Huauchinango	2,659	(11.9)%	\$243	(6.2)%	3,019	\$259
Via Atlixcáyotl	17,931	(14.2)%	\$528	(8.3)%	20,896	\$576
Virreyes - Teziutlán Texmelucan	3,477	(12.0)%	\$297	(7.8)%	3,952	\$322
Total promedio	161,385	(5.5)%	\$10,328	6.9%	170,822	\$9,984

(1) La Compañía únicamente tiene una participación del 50% en la concesionara de esta concesión, por lo que no consolida en los estados financieros. La inversión de la Compañía en la concesionaria se reconoce como método de inversión en capital.

#### Ingresos por la venta de materiales

Los ingresos por la venta de materiales incrementaron en 7.1%, al pasar de \$383.3 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2012, a \$410.5 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2013, como resultado de la reactivación del mercado de pavimentación en el Distrito Federal y zonas conurbadas.

#### Ingresos por la construcción

Los ingresos por la construcción aumentaron un 174.9%, al pasar de \$370.2 millones por el período concluido 31 de diciembre de 2012 a \$1,017.6 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2013. Este incremento se debió a la construcción del Distribuidor Reforma-Constituyentes, el Distribuidor Acopilco y a la continuación de la construcción de la autopista Tlaxcala-Puebla.

#### Costos

Los costos de la Compañía aumentaron en 38.7%, al pasar de \$1,801.3 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2012, a \$2,498.4 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2013. Este aumento en los costos se debió a la mayor participación del sector construcción, así como a que el Paquete Puebla se operó, por primera vez, por un ejercicio social completo; la operación de esta última concesión reportó gastos por \$177.6 millones 2013, en comparación con los \$4.7 millones que reportó en 2012.

Años concluidos al 31 de diciembre	
2013	2012

	Monto (en miles)	% del total del costo	% de cambio respecto al período anterior	Monto (en miles)	% del total del costo
Concesiones	\$1,448,648	58.0%	16.8%	\$1,240,309	68.9%
Autopistas concesionadas	\$971,760	38.9%	20.2%	\$808,338	44.9%
Autopistas bursatilizadas	\$530,989	21.3%	0.1%	\$530,321	29.4%
Autopistas no Bursatilizadas <sup>(1)</sup>	\$440,771	17.6%	58.5%	\$278,017	15.4%
Puerto de Altamira	\$476,888	19.1%	10.4%	\$431,971	24.0%
Materiales e insumos	\$275,038	11.0%	1.2%	\$271,704	15.1%
Construcción	\$774,716	31.0%	167.8%	\$289,264	16.1%
Total	\$2,498,402	100.00%	38.7%	\$1,801,277	100.00%

(1) Opervite es la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

### Costos de las concesiones

Los costos de las concesiones aumentaron en 16.8%, al pasar de \$1,240.3 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2012, a \$1,448.7 millones por el período concluido 31 de diciembre de 2013. Este aumento se debió, de manera importante, a que el Paquete Puebla se operó por un ejercicio fiscal completo; en este sentido, la compañía reportó los nuevos costos incurridos con motivo del inicio de operaciones de las autopistas de dicha concesión.

La siguiente tabla muestra los costos de las concesiones de la Compañía durante los períodos indicados.

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2013		2012		
	Monto (en miles)	% del total del costo	% de cambio respecto al período anterior	Monto (en miles)	% del total del costo
Concesiones					
Autopistas Bursatilizadas	\$530,989	36.7%	0.1%	\$530,321	42.8%
México-Toluca	\$218,028	15.1%	(18.3)%	\$266,709	21.5%
Peñón-Texcoco	\$83,437	5.8%	13.1%	\$73,773	5.9%
Tenango-Ixtapan de la Sal	\$54,353	3.8%	2.1%	\$53,257	4.3%
Atlixco-Jantetelco	\$77,364	5.3%	2.8%	\$75,293	6.1%
Santa Ana-Altar	\$97,807	6.8%	59.6%	\$61,289	4.9%
Autopistas no Bursatilizadas	\$440,771	30.4%	(58.5)%	\$277,727	22.4%
Pirámides-Ecatepec-Peñón	\$59,171	4.1%	(16.5)%	\$70,823	5.7%
Armería-Manzanillo	\$84,416	5.8%	(1.9)%	\$86,059	6.9%
Zitácuaro-Lengua de Vaca	\$27,384	1.9%	84.5%	\$14,846	1.2%
San Luis Río Colorado-Estación Doctor	\$19,778	1.4%	2.4%	\$19,319	1.6%
San Martín Texmelucan - Tlaxcala	\$45,876	3.2%	0.7%	\$45,564	3.7%
Via Atlixcayotl	\$68,716	4.7%	4,530.5%	\$1,484	0.1%
Virreyes-Teziutlan	\$60,931	4.2%	3,088.4%	\$1,911	0.2%
Apizaco-Huachinango	\$47,984	3.3%	3,459.6%	\$1,348	0.1%

Opervite <sup>(1)</sup>	\$26,515	1.8%	(27.1)%	\$36,373	0.0%
Puerto de Altamira	\$476,888	32.9%	10.4%	\$431,971	34.8%
Total	\$1,448,648	100.0%	16.8%	\$1,240,309	100.0%

(1) Opervite es la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

### Costos de venta de materiales

Los costos de venta de materiales se incrementaron en 1.2% al pasar de \$271.7 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2012, a \$275.0 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2013. Este incremento se debió principalmente a un aumento en la venta de mezclas asfálticas debido al incremento en la demanda relacionada con el mantenimiento de vías y otros proyectos de infraestructura en la Ciudad de México y zona conurbada.

### Costos de construcción

Los costos de construcción de obras de ingeniería por el período concluido el 31 de diciembre de 2013 ascendieron a \$774.7 millones, mismos que representaron un aumento de 167.8% en comparación con los \$289.3 millones que se reportaron en el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2012. Este incremento se debió al crecimiento en el volumen de obra realizada para los proyectos de los distribuidores Reforma-Constituyentes y Acopilco, así como a la continuación de la construcción para la autopista Tlaxcala-Puebla.

### Utilidad bruta

La utilidad bruta de la Compañía por el período concluido el 31 de diciembre de 2013 ascendió a \$3,323.7 millones, mismos que representaron un aumento de 19.0% con respecto a los \$2,792.0 millones reportados por el período concluido el 31 de diciembre de 2012. Este incremento responde principalmente a (i) el aumento en la utilidad del sector concesiones que pasó de \$2,599.5 millones en el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2012 a \$2,945.4 millones en el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2013, cuya diferencia se traduce en un incremento de 13.3% en la utilidad de este sector; (ii) un incremento en la utilidad equivalente a 21.4% en los materiales e insumos que pasó de \$111.6 millones en el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2012 a \$135.5 millones en el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2013; y (iii) el aumento en la utilidad que reportó el sector de construcción de obras de ingeniería que creció de \$80.9 millones en el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2012 a \$242.8 en el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2013, equivalente a un incremento de 200.2%.

	Años concluidos el 31 de diciembre						
	2013				2012		
	Monto (en miles)	% de la utilidad bruta	% de cambio respecto al período anterior	Margen bruto	Monto (en miles)	% de la utilidad bruta	Margen bruto
Concesiones	\$2,945,428	88.6%	13.3%	67.0%	\$2,599,519	93.1%	67.7%
Autopistas Concesionadas:	\$2,780,487	83.7%	14.3%	74.1%	\$2,432,720	87.1%	75.1%
Autopistas bursatilizadas	\$1,712,242	51.5%	6.8%	76.3%	\$1,603,215	57.4%	75.1%
Autopistas no bursatilizadas <sup>(1)</sup>	\$1,068,245	32.1%	28.9%	70.8%	\$829,505	29.7%	74.9%
Terminal del Puerto de Altamira	\$164,941	5.0%	(1.1)%	25.7%	\$166,799	6.0%	27.9%
Materiales e insumos	\$135,477	4.1%	21.4%	33.0%	\$111,634	4.0%	29.1%
Construcción	\$242,841	7.3%	200.2%	23.9%	\$80,890	2.9%	21.9%
Total	\$3,323,746	100%	19.0%	57.1%	\$2,792,043	100.00%	60.8%

(1) Incluye la utilidad bruta de Opervite, la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

## Gastos de operación

Los gastos de operación de la Compañía por el período concluido el 31 de diciembre de 2013 ascendieron a \$37.0 millones, mismos que representaron un aumento del 41.5% con respecto a los \$26.1 millones reportados en el período concluido el 31 de diciembre de 2012. Este aumento se debe principalmente a un incremento general en los gastos operativos como parte del curso ordinario de las operaciones de la Compañía.

## Otros ingresos

Otros ingresos de la Compañía por el período concluido el 31 de diciembre de 2013 ascendieron a \$82.9 millones, mismos que representaron un aumento del 665.7% con respecto a los \$11.0 millones reportados en el período concluido el 31 de diciembre de 2012. Este aumento se deriva de los servicios prestados a las empresas operadoras de la concesión del Paquete Michoacán.

## Costo neto de financiamiento

El costo neto de financiamiento por el período concluido el 31 de diciembre de 2013 ascendió a \$947.1 millones, mismos que representaron una disminución del 2.5% con respecto a los \$971.5 millones reportados por el período concluido el 31 de diciembre de 2012. Esta disminución se debió principalmente a gastos menores por intereses derivados del decremento en el índice de inflación aplicable al resto de las obligaciones derivadas de las operaciones de bursatilización celebradas por la Compañía, que pasó de 3.819% en 2012 a 3.777% en 2013. En virtud de que la mayoría de la deuda de la Compañía está denominada en UDIs, los aumentos en el índice de inflación provocan un incremento en los montos que la Compañía está obligada a pagar de conformidad con sus instrumentos de deuda. La siguiente tabla contiene un desglose del costo neto de financiamiento de la Compañía por los períodos indicados.

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2013	2012	
	Monto(en miles)	% de cambio respecto al período anterior	Monto(en miles)
Gasto por intereses .....	1,133,544	(6.7)%	1,218,142
Ingreso por intereses .....	(182,189)	(34.4)%	(277,761)
(Ganacia) pérdida cambiaria .....	(4,240)	113.6%	31,104
Total.....	947,115	(2.5)%	\$ 971,485

## Impuestos a la utilidad

Los impuestos a la utilidad por el período concluido el 31 de diciembre de 2013 incrementaron a \$311.0 millones en comparación con los \$17.2 millones reportados por el período concluido el 31 de diciembre de 2012. Este incremento se debe a que, en 2012, se amortizaron las pérdidas fiscales que anteriormente fueron reservadas a partir de los ingresos que generó la concesión del Paquete Puebla.

## Utilidad neta consolidada

Por las razones antes expuestas, la utilidad neta consolidada de la Compañía aumentó un 20.1%, al pasar de \$1,823.3 millones al 31 de diciembre de 2012 a \$2,189.1 millones al 31 de diciembre de 2013.

## Utilidad básica por acción ordinaria

La utilidad básica por acción ordinaria al 31 de diciembre de 2013 ascendió a \$5.76 por acción, lo cual equivale a un aumento de 15.0% con respecto a los \$5.01 por acción reportados al 31 de diciembre de 2012. Este aumento se debió al incremento de la utilidad neta consolidada.

Resultados de operación del año concluido al 31 de diciembre de 2012, comparados con el año concluido el 31 de diciembre de 2011

## Ingresos

Los ingresos de la Compañía por el período concluido el 31 de diciembre de 2012 ascendieron a \$4,593.3 millones, mismos que representaron un incremento del 10.3% con respecto a los \$4,165.2 millones correspondientes al período concluido el 31 de diciembre de 2011. Este incremento se debió al aumento en los ingresos por concesiones y los ingresos por construcción de obras de ingeniería, que dichos incrementos fueron compensados parcialmente por una disminución en las ventas de materiales e insumos. La siguiente tabla muestra los ingresos de la Compañía por segmento de negocios durante los períodos indicados.

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2012			2011	
	Monto (en miles)	% del total de ingresos	% de cambio respecto al período anterior	Monto (en miles)	% del total de ingresos
Concesiones	\$3,839,828	83.6%	11.8%	\$3,433,925	82.4%
Autopistas Concesionadas:	\$3,241,058	70.6%	9.8%	\$2,952,583	70.9%
Autopistas bursatilizadas	\$2,133,536	46.5%	8.3%	\$1,970,711	47.3%
Autopistas no bursatilizadas <sup>(1)</sup>	\$1,107,522	24.1%	12.8%	\$ 981,872	23.6%
Terminal del Puerto de Altamira	\$ 598,770	13.0%	24.4%	\$ 481,342	11.6%
Materiales e insumos	\$ 383,338	8.4%	(22.4)%	\$ 494,058	11.9%
Construcción	\$ 370,154	8.1%	(56.0)%	\$ 237,233	5.7%
Total	\$4,593,320	100.0%	10.3%	\$4,165,216	100.0%

(1) Incluye los resultados de Opervite, la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

## Ingresos por concesiones

Los ingresos por concesiones aumentaron un 11.8%, al pasar de \$3,434.2 millones por el período de concluido el 31 de diciembre de 2011, a \$3,839.8 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2012, debido al incremento en los ingresos generados tanto por las Autopistas Concesionadas como por la Terminal del Puerto de Altamira. Los ingresos generados por las Autopistas Concesionadas durante el período concluido el 31 de diciembre de 2012 ascendieron a \$3,241.1 millones, mismos que representaron un aumento del 9.8% con respecto a los \$2,952 millones generados durante el período concluido el 31 de diciembre de 2011.

Este aumento se debió principalmente a (i) un incremento del 2.2% en el Tráfico Promedio Diario en las Autopistas Concesionadas que llevan más de un año en operación, el cual ascendió a un promedio aproximado de 142,954 vehículos diarios; y (ii) los ingresos por \$27.8 millones generados por el Paquete Puebla que operó por 20 días del 2012. Este incremento en los volúmenes de tráfico, aunado a los cambios en las cuotas de peaje, dieron como resultado un aumento del 8.6% en el Ingreso Promedio Diario generado por las Autopistas Concesionadas que llevan más de un año en operación, el cual se incrementó de \$8.1 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2011, a \$8.8 millones por

el período concluido el 31 de diciembre de 2012. La Compañía también se vio beneficiada por el aumento en los ingresos generados por la Terminal del Puerto de Altamira, principalmente como resultado de un incremento del 24.4% en ingresos al incrementar la carga atendida.

La siguiente tabla muestra los ingresos por concesiones de la Compañía durante los períodos indicados.

	Años concluidos al 31 de diciembre <sub>s</sub>				
	2012		% de cambio con respecto al mismo período del año anterior	2011	
	Monto (en miles)	% del ingreso total de la concesión		Monto (en miles)	% del ingreso total de la concesión
<b>Autopistas Concesionadas</b>					
Autopistas Bursatilizadas					
México-Toluca	2,133,536	55.6%	8.3%	1,970,711	57.4%
Peñón-Texcoco	1,344,430	35.0%	12.8%	1,192,150	34.7%
Tenango-Ixtapan de la Sal	340,312	8.9%	(8.2)%	370,853	10.8%
Atlixco-Jantetelco	139,449	3.6%	4.1%	133,949	3.9%
Santa Ana-Altar	163,073	4.3%	9.4%	149,064	4.3%
	146,272	3.8%	17.3%	124,695	3.6%
<b>Autopistas no Bursatilizadas</b>					
Pirámides-Ecatepec-Peñón	1,107,522	28.8%	12.8%	981,872	28.6%
Armería-Manzanillo	422,522	11.0%	10.4%	382,692	11.1%
Zitácuaro-Lengua de Vaca	388,698	10.1%	7.5%	361,437	10.5%
San Luis Río Colorado-Estación	34,926	0.9%	5.7%	33,051	1.0%
<b>Doctor</b>					
San Martín Texmelucan - Tlaxcala	30,518	0.8%	80.1%	16,945	0.5%
Vía Atlixcayotl	138,014	3.6%	8.2%	127,534	3.7%
Virreyes-Teziutlan	13,817	0.4%	-	-	0.0%
Apizaco-Huachinango	7,720	0.2%	-	-	0.0%
Opervite <sup>(1)</sup>	6,218	0.2%	-	-	0.0%
Opervite <sup>(1)</sup>	65,089	1.7%	8.1%	60,213	1.8%
Terminal del Puerto de Altamira	598,770	15.6%	24.4%	481,342	14.0%
<b>Total</b>	<b>3,839,828</b>	<b>100.0%</b>	<b>11.8%</b>	<b>3,433,925</b>	<b>100.0%</b>

(1) Opervite es la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

La siguiente tabla muestra los volúmenes de Tráfico Promedio Diario y el ingreso promedio diario por equivalente vehicular de las Autopistas Concesionadas durante los períodos indicados. No obstante que en ciertos caso los equivalentes de tráfico disminuyeron, el ingreso promedio diario incrementó como resultado del incremento en las tarifas cobradas a los usuarios de las concesiones.

	Años concluidos el 31 de diciembre					
	2012			2011		
	TPDV	% de cambio respecto del periodo anterior	Ingreso promedio diario (en miles de Pesos)	% de cambio respecto del periodo anterior	TPDV	Ingreso promedio diario (en miles de Pesos)
<b>Autopistas Concesionadas</b>						
México-Toluca	58,473	4.9%	3,673	11.80%	55,745	3,285
Peñón-Texcoco	31,315	(1.4)%	930	(9.4)%	31,771	1,026
Tenango-Ixtapan de la Sal	5,724	(0.7)%	381	3.8%	5,848	367
Atlixco-Jantetelco	3,614	1.7%	500	8.0%	3,554	463
Santa Ana-Altar	4,143	(0.2)%	401	14.5%	4,151	350
Pirámides-Ecatepec-Peñón	21,125	(24.5)%	1,158	(19.8)%	20,617	1,443
Armería-Manzanillo	5,805	1.2%	1,074	5.7%	5,735	1,016
Zitácuaro-Lengua de Vaca	3,165	(8.6)%	95	(3.0)%	3,200	98
Morelia-Aeropuerto <sup>(1)</sup>	2,422	1.7%	130	7.2%	2,382	121
San Luis Río Colorado-Estación Doctor	714	43.9%	83	77.1%	496	47
Tlaxcala-San Martín Texmelucan	6,454	1.3%	83	(76.5)%	6,371	352
Vía Atlixcayotl	20,896	N.C.	576	N.C.	0	0
Apizaco - Huauchinango	3,019	N.C.	259	N.C.	0	0
Virreyes - Teziutlan	3,952	N.C.	322	N.C.	0	0
<b>Total promedio</b>	<b>170,822</b>	<b>22.13%</b>	<b>9,665</b>	<b>12.80%</b>	<b>139,870</b>	<b>8,569</b>

(1) La Compañía únicamente tiene una participación del 50% en la concesionara de esta concesión, por lo que no consolida en los estados financieros. La inversión de la Compañía en la concesionaria se reconoce como método de inversión en capital.

#### Ingresos por la venta de materiales

Los ingresos por la venta de materiales disminuyeron en un 22.4%, al pasar de \$494.0 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2011, a \$383.3 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2012. Este decremento se debió principalmente al reconocimiento de los ingresos por la venta de mezclas asfálticas y los servicios de pavimentación realizados para el Viaducto Bicentenario, concesión propiedad de OHL México, concluidos durante el primer semestre del 2011.

#### Ingresos por la construcción

Los ingresos por la construcción aumentaron un 56.0%, al pasar de \$237.2 millones por el período concluido 31 de diciembre de 2011 a \$370.2 millones por el período de 31 de diciembre de 2012. Este incremento se debió a la construcción del Distribuidor Reforma-Constituyentes y el comienzo de la autopista Tlaxcala-Puebla.

#### Costos

Los costos de la Compañía aumentaron un 8.3%, al pasar de \$1,633.4 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2011, a \$1,801.3 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2012. Este aumento se debió al incremento en los costos variables como resultado de los mayores niveles de actividad reportados por cada uno de sus segmentos de negocios. La siguiente tabla muestra los costos de la Compañía por segmento de negocios durante los períodos indicados.

Años concluidos al 31 de diciembre	
2012	2011

	Monto (en miles)	% del total del costo	% de cambio respecto al período anterior	Monto (en miles)	% del total del costo
Concesiones	1,240,309	69%	8.42%	1,144,017	68.8%
Autopistas concesionadas	808,338	45%	(1.0)%	816,435	49.9%
Autopistas bursatilizadas	530,321	29%	0.7%	526,530	31.7%
Autopistas no Bursatilizadas <sup>(1)</sup>	278,017	15%	(4.1)%	289,905	17.4%
Puerto de Altamira	431,971	24%	31.9%	327,582	19.7%
Materiales e insumos	271,704	15%	(22.5)%	350,343	21.1%
Construcción	289,264	16%	71.2%	168,996	10.2%
Total	1,801,277	100%	8.3%	1,663,356	100.0%

(1) Opervite es la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

### Costos de las concesiones

Los costos de las concesiones incrementaron en un 8.4%, al pasar de \$1,144.0 millones por el período concluido 31 de diciembre de 2011, a \$1,240.3 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2012. Este aumento se debió (i) al aumento de los volúmenes de Tráfico Promedio Diario en las Autopistas Concesionadas, que provocó un incremento en los costos variables de mantenimiento; y (ii) a los nuevos costos incurridos con motivo del inicio de operaciones de las autopistas del Paquete Puebla. La siguiente tabla muestra los costos de las concesiones de la Compañía durante los períodos indicados.

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2012		2011		
	Monto (en miles)	% del total del costo	% de cambio respecto al período anterior	Monto (en miles)	% del total del costo
Concesiones					
Autopistas Bursatilizadas	\$530,321	42.76%	0.7%	\$526,530	46.0%
México-Toluca	\$266,709	21.50%	11.3%	\$239,591	20.9%
Peñón-Texcoco	\$73,773	5.95%	(8.6)%	\$80,735	7.1%
Tenango-Ixtapan de la Sal	\$53,257	4.29%	(22.4)%	\$68,583	6.0%
Atlixco-Jantetelco	\$75,293	6.07%	(14.1)%	\$87,615	7.7%
Santa Ana-Altar	\$61,289	4.94%	22.6%	\$50,006	4.4%
Autopistas no Bursatilizadas	\$277,727	22.39%	(4.2)%	\$289,815	25.3%
Pirámides-Ecatepec-Peñón	\$70,823	5.71%	4.6%	\$67,763	5.9%
Armería-Manzanillo	\$86,059	6.94%	(28.4)%	\$120,233	10.5%
Zitácuaro-Lengua de Vaca	\$14,846	1.20%	(1.5)%	\$15,076	1.3%
San Luis Río Colorado-Estación Doctor	\$19,319	1.56%	38.0%	\$14,004	1.2%
San Martín Texmelucan - Tlaxcala	\$45,564	3.67%	6.7%	\$42,713	3.7%
Via Atlixcayotl	\$1,484	0.12%	-	\$ -	0.0%
Virreyes-Teziutlan	\$1,911	0.15%	-	\$ -	0.0%
Apizaco-Huachinango	\$1,348	0.11%	-	\$ -	0.0%
Opervite <sup>(1)</sup>	\$36,373	2.93%	21.1%	\$30,026	2.6%
Sapas Navojoa, Sonora	\$ -	42.76%	-100.0%	\$24	0.0%
Puerto de Altamira	\$431,971	5.95%	31.9%	\$327,582	28.6%
Total	\$1,240,309	100.0%	8.4%	\$1,144,017	100.0%

(1) Opervite es la subsidiaria de la Compañía responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

## Costos de venta de materiales

Los costos de venta de materiales disminuyeron un 22.4% al pasar de \$350.3 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2011, a \$271.7 millones por el período concluido el 31 de diciembre de 2012. Esta disminución se debió principalmente a la disminución en toneladas de mezcla asfáltica producida y vendida, por las razones antes descritas.

## Costos de construcción

Los costos de construcción por el período concluido el 31 de diciembre de 2012 ascendieron a \$289.2 millones, mismos que representaron un incremento del 71.2% con respecto a los \$168.9 millones reportados por el período concluido el 31 de diciembre de 2011. Este incremento se debió al volumen de obra realizada para los proyectos del distribuidor Reforma-Constituyentes y la autopista Tlaxcala-Puebla que corresponde con el aumento en ingresos.

## Utilidad bruta

La utilidad bruta de la Compañía por el período concluido el 31 de diciembre de 2012 ascendió a \$2,792.0 millones, mismos que representaron un aumento del 11.6% con respecto a los \$2,501.9 millones reportados por el período concluido el 31 de diciembre de 2011. Este incremento se debió principalmente (i) al aumento de la utilidad bruta del sector concesiones, que pasó de \$2,289.1 millones en 2011 a \$2,599.5 millones en 2012; parcialmente compensado por (ii) el decremento de la utilidad bruta del sector materiales e insumos, que pasó de \$143.7 millones en 2011 a \$111.6 millones en 2012.

El margen bruto del sector concesiones se incrementó al ubicarse en 67.7% en 2012, comparado con el 66.7% durante 2011, en tanto que el margen bruto del sector materiales e insumos disminuyó al pasar de 29.1% en 2011 a 29.1% en 2012, y el margen bruto en el sector de construcción de obras de ingeniería disminuyó al pasar de 28.76% en el 2011 a 21.9% en el 2012. La disminución en el margen bruto en el sector de construcción de obras de ingeniería, a pesar del incremento en ingresos, se debe al aumento adicional de los costos del Paquete Puebla, en virtud de que la entrada en operaciones de una carretera por lo general requiere de ciertos costos de arranque.

La siguiente tabla muestra la utilidad bruta y el margen bruto de la Compañía por segmento de negocios durante los períodos indicados.

	Años concluidos el 31 de diciembre						
	2012			2011			
	Monto(en miles)	% de la utilidad bruta	% de cambio respecto al período anterior	Margen bruto	Monto(en miles)	% de la utilidad bruta	Margen bruto
Concesiones .....	\$2,599,519	93.10%	13.5%	67.7%	\$2,289,908	91.5%	66.7%
Autopistas Concesionadas:	\$2,432,720	87.13%	13.9%	75.1%	\$2,136,148	85.4%	72.4%
Autopistas bursatilizadas .....	\$1,603,215	57.42%	11.0%	75.1%	\$1,444,181	57.7%	73.3%
Autopistas no bursatilizadas <sup>(1)</sup> .....	\$829,505	29.71%	19.9%	74.9%	\$691,967	27.7%	70.5%
Terminal del Puerto de Altamira .....	\$166,799	5.97%	8.5%	27.9%	\$153,760	6.2%	31.9%
Materiales e insumos .....	\$111,634	4.00%	(22.3)%	29.1%	\$143,715	5.7%	29.1%
Construcción .....	\$80,890	2.90%	18.5%	21.9%	\$68,237	2.7%	28.8%
<b>Total</b>	<b>\$2,792,043</b>	<b>100.0%</b>	<b>11.6%</b>	<b>60.8%</b>	<b>\$2,501,860</b>	<b>100.0%</b>	<b>60.1%</b>

(1) Incluye resultados de Opervite, la subsidiaria de la Compañía responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.

## Gastos de operación

Los gastos de operación por el período de 31 de diciembre de 2012 fueron de \$26.1 millones, mismos que representaron un incremento del 121.5% con respecto a los \$11.8 millones reportados por el período concluido el 31 de diciembre de 2011. Este rubro se comportó de acuerdo a las operaciones ordinarias de la Compañía.

## Costo neto de financiamiento

El costo neto de financiamiento por el período concluido el 31 de diciembre de 2012 ascendió a \$971.5 millones, mismos que representaron una disminución del 8.6% con respecto a los \$1,062.5 millones reportados por el período concluido el 31 de diciembre de 2011. Esta disminución se debió principalmente a la amortización anticipada de los certificados bursátiles emitidos con motivo de la bursatilización de la Concesión para la Autopista Armería-Ecatepec en mayo de 2010. Esto fue compensado parcialmente por un aumento en la pérdida cambiaria de \$31.1 millones en el período concluido el 31 de diciembre de 2012, en comparación a una ganancia cambiaria de \$65.2 millones en el período concluido el 31 de diciembre de 2011. El incremento de la pérdida cambiaria se debió a la apreciación del Peso respecto del Dólar y a su impacto en la posición monetaria neta mantenida por la Compañía.

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2012	% de cambio respecto al período anterior	2011
	Monto(en miles)		Monto(en miles)
Gasto por intereses .....	\$1,218,142	(7.5)%	\$1,317,319
Ingreso por intereses.....	\$(277,761)	46.5%	\$(189,589)
Pérdida cambiaria.....	\$31,104	(147.7)%	\$(65,213)
Total .....	<u>\$ 971,485</u>	<u>(8.6)%</u>	<u>\$1,062,517</u>

## Impuestos a la utilidad

Los impuestos a la utilidad por el período concluido 31 de diciembre de 2012 descendieron a \$17.2 millones, mismos que representaron un decremento del 96.2% con respecto a los \$458.5 millones reportados por el período concluido el 31 de diciembre de 2011. Esta reducción se debió principalmente a la generación de un activo diferido, derivado de pérdidas fiscales.

## Utilidad neta consolidada

Por las razones antes expuestas, la utilidad neta consolidada de la Compañía aumentó un 95.0%, al pasar de \$935.1 millones en 2011 a \$1,823.3 millones en 2012.

## Utilidad básica por acción ordinaria

La utilidad básica por acción ordinaria al 31 de diciembre de 2012 ascendió a \$5.01 por acción, lo cual equivale a un aumento del 79.6% con respecto a los \$2.79 por acción reportados al período de 31 de diciembre de 2011. Este aumento se debió al incremento de la utilidad neta consolidada, el cual fue parcialmente compensado por un aumento del 8.7% en el promedio ponderado de acciones en circulación como resultado de la colocación accionaria de la Compañía en 2012.

## UAFIDA

La siguiente tabla muestra los ingresos de la Compañía por segmento de negocios para los tres meses concluidos el 31 de marzo de 2014 y 31 de marzo de 2013.

	Tres meses concluidos el 31 de marzo de 2014	% del UAFIDA	% de cambio respecto al período anterior	Tres meses concluidos el 31 de marzo de 2013
	(monto en Miles)			(monto en miles de pesos)
Concesiones:	866,695	89.7%	13.5%	763,459
Bursatilizadas	522,936	54.1%	25.3%	417,205
No Bursatilizadas <sup>(1)</sup>	290,512	30.1%	(2.0)%	296,298
Puerto de Altamira	53,247	5.5%	6.6%	49,956
Venta de materiales	37,840	3.9%	89.1%	20,012
Construcción	61,786	6.4%	56.3%	39,536
<b>Total</b>	<b>966,321</b>	<b>100.0%</b>	<b>17.4%</b>	<b>823,007</b>

<sup>(1)</sup> Refleja los resultados de Opervite, subsidiaria de la Compañía a través de la cual opera las Autopistas Concesionadas así como otros proyectos de infraestructura de terceros.

La UAFIDA de la Compañía por los tres meses concluidos el 31 de marzo de 2014 ascendió a \$966.3, misma que representó un incremento del 17.4% con respecto a los \$823.0 correspondientes a los tres meses concluidos el 31 de marzo de 2013. Este incremento se debió principalmente al aumento en la UAFIDA de 13.5% en concesiones, 89.1% en venta de materiales y 56.3% en construcción. El mayor incremento fue en la Autopista México-Toluca que aumentó de \$285.0 durante el primer trimestre de 2013 a \$351.5 durante el mismo período de 2014.

La siguiente tabla muestra los ingresos de la Compañía por segmento de negocios para los años concluidos el 31 de diciembre de 2013 y 31 de diciembre de 2012.

	Año concluido al 31 de diciembre de 2013	% del UAFIDA de 2013	% de cambio respecto de 2012	Año concluido al 31 de diciembre de 2012
	(monto en Miles)			(montos en Miles)
Concesiones:	3,325,252	89.5%	15.6%	2,877,385
Bursatilizadas	1,838,341	49.5%	4.1%	1,765,541
No Bursatilizadas <sup>(1)</sup>	1,273,673	34.3%	40.5%	906,667
Puerto de Altamira	213,238	5.7%	3.9%	205,177
Venta de materiales	124,973	3.4%	18.9%	105,078
Construcción	263,529	7.1%	165.3%	99,334
<b>Total</b>	<b>3,713,754</b>	<b>100%</b>	<b>20.5%</b>	<b>3,081,797</b>

<sup>(1)</sup> Refleja los resultados de Opervite, subsidiaria de la Compañía a través de la cual opera las Autopistas Concesionadas así como otros proyectos de infraestructura de terceros.

La UAFIDA de la Compañía por el año concluido el 31 de diciembre de 2013 ascendió a \$3,713.8, misma que representó un incremento del 20.5% con respecto a los \$3,081.8 correspondientes al año concluido el 31 de diciembre de 2012. Este incremento se debió principalmente al Paquete Puebla que operó únicamente durante 20 días en 2012 en comparación al año completo de operación en 2013. La UAFIDA para esta autopista aumentó de \$23.0 en 2012 a \$265.2 en 2013. Adicionalmente, la Autopista Ecatepec-Pirámides incrementó la UAFIDA en 18.5% debido al aumento de \$366.4 en 2012 a \$434.2 en 2013.

La siguiente tabla muestra los ingresos de la Compañía por segmento de negocios para los años concluidos el 31 de diciembre de 2012 y 31 de diciembre de 2011.

	Año concluido al 31 de diciembre de 2012	% del UAFIDA de 2012	% de cambio respecto de 2011	Año concluido al 31 de diciembre de 2011
--	---	-------------------------	---------------------------------	---

	(monto en Miles)		(montos en Miles)	
Concesiones:	2,877,385	93.4%	11.8%	2,572,990
Bursatilizadas	1,765,541	57.3%	10.5%	1,598,145
No Bursatilizadas <sup>o)</sup>	906,667	29.4%	16.3%	779,297
Puerto de Altamira	205,177	6.7%	4.9%	195,548
Venta de materiales	105,078	3.4%	(38.5)%	170,932
Construcción	99,334	3.2%	59.4%	62,306
<b>Total</b>	<b>3,081,797</b>	<b>100%</b>	<b>9.8%</b>	<b>2,806,228</b>

<sup>o)</sup> Refleja los resultados de Opervite, subsidiaria de la Compañía a través de la cual opera las Autopistas Concesionadas así como otros proyectos de infraestructura de terceros.

La UAFIDA de la Compañía por el año concluido el 31 de diciembre de 2012 ascendió a \$3,081.8, misma que representó un incremento del 9.8% con respecto a los \$2,806.2 correspondientes al año concluido el 31 de diciembre de 2011. Este incremento se debió principalmente al aumento en la UAFIDA de los sectores de concesiones y construcciones, los cuales subieron 11.8% y 59.4%, respectivamente, parcialmente compensado por una disminución del 38.5% de la UAFIDA de nuestro sector de venta de materiales. Este incremento fue también resultado de la operación por 20 días del Paquete Puebla durante el 2012 y cuya UAFIDA fue de \$23.0, un incremento del 17.6% en la Autopista Ecatepec-Pirámides, un incremento del 14.97% en la Autopista Armería-Manzanillo y un incremento del 14.3% en la Autopista México-Toluca.

#### Generación Efectiva de Flujo

La administración de la Compañía utiliza la Generación Efectiva de Flujo como una métrica para medir la creación de valor. Esta métrica es utilizada por la Compañía para (i) evaluar la riqueza creada por la Compañía al cabo de un periodo de tiempo determinado, (ii) medir el comportamiento de los proyectos cuyos flujos no han sido objeto de bursatilización, (iii) evaluar la posibilidad de hacer prepagos de las bursatilizaciones con la caja de la Compañía y (iv) definir los mejores proyectos en los cuales poder invertir, con el objetivo de incrementar la generación efectiva de flujo. Esta métrica no es necesariamente utilizada por otras compañías y por lo tanto no es comparable con otras métricas utilizadas en la industria para medir la creación de valor.

Durante el trimestre concluido al 31 de marzo de 2014, la Compañía tuvo un flujo libre de efectivo de actividades de operación de \$1,046.5 millones de pesos, 8.3% superior a los \$966 millones de pesos que la Compañía tuvo durante el trimestre concluido al 31 de marzo de 2013. Debido al uso de flujo de efectivo para actividades de financiamiento por \$554.8 millones de pesos en el trimestre concluido al 31 de marzo de 2014, en comparación con los \$464.3 millones de pesos correspondientes al trimestre concluido al 31 de marzo 2013. Dicha variación se debe principalmente a que durante el trimestre concluido al 31 de marzo de 2014 se incrementaron los pagos realizados de las bursatilizaciones en relación con el primer trimestre del año anterior, derivado del cambio en la fecha de pago de la bursatilización Tenango-Ixtapan de la Sal, la cual anteriormente tenía una fecha de pago en un trimestre distinto, es por ello que el flujo de efectivo antes de inversiones para el primer trimestre del ejercicio 2014 fue de \$491.8 millones de pesos, mayor en un 5.9% a los \$464.3 millones de pesos del primer trimestre del ejercicio 2013.

Durante el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2013, la Compañía tuvo un flujo libre de efectivo de actividades de operación de \$3,574.6 millones de pesos, 9.7% superior a los \$3,259.1 millones de pesos que tuvo durante el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2012. Asimismo, el uso de flujo de efectivo para actividades de financiamiento por \$1,391.8 millones de pesos durante el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2013, en comparación con los \$409.1 millones de pesos que la Compañía tuvo durante el ejercicio concluido al 31 de diciembre 2012. Esto incluye \$1,281.9 millones de pesos relativos a los recursos provenientes de la colocación de acciones. En consecuencia, el flujo de efectivo antes de inversiones para el ejercicio 2013 fue \$2,182.8 millones de pesos, mayor en un 39.2% a los \$1,568.2 millones de pesos al no incluir la colocación accionaria.

La Compañía tuvo un flujo libre de efectivo de actividades de operación de \$3,259.1 millones de pesos, 36.1% superior a los \$2,395.5 millones de pesos que tuvo durante el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2011. Asimismo, el uso de flujos de efectivo para actividades de financiamiento por \$409.1 millones de pesos durante el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2012, en comparación con los \$1,574.1 millones de pesos que la Compañía tuvo durante el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2011. Esto incluye \$1,281.9 millones de pesos relativos a los recursos provenientes de la colocación de acciones. En consecuencia, el flujo de efectivo antes de inversiones para el ejercicio 2012 fue \$1,568.2 millones de pesos mayor (90.9%) a los \$821.4 millones de pesos, al no incluir la colocación accionaria.

Lo anterior, se muestra en la siguiente tabla:

	Período de tres meses concluido el 31 de marzo de		Período del año concluido el 31 de diciembre de		
	2014	2013	2013	2012	2011
	(en miles)				
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$ 1,046,545	\$ 966,708	\$ 3,574,620	\$ 3,259,112	\$ 2,395,518
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	\$ (554,759)	\$ (502,345)	\$ (1,391,847)	\$ (409,057)	\$ (1,574,135)
Otros: incremento en el capital accionario por la suscripción de acciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1,281,853	\$ -
Generación Efectiva de Flujo <sup>(1)</sup>	\$ 491,786	\$ 464,363	\$ 2,182,773	\$ 1,568,202	\$ 821,383

(1) Ver "Presentación de Cierta Información Financiera- UAFIDA y Generación Efectiva de Flujo"

Además de la Generación Efectiva de Flujo que se describe anteriormente, la Compañía destinó \$554.3 millones de flujo de efectivo en actividades de inversión durante el periodo de tres meses concluido al 31 de marzo de 2014, comparado con \$464.3 millones de flujo de efectivo en actividades de inversión durante el periodo de tres meses concluido el 31 de marzo de 2013. Las inversiones efectuadas en dichos periodos consistieron principalmente en inversiones en activos concesionados e inversiones en valores disponibles para venta.

La Compañía destinó en el año 2013, \$2,139.5 millones de flujo de efectivo en actividades de inversión, comparados con los \$2,840.5 millones destinados para tales efectos en el año 2012. Este decremento se debe principalmente a una disminución en las inversiones en concesiones durante el año 2012 por un monto de \$1,739.2 millones condensados con recursos percibidos a partir de inversiones en valores disponibles para venta por \$525.7 millones en 2012, comparados con inversiones adicionales realizadas en dichos valores durante el año 2013 por un monto de \$594.0 millones.

La Compañía destinó \$2,840.5 millones de flujo de efectivo en actividades de inversión durante el año 2012, comparados con los \$843.2 millones durante el año 2011, principalmente representados por inversiones en concesiones adicionales durante el año 2012 por un monto de \$2,843.5 millones.

## Liquidez y fuentes de financiamiento

### General

Históricamente, las principales fuentes de liquidez de la Compañía han sido (i) los flujos de efectivo generados por la operación de las autopistas no bursatilizadas, (ii) los flujos de efectivo generados por el resto de sus operaciones y (iii) los recursos derivados de la bursatilización de los derechos de cobro de peaje en las autopistas bursatilizadas. Desde hace varios años la Compañía tiene como política incurrir en deuda exclusivamente a través de sus subsidiarias. Para ello, se utiliza la autopista operada por una determinada subsidiaria para respaldar el pago de su deuda, sin utilizar o comprometer recursos que afecten a la Compañía. Por lo tanto, la Compañía, como sociedad

controladora, no tiene deuda ni obligaciones de garantía propias y por lo mismo toda la deuda a nivel consolidado representa deuda incurrida por sus Subsidiarias.

La principal fuente de financiamiento de la Compañía al día de hoy son las bursatilizaciones de los flujos de algunas de sus carreteras concesionadas. De acuerdo con los términos de algunas bursatilizaciones, todos los flujos de efectivo generados por la autopista cuyos flujos garantizan el pago de la deuda que se generen en exceso del monto necesario para cubrir los pagos de intereses y principal, deben aplicarse forzosamente a la amortización anticipada de la deuda. Sin embargo, una vez que, de dichos flujos, se han deducido los gastos de oferta y se han constituido las reservas necesarias para cubrir el pago de la deuda respectiva, los flujos de las carreteras bursatilizadas pueden ser destinados a fines corporativos de carácter general, con inclusión de la posibilidad de efectuar inversiones en otros proyectos o a pagar dividendos en su caso. En este sentido, mientras se encuentre pendiente de pago cualquier porción de la deuda incurrida mediante la emisión de certificados bursátiles, la Compañía no percibirá ingresos derivados de las cuotas de peaje generadas por la autopista en cuestión, y únicamente tendrá derecho al pago de los honorarios por administración y operación pactados en el contrato de concesión de dicha autopista.

En el futuro, la Compañía podría evaluar otras fuentes de financiamiento adicionales dependiendo de las condiciones del mercado. Sin embargo, la Compañía considera que sus fuentes de liquidez actuales serán suficientes para financiar sus gastos de operación y sus inversiones en activos durante el futuro predecible.

#### Bursatilizaciones

La siguiente tabla contiene un resumen de las operaciones de bursatilización, netas de gastos de emisión, celebradas por la Compañía al 31 de marzo de 2014, incluyendo sus fechas de vencimiento y las tasas de interés devengadas por las mismas.

Bursatilización	Al 31 de marzo de 2014		
	Monto (en miles)	Tasa	Fecha de vencimiento
Autopista México-Toluca:	5,279,142		
Emisión México-Toluca 2006:	4,054,516		
Certificados bursátiles preferentes	2,293,691	5.00% anual	Febrero 15, 2028
Certificados bursátiles subordinados	1,760,825	8.85% anual	Febrero 15, 2030
Emisión México-Toluca 2009 <sup>(1)</sup>	1,224,626	7.95% anual	Febrero 15, 2030
Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal	799,277	5.0% anual	Diciembre 1, 2034
Autopista Santa Ana-Altar ZonalCB 06U	686,503	5.40% anual	Diciembre 14, 2033
Autopista Santa Ana-Altar ZonalCB 06-2U	351,101	5.40% anual	Diciembre 14, 2034
Autopista Santa Ana-Altar ZonalCB 06-3U	571,400	5.40% anual	Diciembre 14, 2034
Autopista Peñón-Texcoco	1,055,315	TIIE + 2.95%	Diciembre 2, 2021
Autopista Atlixco-Jantetelco	225,181	5.83% anual	Septiembre 4, 2026

• Los certificados subordinados emitidos por el Fideicomiso Emisor para la Autopista Toluca (2009) devengan intereses a una tasa variable que se calcula con base en el valor ajustado de los certificados subordinados en la Emisión México-Toluca (2006), el valor de los valores subordinados en la Emisión México-Toluca (2009) y la tasa de interés fija devengada

por los certificados subordinados en la Emisión México-Toluca (2006). La tasa de interés aplicable a los pagos efectuados el 15 de agosto de 2013 y el 17 de febrero de 2014 fue del 7.93%.

## Bursatilización de la autopista México-Toluca

### Emisión México-Toluca 2003

El 19 de septiembre de 2003 PACSA constituyó ante BANCOMEXT el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca (2003). En esta emisión, la Compañía emitió una serie de certificados bursátiles preferentes y subordinados por un monto principal total equivalente a 1,458 millones de UDIs. Estos certificados estaban respaldados por los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la autopista México-Toluca. Además, el pago del monto principal y los intereses correspondientes a los certificados bursátiles preferentes fueron garantizados por una póliza de seguro de garantía expedida por MBIA; mientras que las obligaciones de pago para con MBIA, en el supuesto de que se hiciera uso de dicha póliza, se garantizaron con el patrimonio del fideicomiso. Los certificados bursátiles subordinados no estuvieron garantizados más que con el patrimonio del fideicomiso.

Los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca (2003) se amortizaron en forma anticipada con los recursos derivados de la colocación de los nuevos certificados bursátiles preferentes emitidos como parte de la Emisión México-Toluca 2006 que se describe a continuación. Los certificados bursátiles subordinados emitidos por el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca (2003) se intercambiaron por nuevos certificados bursátiles subordinados emitidos como parte de la Emisión México-Toluca 2006.

### Emisión México-Toluca 2006

El 3 de abril de 2006, PACSA constituyó ante Nafin el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca. De conformidad con esta emisión, la Compañía estableció un programa de emisión de certificados bursátiles preferentes y subordinados respaldados por los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la autopista México-Toluca, al amparo del PADEIM. En términos del PADEIM, todos los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente se encuentran amparados por una póliza de seguro de garantía expedida por MBIA. En virtud del contrato constitutivo del Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca, PACSA cedió los derechos de cobro de esa autopista a Nafin, en su carácter de fiduciaria, a efecto de que los recursos derivados de la operación de la autopista México-Toluca se apliquen al cumplimiento de sus obligaciones en el siguiente orden: (i) a pagar al Gobierno Federal una cantidad equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista, por concepto de aprovechamientos de la Concesión para la Autopista México-Toluca; (ii) a enterar el IVA recaudado sobre los cobros de peaje; (iii) a pagar a MBIA las primas de seguro aplicables; (iv) al pago de todas las cuentas por pagar a proveedores y todos los impuestos retenidos a estos últimos; (v) al pago de todos los gastos de operación y mantenimiento menor previstos en el presupuesto aprobado para el proyecto, en términos del contrato de fideicomiso; (vi) al establecimiento de una reserva de mantenimiento mayor; (vii) a compensar cualesquiera descuentos sobre las cuotas de peaje; (viii) al pago del monto principal de los certificados bursátiles preferentes y los intereses devengados por los mismos en las fechas de pago previstas, así como al pago de los impuestos retenidos a los tenedores de dichos certificados; (ix) a reembolsar a MBIA cualesquiera cantidades cubiertas por la misma en caso de que se haya hecho uso de la póliza de seguro respectiva; (x) a la constitución de una reserva para el pago de los certificados bursátiles preferentes; (xi) al pago de las cantidades autorizadas a pagarse a PACSA; (xii) al pago del monto principal de los certificados bursátiles subordinados y los intereses devengados por los mismos en las fechas de pago previstas, así como al pago de los impuestos retenidos a los tenedores de dichos certificados; (xiii) a la constitución de una cuenta para la amortización anticipada de los certificados bursátiles preferentes; (xiv) a la constitución de la cuenta de reserva para obras adicionales; (xv) a la constitución de una cuenta para la amortización anticipada de los certificados bursátiles subordinados; y (xvi) a para pagar a PACSA los intereses devengados por cualesquiera cantidades residuales, una vez solventadas todas las obligaciones antes citadas. Cuando se liquiden todas las cantidades adeudadas de conformidad con el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente, Nafin entregará a la SHCP el patrimonio restante, salvo por los ingresos por cuotas de peaje, que serán entregados a PACSA. Ni PACSA ni el resto de las partes del Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca serán responsables del pago de cualesquiera cantidades que no alcancen a cubrirse con el patrimonio de este último. El representante común de los tenedores de los certificados bursátiles emitidos por el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca es Monex.

Además, de estar garantizadas con el patrimonio del Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca como

se describió anteriormente, las obligaciones de pago a MBIA en el supuesto de que se haga uso de la póliza de seguro están garantizadas a través de un fideicomiso de garantía constituido el 7 de abril de 2006 cuyo patrimonio está constituido por acciones representativas del capital social de PACSA.

Al 31 de marzo de 2014, la reserva para el cumplimiento de las obligaciones de pago del Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente ascendía a \$410.76 millones. Al 31 de marzo de 2014, el monto principal insoluto de los certificados de la Emisión México-Toluca ascendía a \$1,224.6 millones.

El 5 de abril de 2006, las partes del Fideicomiso Emisor México-Toluca Vigente celebraron un convenio por virtud del cual PACSA asumió ciertos compromisos adicionales, incluyendo los siguientes: (i) no disolverse ni transformarse; (ii) mantener sus bienes e instalaciones en buenas condiciones y efectuar todas las reparaciones y reemplazos que se requieran de tiempo en tiempo; (iii) cumplir con los términos de la Concesión para la Autopista México-Toluca y mantener en todo tiempo la calificación exigida por la SCT; (iv) proporcionar a MBIA cierta información y documentación prevista en dicho convenio; (v) abstenerse de celebrar con sus filiales o accionistas cualquier contrato que involucre un importe total superior a USD\$50,000 en un mismo año calendario, a menos que se certifique y proporcione constancia de que los términos del contrato respectivo no son menos favorables para PACSA que los que podría obtener de un tercero independiente; (vi) abstenerse de incurrir en deuda o emitir cualesquiera valores, salvo en la medida permitida por el convenio; (vii) abstenerse de constituir, asumir, incurrir o tolerar la existencia de cualquier gravamen sobre sus activos, salvo en la medida permitida por el convenio; y (viii) abstenerse de celebrar cualquier contrato u operación con terceros sin el consentimiento previo de MBIA, salvo en la medida permitida por el convenio.

El 7 de abril de 2006, el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente emitió 11,137,473 certificados bursátiles preferentes y 3,646,559 certificados bursátiles subordinados, por un monto principal total equivalente a 1,511.9 millones de UDIs (la “Emisión México-Toluca 2006”). Los recursos derivados de la colocación de los certificados bursátiles preferentes y subordinados de la Emisión México-Toluca 2006 se utilizaron para liquidar la totalidad de las obligaciones insolutas de PACSA bajo el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca (2003).

Los certificados preferentes de la Emisión México-Toluca 2006 devengan intereses a una tasa fija de 5.0%. Estos certificados se vencen el 15 de febrero de 2028 y se encuentran sujetos a amortización anticipada en forma obligatoria en el supuesto de que los recursos afectos al Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente excedan de ciertas cantidades. Además, los certificados bursátiles preferentes pueden amortizarse total o parcialmente en cualquier fecha de pago, sujeto al pago de una prima a sus tenedores. Los certificados bursátiles preferentes de la Emisión México Toluca 2006 se cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “PADEIM 06U”.

Los certificados subordinados de la Emisión México-Toluca 2006 devengan intereses a una tasa fija de 8.85% y se vencen el 15 de febrero de 2030. Los certificados bursátiles subordinados de la Emisión México-Toluca 2006 se cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “PADEIM 06-2U”.

Al 31 de marzo de 2014, PACSA tenía activos totales por un monto equivalente a \$4,801 millones y un capital contable negativo que ascendía a \$(1,865) millones. Asimismo en el ejercicio fiscal de 2013, PACSA reportó una pérdida por \$762.0 millones y ventas totales por un monto de \$2,343.8 millones.

#### Emisión México-Toluca 2009

El 19 de marzo de 2009, el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca emitió 2,415,386 certificados bursátiles subordinados adicionales por un monto principal total equivalente a 241.5 millones de UDIs (la “Emisión México-Toluca 2009”). Los recursos derivados de la colocación de dichos certificados bursátiles subordinados se utilizaron principalmente para financiar la construcción de obras adicionales en la autopista México-Toluca.

Los certificados subordinados de la Emisión México-Toluca 2009 devengan intereses a una tasa variable que se determina con base en el valor ajustado de los certificados subordinados de la Emisión México-Toluca 2006, el valor de los certificados subordinados de la Emisión México Toluca (2009) y la tasa de interés fija devengada por los valores subordinados de la Emisión México-Toluca (2009). Estos certificados se vencen el día 15 de febrero de 2030.

Los certificados emitidos en esta emisión, tienen una prelación inferior a la de los certificados bursátiles

preferentes de la Emisión México-Toluca 2006 pero igual al de los certificados bursátiles subordinados de dicha emisión. Los certificados bursátiles de la Emisión México-Toluca 2009 están sujetos a la amortización anticipada en forma obligatoria en el supuesto de que los recursos afectos al Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca excedan de ciertas cantidades. En su caso, dichos certificados deberán amortizarse en forma proporcional a los certificados bursátiles subordinados de la Emisión México-Toluca 2006. Los certificados bursátiles subordinados de la Emisión México-Toluca 2009 se cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra "PADEIM 09-U". Al 31 de marzo de 2014, el monto principal insoluto de los certificados bursátiles subordinados de la emisión México-Toluca 2009 ascendía a \$1,224.6 millones y devengaba intereses a la tasa de 7.95%. Al 31 de marzo de 2014, el fideicomiso de la Emisión México-Toluca 2009 mantenía un monto de reserva de \$439.06 millones para el pago de cualquier obligación.

#### Bursatilización de la autopista Peñón-Textcoco

El 17 de diciembre de 2004 CPAC constituyó el Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón-Textcoco con el objeto de refinanciar la deuda incurrida en relación con dicha autopista. Para ello, cedió al fideicomiso los derechos de cobro de las cuotas de peaje respectivas, a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones de pago de los valores emitidos por dicho fideicomiso.

De conformidad con el mecanismo de pago previsto en el contrato constitutivo del Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón-Textcoco, los recursos generados por la operación de la autopista deben aplicarse en el siguiente orden: (i) a enterar el IVA recaudado sobre las cuotas de peaje; (ii) a pagar al Gobierno Federal y al Gobierno del Estado de México, por concepto de contraprestación, un importe equivalente a 1.0% y a 0.5%, respectivamente, del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) derivado de las cuotas de peaje cobradas en la autopista; (iii) al pago de los gastos de operación y mantenimiento previstos en el presupuesto respectivo aprobado en términos del contrato constitutivo del Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón-Textcoco; (iv) al establecimiento de una reserva de mantenimiento mayor por un monto equivalente a los costos correspondientes a seis meses de operaciones de la autopista conforme al presupuesto anual aprobado para el proyecto en términos del contrato de fideicomiso, y al pago de los gastos derivados del mantenimiento de esa reserva; (v) al pago de los gastos relacionados con la Emisión Peñón-Textcoco 2004; (vi) al pago del monto principal de los certificados bursátiles y los intereses devengados semestralmente por los mismos en las fechas de pago previstas; (vii) a la constitución de una reserva para el pago del principal y los intereses de la emisión, por un importe equivalente al doble de los intereses pagaderos al principio del trimestre correspondiente más los dos siguientes pagos de principal, para su uso en caso de que los recursos derivados de la operación de la autopista durante dicho trimestre resulten insuficientes para dicho efecto; y (viii) el saldo, en su caso, a la amortización anticipada de los valores respectivos en las fechas de pago de intereses programadas. Ni CPAC ni el resto de las partes del Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón-Textcoco serán responsables del pago de cualesquiera cantidades que no alcancen a cubrirse con el patrimonio de este último. El representante común de los tenedores de los certificados bursátiles de la Emisión Peñón-Textcoco 2004 es Casa de Bolsa Ve por Más, S.A. de C.V.

El 23 de diciembre de 2004, el Fideicomiso Emisor de la Autopista Peñón-Textcoco emitió 18,500,000 certificados bursátiles por un monto principal total de \$1,850.0 millones. Estos certificados se cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra "CPACCB 04" (la "Emisión Peñón-Textcoco 2004"). Los recursos derivados de la colocación de los valores de la Emisión Peñón-Textcoco 2004 se utilizaron principalmente como capital de trabajo y para el establecimiento de las reservas necesarias. Además, \$581.0 millones se destinaron a amortizar en forma anticipada la totalidad de los certificados de participación ordinaria emitidos al amparo de un contrato de fideicomiso irrevocable de administración de fecha 9 de agosto de 1994, celebrado entre CPAC y Banco Interacciones, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Interacciones, con el objeto de refinanciar el proyecto.

Los certificados bursátiles de la Emisión Peñón-Textcoco 2004 están sujetos a amortización obligatoria, en las fechas de pago de principal e intereses pactadas, con el saldo de los recursos generados por la operación de la autopista una vez satisfechas las obligaciones enumeradas en el segundo párrafo de este apartado, sin el pago de prima alguna a los tenedores. Los certificados de la Emisión Peñón-Textcoco 2004 no pueden amortizarse en forma voluntaria.

Los certificados bursátiles de la Emisión Peñón-Textcoco 2004 devengan intereses a una tasa anual equivalente a la TIIE + 2.95 y se vencen el 2 de diciembre de 2021. Además, los términos de la Emisión Peñón-Textcoco 2004 prevén el pago de intereses moratorios a una tasa equivalente a 1.5 veces la tasa de interés ordinaria. Al 31 de marzo de 2014, el monto principal insoluto de los certificados de la Emisión Peñón Textcoco ascendía a \$1,119.1 millones y la reserva para cubrir el servicio de la deuda representada por dichos certificados ascendía a \$187.1 millones.

Al 31 de marzo de 2014, CPAC tenía activos totales por un monto equivalente a \$4,604 millones y un capital contable que ascendía a \$851.0 millones. Asimismo en el ejercicio fiscal de 2013 reportó utilidades por \$39.2 millones y ventas totales equivalentes a \$444.0 millones.

#### Bursatilización de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal

El 11 de diciembre de 2013 ATISA y Pinseco constituyeron, en su carácter de fideicomitentes, un fideicomiso con Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, para la emisión de certificados bursátiles fiduciarios por un monto principal total equivalente a 158,057,900 UDIs, los cuales se encuentran respaldados por los flujos derivados de las cuotas de peaje recaudadas del aforo que transita en la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal. Dichos certificados bursátiles son quirografarios, por lo que no cuentan con garantía específica alguna.

El 17 de febrero de 2014, el Fideicomiso Emisor para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal emitió 1,580,579 certificados bursátiles por un monto principal total equivalente a 158,057,900 UDIs (equivalente a \$809,999,636.25) (la "Emisión Tenango-Ixtapan de la Sal"). Los certificados objeto de la Emisión Tenango-Ixtapan de la Sal devengan intereses a una tasa fija de 5.0% anual, en tanto los mismos no sean amortizados en su totalidad o hasta la fecha de su vencimiento, o bien, en su caso, a una tasa fija del 6.0% anual a partir de la fecha de su vencimiento y hasta en tanto no sean amortizados. Además los certificados bursátiles pueden amortizarse total o parcialmente en cualquier momento de forma voluntaria, sujeto al pago de una prima a sus tenedores, o bien, de manera obligatoria en caso de presentarse una causa de vencimiento anticipado.

Los recursos derivados de la operación de la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal se aplican conforme al siguiente orden, en términos del Fideicomiso Emisor: (i) a enterar el IVA recaudado sobre las cuotas de peaje cobradas en la autopista, (ii) a pagar al Gobierno del Estado de México una cantidad equivalente al 1.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista, por concepto de contraprestación por la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal; (iii) al pago de todos los gastos de operación y mantenimiento mayor previsto en el presupuesto aprobado en términos del contrato de fideicomiso; (iv) al establecimiento de una reserva o, en su caso, pagará los gastos administrativos del periodo de que se trate; (v) al pago de todos los gastos de operación y mantenimiento menor previstos en el presupuesto aprobado para el proyecto en términos del contrato de fideicomiso; (vi) al establecimiento de una reserva de mantenimiento mayor de operaciones de la autopista conforme al presupuesto anual aprobado para el proyecto en términos del contrato de fideicomiso; y (vii) al pago del monto de principal de dichos certificados bursátiles y los intereses devengados por los mismos en las fechas de pago respectivas. Ni ATISA, ni Pinseco ni el resto de las partes del Fideicomiso Emisor para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal serán responsables del pago de cualesquiera cantidades que no alcancen a cubrirse con el patrimonio de éste último. El representante común de los tenedores de los certificados bursátiles emitidos por el Fideicomiso Emisor para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal es Monex.

Los certificados bursátiles de la Emisión Tenango-Ixtapan de la Sal vencen el 1 de diciembre de 2034 y cotizan bajo la clave de pizarra "TENIXCB 14U". Al 31 de marzo de 2014, el monto principal insoluto de dichos certificados ascendía a \$813.0 millones.

Al 31 de marzo de 2014, ATISA tenía activos totales por un monto equivalente a \$884.2 millones y un capital contable negativo que ascendía a \$(174.1) millones. Asimismo en el ejercicio fiscal de 2013 reportó una pérdida por \$25 millones y ventas totales equivalentes a \$155.6 millones.

#### Bursatilización de la autopista Santa Ana-Altar

El 30 de agosto de 2006, Zonalta constituyó el Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana Altar y cedió al fiduciario los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la autopista a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones de pago de los valores emitidos por dicho fideicomiso. De conformidad con el mecanismo de pago previsto en el contrato constitutivo del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar, los recursos derivados de la operación de la autopista deberán aplicarse de forma obligatoria en el siguiente orden: (i) a enterar el IVA recaudado sobre las cuotas de peaje; (ii) a pagar al Gobierno del Estado de Sonora, por concepto de contraprestación, un importe equivalente a 2.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista; (iii) al pago de los gastos de operación y mantenimiento menor previstos en el presupuesto correspondiente aprobado en términos del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar; (iv) a la constitución de una reserva para gastos de mantenimiento mayor por un importe equivalente al 50% de la cantidad que resulte más alta de entre la presupuestada para dicho concepto para el año en curso y

la presupuestada para el siguiente año, así como al pago de los gastos respectivos; (v) al pago de los gastos incurridos con motivo de la Emisión Santa Ana-Altar 2006; (vi) al pago de los intereses semestrales devengados por los certificados bursátiles, en las fechas de pago previstas; (vii) a la constitución de una reserva para el pago de la deuda derivada de esta emisión por un importe equivalente al monto principal y los intereses exigibles y pagaderos sobre los certificados bursátiles en las siguientes tres fechas de pago de intereses semestrales; y (viii) el saldo, en su caso, a la amortización obligatoria de los certificados bursátiles en las fechas de pago de intereses pactadas. Ni Zonalta ni el resto de las partes del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar serán responsables del pago de cualesquiera cantidades que no alcancen a cubrirse con el patrimonio de este último.

El 14 de diciembre de 2006, el Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar emitió 4,235,329 certificados bursátiles fiduciarios por un monto principal total equivalente a 423.5 millones de UDIs. Estos certificados que se cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “ZONALCB 06U” (la “Emisión Santa Ana-Altar 2006”). Los recursos derivados de la colocación de la Emisión Santa Ana-Altar 2006 se utilizaron principalmente como capital de trabajo y para constituir una reserva para cubrir el pago de la deuda representada por los citados certificados bursátiles.

Los certificados emitidos al amparo de la Emisión Santa Ana-Altar 2006 están sujetos a amortización en forma tanto obligatoria como voluntaria. En términos del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar, el saldo de los recursos derivados de la operación de la autopista, una vez satisfechas las obligaciones enumeradas en el segundo párrafo de este apartado, deberá aplicarse a amortizar en forma obligatoria dichos certificados, sujeto al pago de una prima a los tenedores de dichos certificados en el supuesto de que el importe pagado en forma anticipada se exceda del monto previsto en el contrato constitutivo del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar. Además, los certificados bursátiles de la Emisión Santa Ana-Altar 2006 pueden amortizarse en forma voluntaria en cualquier momento, sujeto al pago de la prima sujeto a los tenedores de dichos certificados en el supuesto de que el importe pagado en forma anticipada exceda del previsto en el citado fideicomiso.

#### Prepago parcial de los Certificados Bursátiles de Zonalta

El 11 de junio de 2012, la Asamblea General de Tenedores de los Certificados Bursátiles Fiduciarios aprobó el prepago parcial de los Certificados Bursátiles Fiduciarios (ZonalCB 06U) emitidos al amparo del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar. La Asamblea de tenedores, además del prepago parcial por hasta \$389.9 millones de los certificados bursátiles Zonal CB 06U, autorizó la aportación de \$10.1 millones para mantenimiento mayor y el intercambio de los certificados bursátiles por una serie de certificados bursátiles que se describen a continuación.

En cumplimiento de las resoluciones tomadas en la Asamblea General de Tenedores de los Certificados Bursátiles Fiduciarios ZonalCB 06U, el 19 de junio de 2012, el Comité Técnico del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar firmó el convenio modificatorio al Fideicomiso No. F/1486, previamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”). En ese convenio se instrumentó el intercambio de los Certificados ZonalCB 06U, dividiendo la deuda en tres series con características diferentes. El canje de los Certificados Bursátiles fue de la siguiente forma, bajo las series Serie 06U, Serie 06-2U y Serie 06-3U, respectivamente:

- Una serie preferente (“ZONALCB 06U”) por un monto equivalente a 50% de la deuda, equivalentes a 211,739,500 UDIs. Esta serie de certificados bursátiles tiene una fecha de vencimiento de 14 de diciembre de 2033 y una tasa de interés real de 5.40%, incrementable gradualmente hasta 5.60%, si estos certificados no están completamente liquidados al 14 de diciembre de 2031. El principal se pagará al vencimiento aunque existe la opción de pagos anticipados semestrales. Los intereses se pagarán semestralmente.
- Una serie subordinada (“ZONALCB 06-2U”) por un monto equivalente a 20%, equivalentes a 84,695,800 UDIs. Esta serie de certificados bursátiles tiene una tasa de interés real de 5.40% hasta el 14 de diciembre de 2031; después de esta fecha se la tasa de interés se incrementará gradualmente a 5.60% hasta la fecha de liquidación de la deuda, cuyo vencimiento es el 14 de diciembre de 2034. Una vez que la serie preferente se haya liquidado en su totalidad y si existe un remanente de recursos, se pagará anticipadamente, hasta donde alcance, la serie subordinada. El monto principal de esta serie de certificados bursátiles se pagará al vencimiento de los mismos, aunque existe la opción de amortizarlos anticipadamente. Los intereses se pagarán semestralmente, en caso de tener los recursos suficientes.

- Una serie convertible a serie preferente (“ZONALCB 06-3U”) por un monto equivalente a 30% de la deuda, equivalentes a 127,043,700 UDIs. Estos certificados bursátiles tienen una tasa de interés real de 5.40% hasta el 4 de diciembre de 2031; después de esta fecha, la tasa de interés se incrementará gradualmente a 5.60% hasta la fecha de liquidación de la deuda. Cada vez que los prepagos acumulados de la Serie Preferente asciendan a 5% del saldo inicial de la misma, 8% de los certificados de la serie convertible se convertirán en serie preferente.

La Compañía determinó que los términos de los certificados bursátiles modificados no eran sustancialmente diferentes, y por lo tanto, la modificación no se contabilizó como una extinción de deuda. Esta actualización de los certificados no generó ni requirió flujos de efectivo.

Al 31 de marzo de 2014, el monto principal insoluto total de los certificados bursátiles “ZONALCB 06U”, “ZONALCB 06-2U”, “ZONALCB 06-3U” ascendía a \$1,609 millones y el importe de la reserva para cubrir el servicio de la deuda representada por los mismos ascendía a \$22.8 millones.

Al 31 de marzo de 2014, Zonalta tenía activos totales por un monto equivalente a \$1,499.9 millones y un capital contable que ascendía a \$415.3 millones. Asimismo en el periodo terminado al 31 de marzo de 2014 reportó pérdidas por 68.8 millones y ventas totales equivalentes a \$173.2 millones.

#### Bursatilización de la autopista Atlixco-Jantetelco

El 15 de septiembre de 2006, CONCEMEX y RCA constituyeron el Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco. En él, aportaron los derechos de cobro de las cuotas de peaje correspondientes al Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán y al Tramo Morelos, respectivamente, para garantizar sus obligaciones de pago de los certificados bursátiles que emita dicho fideicomiso. En términos del contrato respectivo, CONCEMEX es responsable de 85.0% del monto total de la deuda representada por los certificados bursátiles que emita el fideicomiso y RCA es responsable del restante 15.0%.

De conformidad con el mecanismo de pago previsto en el contrato constitutivo del Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco los recursos derivados de la operación de la autopista deben aplicarse en el siguiente orden: (i) a enterar el IVA recaudado sobre las cuotas de peaje del Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán y del Tramo Morelos; (ii) a pagar, por concepto de contraprestación al Gobierno del Estado de Puebla, un importe equivalente a 1% de los ingresos brutos (excluyendo el IVA) generados por las cuotas de peaje correspondientes al Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán y (b) al Estado de México, un importe equivalente a 5% de los ingresos brutos mensuales (excluyendo el IVA) generados por las cuotas de peaje correspondientes al Tramo Morelos; (iii) al pago de los gastos de operación y mantenimiento menor previstos en los presupuestos aprobados al respecto de conformidad con el Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco; (iv) a la constitución de una reserva para gastos de mantenimiento mayor relacionados con el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán, por un monto de \$451,197, misma que únicamente podrá utilizarse previa autorización del Gobierno del Estado de Puebla; (v) al pago de los gastos relacionados con el mantenimiento de la Emisión Atlixco-Jantetelco 2006; (vi) al pago de intereses en forma semestral en las fechas pactadas; (vii) al mantenimiento de una reserva para el pago de intereses por un importe equivalente al total de intereses pagaderos en las siguientes dos fechas de pago pactadas; (viii) una vez que el TPDV correspondiente al Tramo Morelos supere la cantidad de 9,100, a pagar al Gobierno del Estado de Morelos un importe equivalente a 50.0% de los ingresos generados por dicho tramo; y (ix) el saldo, en su caso, a la amortización del monto principal de los certificados bursátiles en las fechas previstas para dicho efecto. Ni CONCEMEX, ni RCA, ni el resto de las partes del Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco serán responsables del pago de cualesquiera cantidades que no alcancen a cubrirse con el patrimonio del fideicomiso. El representante común de los tenedores de certificados bursátiles emitidos por el Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco es Monex.

El 15 de septiembre de 2006, el Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco emitió 1,438,418 certificados bursátiles por un monto principal total equivalente a 143.8 UDIs. Estos certificados bursátiles se cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “CONCECB 06U” (la “Emisión Atlixco-Jantetelco 2006”). Los recursos derivados de la colocación de la Emisión Atlixco-Jantetelco 2006 se destinaron, entre otras cosas, a capital de trabajo y al pago de ciertos gastos de construcción y reparación del Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán incurridos por el Gobierno del Estado de Puebla.

Los certificados bursátiles de la Emisión Atlixco-Jantetelco 2006 están sujetos a amortización en forma tanto

obligatoria como voluntaria. Dichos certificados deberán amortizarse en forma obligatoria en cada fecha de pago en caso de que el Fideicomiso cuente con fondos disponibles, una vez cubiertas las obligaciones enumeradas en el segundo párrafo de este apartado, sujeto al pago de una prima a sus tenedores en el supuesto de que el porcentaje amortizado sea superior al previsto en el contrato constitutivo del Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco. Además, los certificados bursátiles de la Emisión Atlixco-Jantetelco 2006 pueden amortizarse en forma voluntaria en cualquier momento, sujeto al pago de una prima a sus tenedores en el supuesto de que el porcentaje amortizado sea superior al previsto en el contrato constitutivo del Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco. En el supuesto de que los recursos generados por la autopista Atlixco-Jantetelco resulten insuficientes para cubrir oportunamente los pagos de principal e intereses correspondientes en las fechas pactadas, RCA y CONCEMEX tendrán derecho a solicitar que la concesión respectiva se prorrogue por dos años con el objeto de cubrir sus respectivas obligaciones bajo los certificados bursátiles y, de otorgarse dicha prórroga, únicamente los recursos generados por la operación del Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán continuarán afectos al Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco.

Los certificados bursátiles de la Emisión Atlixco-Jantetelco 2006 devengan intereses a una tasa anual de 5.83% y vencen el 4 de septiembre de 2026. Al 31 de marzo de 2014, el monto principal insoluto total de dichos certificados ascendía a \$267.2 millones y el importe de la reserva mantenida por el Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco para cubrir el pago de dicha deuda ascendía a \$15.8 millones.

CONCEMEX se fusionó con la empresa CPAC el 31 de diciembre de 2013 y actualmente el proceso de fusión no ha concluido.

Al 31 de marzo de 2014, CPAC tenía activos totales por un monto equivalente a \$4,604 millones y un capital contable que ascendía a \$851.0 millones. Asimismo en el ejercicio fiscal de 2013 reportó utilidades por \$39.2 millones y ventas totales equivalentes a \$444.0 millones.

Por su parte, al 31 de marzo de 2014, RCA tenía activos totales por un monto equivalente a \$49.42 millones y un capital contable que ascendía a -\$29.3 millones. Asimismo en el ejercicio fiscal de 2013 reportó utilidades por \$0.5 millones y ventas totales equivalentes a \$5.7 millones.

## Inversiones en activos fijos

A continuación se presenta un cuadro que describe las principales inversiones en activos fijos que ha realizado la Compañía durante los períodos que se presentan, en los principales sectores que conforman su actividad:

Inversión en activos fijos Sector	Trimestres concluidos el 31 de marzo de		Años concluidos el 31 de diciembre de		
	2014	2013	2013	2012	2011
Concesiones	\$2,241	\$8,783	\$36,095	\$21,554	\$17,234
Plantas	\$11,164	\$10,609	\$1,448	\$1,999	\$3,878
Construcción	\$0	\$37	\$33,365	\$32,412	\$2,133
Total	\$13,405	\$19,429	\$70,908	\$55,965	\$23,245

La suma de inversiones en activos fijos se incrementó aproximadamente en un 26.7% en 2013 en comparación con el año concluido el 31 de diciembre de 2012. El incremento en la suma de inversiones en activos fijos en 2013 se debió principalmente a un incremento del 67.5% en el gasto relacionado con el sector concesiones, debido a la adquisición en el año 2013 de varios camiones utilizados para el mantenimiento de las concesiones y, en menor medida, a la reducción en inversión relacionadas con los segmentos de ventas y materiales y de construcción.

La suma de inversiones en activos fijos se incrementó aproximadamente en un 140.8% en 2012 en comparación con el año concluido el 31 de diciembre de 2011. El incremento en la suma de inversiones en activos fijos en 2012 se debió principalmente a un incremento del 1,522.2% en inversión relacionada con el sector de venta de materiales por \$30.4 millones derivados de la compra de equipo por trituración.

## Inversiones de Capital.

A través de IPM, la Compañía planea incrementar su capacidad y servicio mediante la compra de una nueva grúa de muelle así como cuatro nuevas grúas de pórtico (RTG's) para el Puerto de Altamira. Se espera hacer la compra de estas grúas durante el fin del 2014 para poder ser entregadas y puestas en servicio en el 2016, momento en el cual la Compañía estima que más barcos Post-Panamax arribarán al Puerto de Altamira. Dichas compras se deberán a que más barcos Post-Panamax estarán arribando al puerto de Altamira en el futuro. La Compañía espera que la inversión será de alrededor de 14 millones de Dólares, pero debido a que las negociaciones no han avanzado no la Compañía no puede determinar exactamente el costo actual, financiamiento o fechas de entrega de este proyecto.

Adicionalmente, la Compañía necesitará invertir, a través de GCI, en modernizar su planta de asfalto en el próximo año para optimizar la producción y disminuir el costo de producción por tonelada. A pesar de que las negociaciones no han comenzado, se estima la inversión en aproximadamente 6 millones de Dólares para implementar dichos planes de modernización, es decir aproximadamente 70 millones de Pesos. La Compañía no ha definido los tiempos de entrega o términos de financiamiento para dicha compra, y en tanto ello sucede la Compañía puede considerar otras opciones, tales como relocalizar la planta en beneficio de las operaciones de la empresa.

Por último, la Compañía destinará recursos para la construcción de las autopistas cuya concesión les ha sido otorgada y cuyos títulos de concesión han sido firmados. Se destinarán aproximadamente \$1,500 millones durante los años de 2014 y 2015 a la autopista Peñón-Ecatepec. La Compañía requiere destinar aproximadamente \$225 millones a la autopista Tlaxcala-Puebla, cuya construcción concluyó en el año 2014. Finalmente, la Compañía estima una inversión de \$3,290 millones para la construcción del Tramo Marquesa-Puebla durante los años 2014 y 2016.

## Obligaciones contractuales

De acuerdo con los términos de sus Concesiones, en el supuesto de que se cumplan ciertas condiciones —por ejemplo, en caso de que en un determinado período el Tráfico Promedio Diario de una autopista exceda del previsto en la concesión respectiva—, la Compañía estará obligada a efectuar ciertas inversiones en el proyecto

correspondiente, incluyendo inversiones en obras de construcción. A continuación se adjunta la siguiente tabla, la cual describe las obligaciones contractuales de inversión de la Compañía, siempre que se cumplan los supuestos previstos en las respectivas Concesiones, por menos de un año, de uno a tres años, de tres a cinco y más de cinco:

Obligaciones contractuales

COLOCACIÓN	COMPAÑÍA	VENCIMIENTOS				
		DEUDA		ENTRE 1	ENTRE 3	MAYOR A
		TOTAL	A UN AÑO	A 3 AÑOS	A 5 AÑOS	5 AÑOS
MÉXICO - TOLUCA PREFERENTE	PACSA	\$4,988,603	\$334,824	\$742,782	\$847,505	\$3,063,492
MÉXICO - TOLUCA SUBORDINADA 2006	PACSA	\$4,532,800	\$214,470	\$455,234	\$491,519	\$3,371,577
MÉXICO - TOLUCA SUBORDINADA 2009	PACSA	\$3,501,450	\$108,375	\$239,587	\$275,624	\$2,877,864
PEÑÓN - TEXCOCO	CPAC	\$1,435,562	\$185,494	\$395,731	\$429,549	\$424,787
TENANGO - IXTAPAN DE LA SAL	ATISA Y PINSECO	\$2,512,347	\$37,030	\$92,178	\$102,384	\$2,280,755
ATLIXCO - JANTETELCO	CONCEMEX	\$301,889	\$54,144	\$108,659	\$97,011	\$42,075
SANTA ANA - ALTAR PREFERENTE	ZONALTA	\$2,012,657	\$79,555	\$164,905	\$179,750	\$1,588,447
SANTA ANA - ALTAR SUBORDINADA	ZONALTA	\$1,121,744	\$20,612	\$45,151	\$52,051	\$1,003,930
SANTA ANA - ALTAR CONVERTIBLE	ZONALTA	\$2,359,914	\$31,681	\$67,308	\$72,700	\$2,188,226
DEUDA A LARGO PLAZO <sup>(1)</sup>		\$22,766,966	\$1,066,186	\$2,311,536	\$2,548,092	\$18,444,380
OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES <sup>(2)</sup>		\$223,666	\$164,507	\$59,159	\$0	0
TOTAL		\$22,990,632	\$1,230,693	\$2,370,695	\$2,548,092	\$18,444,380

(1) Estas son estimaciones de algunas de las bursatilizaciones que están emitidas en UDIs. En consecuencia, los importes que se muestran representan el equivalente del peso de los pagos proyectados en UDIs. Se estimó la tasa de cambio de UDIs a pesos basado en el tipo de cambio al 31 de marzo de 2014, suponiendo que se incrementa cada año una tasa de inflación del 4%. Además, los importes incluyen los pagos de intereses proyectados. Como algunas de nuestras obligaciones de bursatilización incurrirán en interés de la THIE, calculamos los intereses pagaderos futuro basado en la THIE a partir del 31 de marzo de 2014.

(2) Estas cifras representan las obligaciones de la Compañía en relación con el mantenimiento mayor de las carreteras que operamos. Los títulos de concesión obligan a la Compañía a mantener sus carreteras en condiciones óptimas de funcionamiento, por lo cual debe realizar mantenimiento rutinario. Estas cifras representan los montos devengados en los estados financieros condensados consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2014. Futuros gastos de mantenimiento que se han devengado al 31 de marzo de 2014 dependen de que ocurran ciertos eventos (principalmente del deterioro de las carreteras por el tránsito de vehículos) y por lo tanto no se incluyen en esta tabla, dada su naturaleza contingente.

Revelaciones cuantitativas y cualitativas en cuanto a los riesgos de mercado

El riesgo de mercado es la posibilidad de que cambios en las tasas de interés y precios de mercado de ciertos valores resulten en pérdidas para la Compañía. Dentro del curso habitual de sus operaciones, la Compañía está expuesta a riesgos de mercado que están relacionados principalmente con la posibilidad de que ciertos cambios en la tasa de conversión de UDIs a Pesos afecten en forma adversa el valor de sus activos y pasivos financieros o sus futuros flujos de efectivo y ganancias. Las UDIs son un factor de conversión que toma en consideración los efectos contables de la inflación. Al 31 de marzo de 2014, el 88.7% de las obligaciones de deuda de la Compañía, principalmente bursatilizaciones, estaban denominadas en UDIs. Este riesgo está mitigado en forma parcial por el hecho de que los ingresos generados por los derechos de cobro de las concesiones que fueron bursatilizados están sujetos a ajustes anuales con base en el índice de inflación.

Además, la Compañía está expuesta a los riesgos de mercado relacionados con las fluctuaciones en las tasas de interés debido a que algunas de sus emisiones de certificados bursátiles devengan intereses a tasas variables vinculadas a la THIE, y el aumento de dicha tasa daría como resultado que la Compañía enfrente costos de financiamiento mayores.

La siguiente tabla muestra la exposición a las tasas de interés y fluctuaciones del tipo de cambio de la deuda a largo plazo de la Compañía, al 31 de marzo de 2014:

COLOCACIÓN	COMPAÑÍA	GASTO FINANCIERO			
		TIIIE +1.00%	TIIIIE -1.00%	UDI +1.00%	UDI -1.00%
MÉXICO - TOLUCA PREFERENTE	PACSA	-	-	31,823,830	- 31,823,830
MÉXICO - TOLUCA SUBORDINADA 2006	PACSA	-	-	19,399,660	- 19,399,660
MÉXICO - TOLUCA SUBORDINADA 2009	PACSA	-	-	13,365,460	- 13,365,460
PEÑÓN - TEXCOCO TENANGO - IXTAPAN DE LA SAL	CPAC	11,347,157	- 11,347,157	-	-
ATLIXCO - JANTETELCO	ATISA Y PINSECO	-	-	8,513,004	- 8,513,004
SANTA ANA - ALTAR PREFERENTE	CONCEMEX	-	-	2,841,621	- 2,841,621
SANTA ANA - ALTAR SUBORDINADA	ZONALTA	-	-	9,098,928	- 9,098,928
SANTA ANA - ALTAR CONVERTIBLE	ZONALTA	-	-	3,760,538	- 3,760,538
	ZONALTA	-	-	6,120,102	- 6,120,102
TOTAL		11,347,157	- 11,347,157	94,923,143	- 94,923,143
TASA DE IMPUESTOS (ISR)		28.0%	28.0%	28.0%	28.0%
SENSIBILIDAD PARA EFECTOS DE REVELACIÓN		8,169,953	- 8,169,953	68,344,663	- 68,344,663

#### Operaciones no reconocidas en el estado de posición financiera

La Compañía no tiene concertada operación alguna que no esté reconocida en su estado de posición financiera.

## ACTIVIDADES DE LA COMPAÑÍA

### Negocio

La Compañía es una de las principales compañías de operación de concesiones en México con base en el número de concesiones en nuestro portafolio. A la fecha, la Compañía cuenta con 16 concesiones, conformadas por 15 carreteras y una terminal portuaria. Las concesiones carreteras incluyen la operación de 24 autopistas de cuota (18 de las cuales se encuentran en operación y 6 de ellas en etapa de construcción) y un puente. Adicionalmente a la operación de concesiones de infraestructura la Compañía participa en (i) la supervisión de construcción, operación y mantenimiento de carreteras; y (ii) la producción de asfalto y otros insumos relacionados con la construcción de carreteras. El propósito principal de estas actividades es proveer de servicios al portafolio de concesiones de la Compañía, a efecto de minimizar costos con el objetivo de incrementar su retorno de inversión, con ingresos consolidados equivalentes a 4.1 billones para 2011, 4.5 billones para 2012 y 5.8 billones para 2013.

La división de concesiones de infraestructura para transportes representó el 75.5% de los ingresos consolidados de la Compañía para 2013. De ese 75.5%, 85.4% se deriva de la operación de las concesiones carreteras y operación del puente, mientras que el 14.6% restante proviene de la concesión portuaria. Las 24 carreteras de cuota y el puente tienen una extensión total de 976 km y se encuentran ubicadas estratégicamente y principalmente en áreas de alta densidad poblacional, con un TPDV de 165,406 en el primer trimestre de 2014. Durante el año 2013, más de 58.9 millones de vehículos transitaron a través de las 18 carreteras de cuota de la Compañía y el puente José López Portillo. La Compañía tiene presencia nacional con concesiones ubicadas en el Distrito Federal y los estados de México, Morelos, Puebla, Guerrero, Tlaxcala, Michoacán, Colima, Sonora, Tamaulipas y Veracruz. Las concesiones de la Compañía producen ingresos estables y flujos de efectivo predecibles, los cuales, en virtud de que hemos reducido nuestra deuda, proveen de recursos para desarrollar nuevos proyectos de infraestructura. Adicionalmente, hemos sido capaces de extender los términos de varias concesiones mediante la ampliación y mejora de carreteras existentes. Al 31 de marzo de 2014, el plazo promedio de nuestras concesiones era de 33 años.

La concesión portuaria de la Compañía se encuentra localizada en Altamira, Tamaulipas donde la Compañía opera una terminal portuaria de usos múltiples, con capacidad para procesar anualmente aproximadamente 500,000 contenedores anualmente. El puerto está ubicado en un área de aproximadamente 269,470 m<sup>2</sup>, 600 metros de frente al mar, incluyendo una opción para extender dicha longitud en 350 metros adicionales. Durante 2013, se procesaron 181,532 contenedores, 460,160 toneladas de acero, 25,430 de carga general y 836 coches.

La división de construcción y mantenimiento presta servicios principalmente a las concesiones de la Compañía y, en ciertas situaciones limitadas, a terceros. A través de esta división de negocios la Compañía presta servicios de construcción para sus nuevos desarrollos de infraestructura, así como para servicios de mantenimiento para las concesiones que se encuentran en plena operación. Esta división de negocio representó 17.5% de nuestros ingresos consolidados en el 2013.

A través de la división de materiales e insumos, la Compañía opera una de las plantas de asfalto más grandes del área metropolitana de la Ciudad de México. La Compañía produce mezclas asfálticas que se utilizan para pavimentar carreteras y caminos suburbanos. Nuestra planta de asfalto tiene una capacidad aproximada de 1.4 millones de toneladas. En 2013, la Compañía produjo 401,134 toneladas de mezcla asfáltica. Adicionalmente, la Compañía opera otras plantas que se dedican a la construcción de vallas para carreteras y otros productos de concreto prefabricados que se utilizan para obras de urbanización y la construcción de caminos. Nuestra división de materiales e insumos representó 7.0% de nuestros ingresos consolidados.

El sector construcción de la Compañía realiza obras de ingeniería y construcción, así como colocación de mezcla asfáltica, entre otros. Este sector representó 17.48% de los ingresos consolidados de la compañía en el ejercicio fiscal 2013. La división de construcción presta servicios tanto a la Compañía, en el desarrollo y construcción de sus concesiones y, en algunas ocasiones, a terceros. Las obras construidas por las que se derivan los ingresos de esta división fueron el distribuidor Reforma-Constituyentes, el Distribuidor Acopilco y ampliación de la autopista Altar-Pitiquito.

## Historia

La Compañía es producto de la conciliación del procedimiento de concurso mercantil y la reestructuración corporativa y operativa de Grupo Tribasa, S.A. de C.V., una empresa fundada en 1969 que se convirtió en una de las mayores operadoras de proyectos de infraestructura en el país. Como parte de dicha reestructuración, en 2003 el nuevo equipo directivo de la Compañía llegó a un acuerdo definitivo con sus acreedores, tras lo cual la Compañía adoptó un nuevo modelo de negocios centrado en la promoción, el desarrollo y la administración de proyectos de infraestructura.

En 2005 la Compañía levantó la suspensión a la cotización de sus acciones en la BMV y en 2006 adoptó la denominación de “Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V” incursionando con ello en una nueva era. La Compañía consolidó la estabilidad de su estado de posición financiera mediante la celebración de varias operaciones de bursatilización sin recurso respecto de varias autopistas, lo cual le permitió aprovechar nuevas oportunidades de negocios tales como invertir en nuevas concesiones, incrementar los volúmenes de tráfico de sus concesiones existentes, invertir en la operación de una terminal portuaria, optimizar los yacimientos necesarios para sus operaciones de asfalto y productos agregados, y reducir sus costos y gastos corporativos. Esta estrategia le ha permitido a la Compañía generar un considerable valor para sus accionistas.

Como resultado de dicha estrategia, durante el período comprendido entre 2006 y 2012 la Compañía ha consolidado su nuevo modelo de negocios y se ha convertido en una desarrolladora y operadora de proyectos de infraestructura que genera flujos de efectivo crecientes y predecibles. Con base en ello, la Compañía ha desarrollado un conservador enfoque a largo plazo que le permite planear a futuro. Creemos que en los últimos seis años esta estrategia le ha permitido a la Compañía incrementar el número de concesiones comprendidas en su cartera, de 8 en 2006 a 16 en 2013, que representan un total de 24 carreteras y una terminal portuaria.

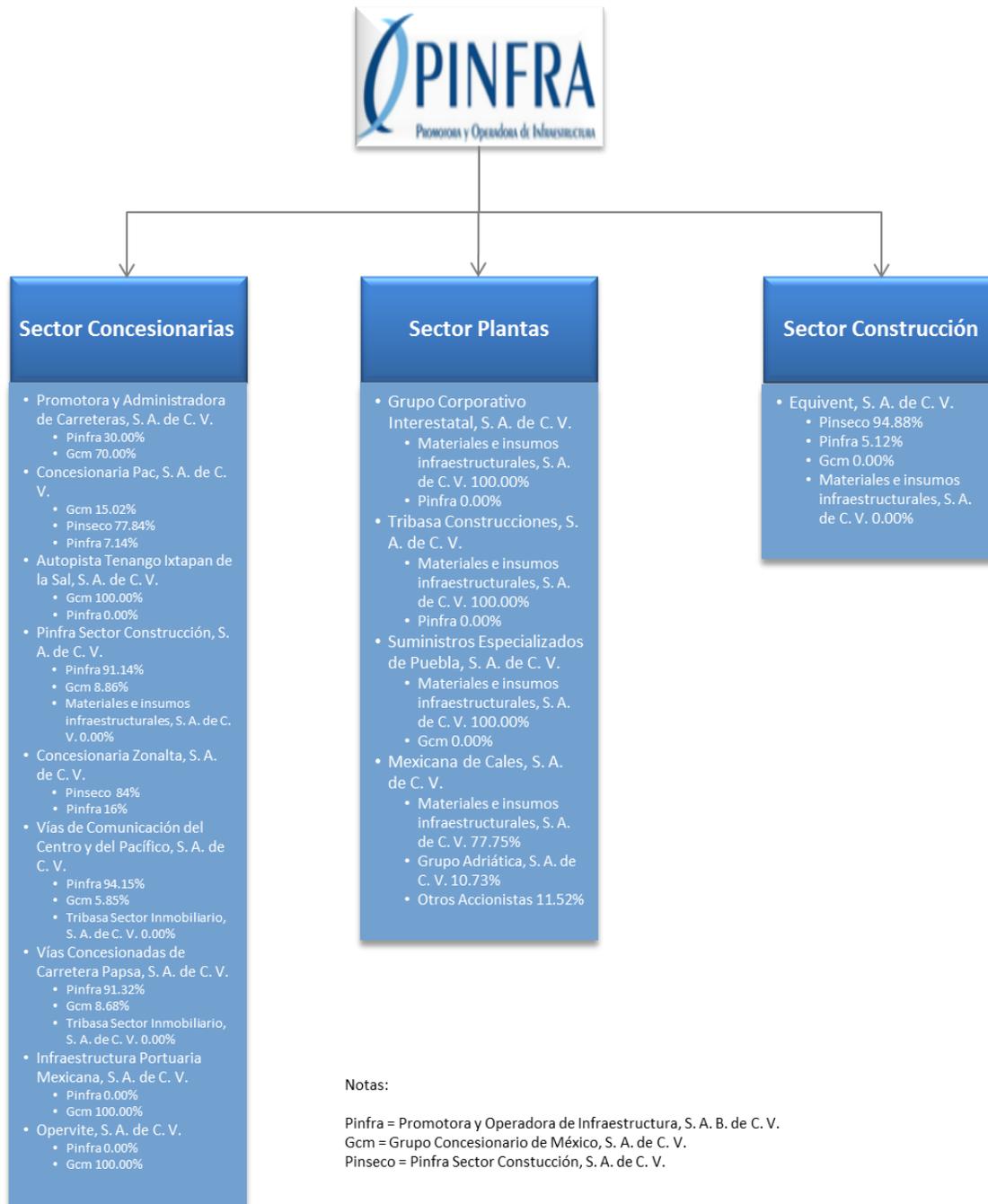
Actualmente, la Compañía aprovecha los beneficios derivados de su amplia experiencia en la construcción, administración y titularidad de concesiones. La Compañía ha fortalecido sus activos y obtenido nuevas concesiones, creando una sólida y diversificada cartera de inversiones con una sólida estructura financiera a largo plazo y flujos de efectivo predecibles que le permitan crecer en forma sostenida.

Conforme a sus estatutos sociales, la duración de la Compañía es indefinida.

Las oficinas de la Compañía están ubicadas en Bosque de Cidros No. 173, Col. Bosques de las Lomas Delegación Cuajimalpa, Código Postal 05120, México, Distrito Federal; Teléfono (55) 27890200.

En los últimos tres años, la Compañía invirtió en el capital social de PAPSA que es una subsidiaria 100% propiedad de la Emisora. Esta subsidiaria es la concesionaria de las autopistas Vía Atlixcáyotl, Virreyes Teziutlán, y Apizaco-Huauchinango. El capital social de PAPSA al 31 de diciembre de 2013 es de \$365.6 millones.

## Estructura corporativa



## Concesiones

La siguiente tabla contiene cierta información detallada sobre las concesiones de la Compañía.

Concesión	Año en que fue otorgada	Año en que comenzó operación	Fecha de vencimiento	Ubicación	Longitud (km)	TPDV 2013	Participación accionaria de la Compañía	% del total de ingresos de la Compañía en el ejercicio terminado el 31 de Diciembre del 2013	% del total de ingresos de la Compañía en el ejercicio terminado el 31 de Diciembre del 2012	Situación actual <sup>(1)</sup>	
Autopistas Concesionadas bursatilizadas:											
1	México-Toluca			D.F./Edo. Mex.			100%				
	a. México - Marquesa	1989	1990	2049	D.F./Edo.Mex.	19	56,999	100%	23.4%	29.3%	En operación <sup>(2)</sup>
	b. Marquesa-Lerma	2013	—	2049	Edo. Mex.	15	—	100%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
2	Peñón-Texcoco	1993	1994	2053	Edo.Mex.	16	29,424	100%	6.8%	7.4%	En operación <sup>(2)</sup>
3	Tenango-Ixtapan de la Sal	1994	1995	2054	Edo.Mex.	40	5,344	100%	2.4%	3.0%	En operación <sup>(2)</sup>
4	Autopista Santa Ana-Altar	2006 <sup>(3)</sup>	2006	2035	Sonora	73	3,877	100%	3.0%	3.2%	En operación <sup>(2)</sup>
5	Atlixco-Jantetelco <sup>(4)</sup>	—	—	—	Puebla	—	3,563	100%	2.98%	3.6%	
	a. Atlixco-San Bartolo-Cohuecán	1995	2003	2036	Puebla	38	3,563	100%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
Autopistas Concesionadas no bursatilizadas:											
	b. Cohuecán-Acteopan	2008	2008	2036	Puebla	11	—	100%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
6	Pirámides-Ecatepec-Peñón <sup>(5)</sup>				Edo.Mex.	—	—	100%	—	—	
	a. Pirámides-Ecatepec	1991	1991	2051 <sup>(6)</sup>	Edo.Mex.	22	20,169	100%	7.8%	9.2%	En operación <sup>(2)</sup>
	b. Ecatepec-Peñón	2010	—	2051 <sup>(6)</sup>	Edo.Mex.	22	—	100%	—	—	En construcción
7	Armería-Manzanillo	1990	1991	2050 <sup>(7)</sup>	Colima	37	5,606	100%	6.9%	8.5%	En operación <sup>(2)</sup>
8	Zitácuaro-Lengua de Vaca	2007	2007	2037	Michoacán	12	3,132	100%	0.6%	0.8%	En operación <sup>(2)</sup>
9	Morelia-Aeropuerto	2007	2008	2037	Michoacán	23	2,282	50% <sup>(8)</sup>	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
10	San Luis Río Colorado-Estación Doctor	2008	2009	2038	Sonora	48	573	100%	0.4%	0.7%	En operación <sup>(2)</sup>
11	Tlaxcala-Puebla	2008	—	— <sup>(9)</sup>	Tlaxcala/Puebla	16	—	100%	—	—	En construcción
12	Tlaxcala-San Martín Texmelucan	1990 <sup>(10)</sup>	2010	2041	Tlaxcala	26	6,371	100%	2.5%	3.0% <sup>(11)</sup>	En operación <sup>(2)</sup>
13	Paquete Puebla <sup>(15)</sup>				Puebla						
	a. Vía Atlixcayotl	2012	2012	2042	Puebla	19	17,931	100%	3.3%	0.3%	En operación <sup>(2)</sup>
	b. Virreyes - Teziutlan	2012	2012	2042	Puebla	61	3,478	100%	1.9%	0.2%	En operación <sup>(2)</sup>
	c. Apizaco - Huauchinango	2012	2012	2042	Puebla	63	2,659	100%	1.5%	0.1%	En operación <sup>(2)</sup>
14	Paquete Michoacán <sup>(12)</sup>	—	—	—	Michoacán	—	—	—	—	—	
	a. Libramiento Morelia	2012	—	2042	Michoacán	64	—	25.2%	—	—	En construcción
	b. Libramiento Uruapan	2012	—	2042	Michoacán	25	—	25.2%	—	—	En construcción
	c. Pátzcuaro-Uruapan	2012	—	2042	Michoacán	47	8,203	25.2%	—	—	En construcción
	d. Uruapan-Nueva Italia	2012	2012	2042	Michoacán	59	6,087	25.2%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
	e. Nueva Italia -Lazaro Cardenas	2012	2012	2042	Michoacán	157	3,531	25.2%	—	—	En operación <sup>(2)</sup>
15	Siglo XXI	2013	—	2043	Morelos	62	—	51%	—	—	En Construcción
Otras concesiones:											
16	Terminal del Puerto de Altamira	1994 <sup>(13)</sup>	1996	2036	Tamaulipas	—	—	100%	11.0%	13.0%	En operación <sup>(14)</sup>
					Total de km	976					

- (16) A la fecha de este prospecto de colocación.
- (17) Concesión “en operación”, respecto de cualquier Autopista Concesionada, es una concesión en la que existe tráfico vehicular.
- (18) Esta concesión fue originalmente otorgada por el Gobierno Federal al Estado de Sonora.
- (19) Esta concesión fue originalmente otorgada para el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán, y posteriormente se modificó para incluir el Tramo Cohuecán-Acteopan.
- (20) Esta concesión fue originalmente otorgada para el Tramo Pirámides-Ecatepec, y posteriormente se modificó para incluir el Tramo Ecatepec-Peñón.
- (21) Conforme a los términos de esta concesión, la misma vence el 24 de enero de 2021 y, de ser necesario, se prorrogará por un plazo adicional de hasta 30 años adicionales, para que PAPSA recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) el Tramo Pirámides-Ecatepec, (ii) la construcción del Tramo Ecatepec-Peñón, (iii) la adquisición de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y (iv) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón.
- (22) Conforme a los términos esta concesión, la misma vence el 8 de noviembre de 2020 y, de ser necesario, se prorrogará por un plazo de hasta 30 años adicionales para que PAPSA recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) las inversiones realizadas en la Autopista Armería-Manzanillo, y (ii) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la concesión para la Autopista Armería-Manzanillo.
- (23) Las cifras correspondientes a esta concesión no se consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía únicamente es titular del 50% de Purépecha, la concesionaria de esta concesión. La participación de la Compañía en las utilidades se calcula en sus estados financieros consolidados conforme al método de participación.
- (24) La vigencia de esta concesión es de 30 años contados a partir de la fecha en que entre en operación la autopista.
- (25) Concesión cedida a PAPSA por AUCAL, la concesionaria original, el 19 de noviembre de 2010.
- (26) Esta concesión entró en operación el 23 de noviembre de 2010.
- (27) Las cifras correspondientes a esta concesión no se consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía es únicamente titular del 25.2% del Paquete Michoacán, la concesionaria de esta concesión. La participación de la Compañía en las utilidades se calcula en sus estados financieros consolidados conforme al método de participación. Esta concesión entró en operación el 31 de marzo de 2012.
- (28) Concesión fue cedida a IPM por API, la concesionaria original, el 19 de abril de 2006.
- (29) Concesión “en operación” con respecto al Puerto de Altamira, es una concesión en la que existe tráfico marítimo.
- (30) Las operaciones de esta concesión iniciaron el 10 de diciembre de 2012.

## Autopistas Concesionadas

La Compañía es titular de 16 concesiones que representan un total de 24 carreteras (de las cuales 18 están en operación y 6 en construcción) y una terminal portuaria. Las Autopistas Concesionadas de la Compañía se ubican principalmente en la Ciudad de México y los estados de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Michoacán, Colima, Sonora, Guerrero, Tamaulipas y Veracruz, que se encuentran entre las regiones más pobladas del país. En 2012 dichas regiones representaron, en conjunto, aproximadamente el 46.2% del PIB5 y el 48.7% de la población nacional.<sup>6</sup> En términos generales, la Compañía es responsable de la construcción, operación, mejora y mantenimiento de las carreteras, sujeto a los términos específicos de cada concesión. En México, las concesiones carreteras son otorgadas tanto por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, como por autoridades estatales. La Compañía cuenta con concesiones otorgadas por el Gobierno Federal, que es un mercado más competitivo, pero históricamente se ha concentrado en las concesiones para la construcción y operación de caminos y carreteras estatales, que son otorgadas por los gobiernos de diversos estados siguiendo el modelo desarrollado por la SCT y que constituyen un mercado menos competitivo que las concesiones federales. La vigencia de las concesiones carreteras es de aproximadamente 33 años.

Usualmente, el titular de una concesión carretera asume la obligación de construir o mejorar el proyecto correspondiente, con el fin de operarlo y mantenerlo en buenas condiciones. Los concesionarios únicamente pueden ceder a terceros sus derechos y obligaciones bajo la concesión si cuentan con la previa autorización de las autoridades competentes. Los contratos de concesión contienen disposiciones relativas al plazo en el que deberá concluirse la obra; los requisitos aplicables a su operación y mantenimiento; los estándares a los que deberá apegarse; la forma en que el gobierno supervisará el proyecto; la constitución de reservas para cubrir los gastos de mantenimiento; el importe pagadero al gobierno por concepto de derechos y aprovechamientos, y las cuotas de peaje a cobrarse (incluyendo su ajuste con base en la inflación). El concesionario es responsable de reparar los caminos en la medida necesaria durante la vigencia de la concesión. Como contraprestación por la construcción, operación y/o mantenimiento de un camino, el concesionario tiene derecho a conservar prácticamente todos los ingresos (es decir, las cuotas de peaje) generados por el proyecto durante la vigencia de la concesión. Los títulos de concesión pueden establecer una tasa de retorno mínima garantizada y disposiciones que regulen la terminación de la concesión una vez que el concesionario haya obtenido dicho retorno sobre su inversión. Al vencimiento de la concesión, el derecho de operar el proyecto y cobrar las cuotas de peaje se revierte al gobierno sin que éste tenga que pagar alguna indemnización adicional de indemnizar al concesionario. La propiedad de los caminos, junto con todas sus mejoras y reparaciones, corresponde en todo momento al gobierno.

<sup>5</sup> Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el Boletín de Prensa Núm. 521/13 titulado “Producto Interno Bruto por Entidad Federativa 2012”.

<sup>6</sup> Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el Censo de Población y Vivienda 2010.

De conformidad con la legislación federal, desde diciembre de 1993 el plazo máximo de vigencia de una concesión carretera es de 30 años. Sin embargo, ciertas concesiones prevén la posibilidad de que el concesionario solicite su prórroga por un plazo igual al original (i) después de la tercera etapa de vigencia, si en opinión de la SCT es necesario efectuar inversiones adicionales que no se hubieren previsto en las condiciones originales de la concesión y (ii) en cualquier momento durante su vigencia por causas justificadas que no sean imputables al concesionario, tales como la falta de obtención o la demora en la obtención de la Liberación del Derecho de Vía. De manera similar, la legislación estatal establece que las concesiones tendrán una vigencia de 30 años, que bajo ciertas circunstancias podrá prorrogarse por plazos adicionales de entre 15 y 30 años previa solicitud del concesionario. Por lo general, los contratos de concesión establecen que en caso de que el volumen de tráfico rebese cierto nivel acordado por las partes en el contrato, la vigencia de la concesión se reducirá o el concesionario deberá pagar al gobierno una parte de los recursos generados por la autopista correspondiente.

El gobierno tiene el derecho de rescatar una concesión antes de su vencimiento en caso que el interés público lo justifique, guerra, grave alteración del orden público, amenaza a la paz interna o por cuestión de política económica. De conformidad con la ley, en dicho supuesto el gobierno está obligado a indemnizar al concesionario. Adicionalmente, en caso que la Compañía no preste los servicios conforme a los términos descritos en la concesión correspondiente, la autoridad podrá revocar la concesión correspondiente, sin obligación de indemnizar al concesionario (a menos que el título de concesión respectivo disponga lo contrario).

La operación de todas las Autopistas Concesionadas, el Tramo Morelos y el Puente José López Portillo está a cargo de Opervite, una subsidiaria de la Compañía cuyos resultados financieros se consolidan con los de esta última. Opervite percibe honorarios como contraprestación por los servicios de administración prestados en su carácter de operadora de dichos proyectos. Los honorarios y gastos pagados a Opervite por las subsidiarias concesionarias se eliminan de los estados financieros consolidados de la Compañía y sus subsidiarias.

Aunado a lo anterior, la Compañía cuenta con una planta productora de materiales asfálticos y otra de vallas de concreto y otros materiales de concreto relacionados con la construcción de carreteras. El único proveedor de asfalto de la Compañía en México es PEMEX.

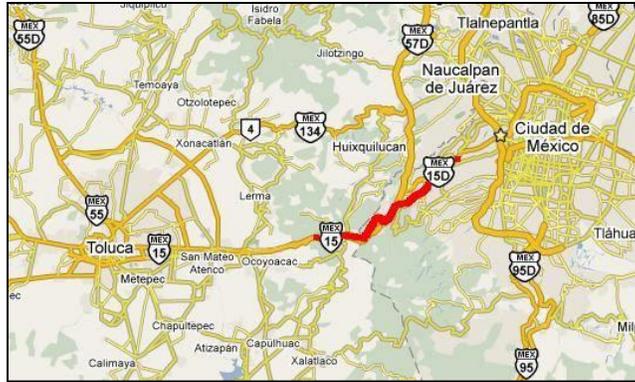
Autopistas Concesionadas bursatilizadas

### ***Concesión para la autopista México-Toluca***

El 31 de julio de 1989 el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a PACSA una concesión para la construcción, explotación, conservación y mantenimiento de un tramo de cuatro carriles de asfalto con longitud aproximada de 19 km, comprendido de las avenidas Constituyentes y Reforma en la Ciudad de México al poblado de La Venta en el Estado de México, de la autopista de cuota México-Toluca (el “Tramo Inicial”). El Tramo Inicial se otorgó como parte de un programa implementado por el Gobierno Federal con el fin de mejorar y modernizar el sistema de transporte interestatal.

El 23 de julio de 2013 se modificó el título de concesión a efecto de autorizar a la Compañía la construcción (i) de obras de mejoras o interconexión en caminos alimentadores de la carretera concesionada o de otras carreteras federales y (ii) obras consistentes en la ampliación de dos carriles en ambos sentidos del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, de la carretera México-Toluca (el “Tramo Marquesa-Lerma”) (en conjunto se hará referencia al Tramo Inicial y al Tramo Marquesa-Lerma como “Concesión para la Autopista México-Toluca”). Para llevar a cabo la construcción del Tramo Marquesa-Lerma se reconoció una inversión adicional de \$3,500 millones. Con el propósito de permitir que la Compañía recupere la inversión adicional y para compensarla por la disminución en el volumen vehicular en el Tramo Inicial como resultado de las obras para la construcción del Tramo Marquesa-Lerma, se amplió el plazo de la Concesión para la Autopista México-Toluca al 31 de julio de 2049. Conforme al título de concesión, la Compañía tiene el derecho a obtener un rendimiento real anual del 12% sobre su inversión con cargo a las cuotas de peaje.

El siguiente mapa muestra la ubicación del citado tramo de la autopista México-Toluca:



Fuente: Google Maps.

La totalidad de las acciones representativas del capital de PACSA y la totalidad de los recursos derivados del cobro de cuotas de peaje en el Tramo Inicial estaban afectas a un fideicomiso de administración y garantía, y un fideicomiso emisor, respectivamente, para garantizar el pago de los certificados bursátiles por \$6,022.4 millones emitidos con motivo de la bursatilización de la autopista. Para una descripción de los términos generales de dicha operación y los citados fideicomisos, véase el capítulo “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Bursatilizaciones”. La construcción del Tramo Marquesa-Lerma será administrada a través de un fideicomiso de administración de carácter irrevocable.

Los 19 km que integran el Tramo Inicial se encuentran en operación y cuentan con 24 casetas de cobro manual y cinco carriles de cobro automático. En 2013 y 2014, el volumen de Tráfico Promedio Diario del Tramo Inicial aumentó de aproximadamente 58,473 vehículos diarios a 56,999. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por el Tramo Inicial ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista ascendió a aproximadamente 54,894 vehículos diarios y 63,679 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista México-Toluca durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Autopista México-Toluca .....	56,999	58,473	55,745	63,679	54,894

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en la autopista México-Toluca durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Autopista México-Toluca .....	65.41	62.82	57.43	68.28	63.81

Las obras de construcción previstas en la Concesión para el Tramo Inicial concluyeron en octubre de 1990. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista. Para las nuevas obras de la construcción del Tramo Marquesa-Lerma se han invertido \$185 millones desde julio de 2013, con lo cual se ha construido 44% del tramo.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista México-Toluca:

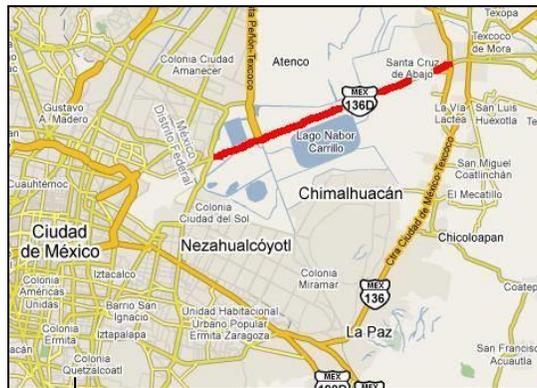
- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la Concesión para el Tramo Inicial, un importe equivalente al 0.5% de los ingresos brutos anuales (excluyendo el IVA) representados por las cuotas de peaje cobradas en la autopista. Además, en diciembre de 1991 la Compañía aportó a la SCT \$320.0 millones para apoyar otros programas de mejoramiento de proyectos de infraestructura carreteros.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista México-Toluca. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incrementa en un 5% o más dentro de los seis meses siguientes al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Además, la Compañía tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** PACSA está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 de marzo de 2014, el capital social de PACSA ascendía a \$1,674.2 millones. Como se mencionó anteriormente, la totalidad de las acciones representativas del capital de PACSA están afectas a un fideicomiso de administración y garantía constituido con motivo de la bursatilización de la autopista.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista México-Toluca, la Compañía debía obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto y debe obtener autorización previa de la SCT para transmitir dicho derecho. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para el Tramo Inicial en julio de 1989.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista México-Toluca y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento cuyo monto está sujeto a ajuste mensual con base en los cambios en el INPC. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha reserva ascendía a \$14.7 millones. Además, la Compañía está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la Concesión. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha fianza ascendía a \$16.4 millones. Adicionalmente, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones respecto al Tramo Marquesa-Lerma, se deberá presentar una fianza equivalente al 3% del monto total estimado del costo de construcción para dicho tramo, monto que podrá ser revisado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cada 3 años.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo del Tramo Inicial se encuentran afectas al Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de pago relacionadas con la bursatilización de la autopista. Una vez liquidadas todas las cantidades exigibles y pagaderas en relación con la bursatilización del Tramo Inicial, la Compañía tendrá derecho a recibir las cuotas de peaje generadas por la misma durante el resto de la vigencia de la concesión, hasta por un importe de 6.8 millones de UDIs.
- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista México-Toluca, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- **Revocación.** La Concesión para la Autopista México-Toluca está sujeta a revocación por el Gobierno Federal en el supuesto de que PACSA incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, en caso de que no pague oportunamente al Gobierno Federal el importe total de los aprovechamientos

correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. Adicionalmente, la concesión del Tramo Marquesa-Lerma podrá ser revocada en caso de que no se lleve a cabo la construcción del mismo conforme a lo establecido en el título de concesión. La revocación de la construcción del Tramo Inicial, es independiente de la revocación del Tramo Marquesa-Lerma y viceversa. En cualquier supuesto de revocación de la concesión, PACSA no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.

- **Terminación.** El Tramo Inicial terminará automáticamente en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) el vencimiento de su vigencia; (ii) por acuerdo mutuo del Gobierno Federal y PACSA; (iii) en caso de su revocación; (iv) una vez pagado el importe total de las cuotas de peaje pagaderas de conformidad con la Concesión para la Autopista México-Toluca y (v) cuando se realice el pago de las siguientes obligaciones de pago (a) la totalidad de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos; (b) las obligaciones de pago para con el proveedor de seguro de garantía financiero de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial; (c) la totalidad de los certificados bursátiles subordinados emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos; (d) cualesquier financiamientos que contrate PACSA en relación con la construcción y operación del Tramo Marquesa-Lerma; (e) las inversiones que realice PACSA conforme a lo establecido en el título de concesión; (f) las inversiones efectuadas por PACSA para la construcción del Tramo Marquesa-Lerma a una tasa real anual capitalizable mensualmente del 12%; (g) los montos residuales del fideicomiso del Tramo Inicial que PACSA tenga derecho a recibir, más el rendimiento correspondiente conforme a lo establecido en el título de concesión; (h) las obligaciones con los demás fideicomisarios del fideicomiso del Tramo Inicial y, en su caso, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Marquesa-Lerma; y (ix) cuando se paguen todas y cada una de las obligaciones o responsabilidades del fideicomiso del Tramo Inicial, del fideicomiso al que se hayan aportados los derechos de cobro del Tramo Marquesa-Lerma o de cualquier otro fideicomiso que los sustituya y al cual se encuentre aportados los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la carretera concesionada. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la autopista México-Toluca, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto.

### ***Concesión para la autopista Peñón-Texcoco***

El 18 de mayo de 1993, el Gobierno del Estado de México y CPAC celebraron el Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco, en virtud del cual CPAC adquirió una concesión del Gobierno Federal para reparar un tramo carretero y construir, operar y mantener una autopista de cuota de cuatro carriles de asfalto, con una longitud aproximada de 15.6 km que atraviesa el Estado de México (la “Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco”). La Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco, cuyos términos han sido renegociados con la SCT y el Gobierno del Estado de México en varias ocasiones, vence en el año 2053. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Peñón-Texcoco:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro de las cuotas de peaje correspondientes a la autopista se encontraban afectos a un fideicomiso emisor con el objeto de garantizar las obligaciones de pago de CPAC bajo una emisión de certificados

bursátiles por un monto principal de \$1,119.1 millones. Para una descripción de los términos generales de dicha operación y el citado fideicomiso, véase el capítulo “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Bursatilizaciones”.

Los 15.6 km que integran la autopista Peñón-Textcoco se encuentran en operación y cuentan con 15 casetas de cobro manual. En 2012 y 2013, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista Peñón-Textcoco descendió de aproximadamente 31,315 vehículos diarios a 29,424. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Peñón-Textcoco ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista ascendió a aproximadamente 29,356 vehículos diarios y 28,314 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Peñón-Textcoco durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Autopista Peñón-Textcoco .....	29,424	31,315	31,771	28,314	29,356

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en la autopista Peñón-Textcoco durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Autopista Peñón-Textcoco .....	36.68	29.69	32.31	38.40	31.51

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Peñón-Textcoco concluyeron en marzo de 1994. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Peñón-Textcoco:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal y al Gobierno del Estado de México, por concepto de aprovechamientos, un importe equivalente al 1.0% y al 0.5%, respectivamente, del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) derivado de las cuotas de peaje cobradas en la autopista. Además, de conformidad con el Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Peñón-Textcoco, la Compañía pagó al Gobierno del Estado de México un total de \$150.0 millones por concepto de la prórroga de la concesión.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Peñón-Textcoco. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más dentro de los seis meses siguientes al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Sin embargo, la Compañía no puede ajustar las cuotas antes de que

hayan transcurrido tres meses desde el último ajuste. Además, la Compañía puede solicitar autorización del Gobierno del Estado de México para ajustar las tarifas en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios.

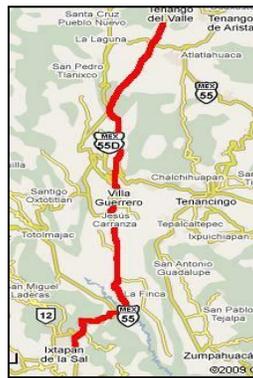
- Requisitos en materia de capitalización. CPAC está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 de marzo de 2014, el capital social de CPAC ascendía a \$367.1 millones.
- Liberación del Derecho de Vía. De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Peñón- Texcoco, la Compañía debía obtener de la SCT la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista Peñón- Texcoco en mayo de 1993.
- Requisitos en materia de construcción. En términos de la concesión respectiva, como parte de las obras iniciales la Compañía estuvo obligada a reparar la autopista existente y a construir un tramo adicional. Además, en el supuesto de que el TPDV durante un período de 12 meses exceda de 42,000 vehículos, la Compañía estará obligada a ampliar la autopista para incluir dos carriles adicionales; y una vez recuperada la inversión efectuada en las obras iniciales, el Gobierno del Estado de México podrá exigir que la Compañía construya mejoras adicionales y caminos para interconectar la autopista. Lo anterior aún no ha ocurrido. La Compañía tiene permitido subcontratar con terceros la construcción de obras adicionales.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Peñón- Texcoco y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento por un importe equivalente al 1.0% del costo total del proyecto, sujeto a ajuste anual con base en los cambios en el INPC. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha reserva ascendía a \$13.5 millones. Además, la Compañía está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la concesión. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha fianza ascendía a \$8.2 millones.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Peñón- Texcoco se encuentran afectas al Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón- Texcoco para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de pago relacionadas con la bursatilización de la autopista. Una vez liquidadas todas las cantidades exigibles y pagaderas en relación con la bursatilización de la autopista Peñón- Texcoco, la Compañía tendrá derecho a recibir las cuotas de peaje generadas durante el resto de la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en las obras iniciales y cualesquiera obras adicionales realizadas en el proyecto, más una Tasa de Rendimiento Anual Real del 10.47%. En el supuesto de que la Compañía no recupere el importe total de su inversión más la Tasa de Rendimiento Anual Real pactada durante la vigencia de la concesión, tendrá derecho a solicitar la prórroga por el plazo necesario para recuperar dichas cantidades.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de México rescate la Concesión para la Autopista Peñón- Texcoco, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión más una Tasa de Rendimiento Anual Real del 10.47%.
- Revocación. La Concesión para la Autopista Peñón- Texcoco está sujeta a revocación por parte del Gobierno del Estado de México en el supuesto de que CPAC incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que CPAC no pague oportunamente al Gobierno Federal y al Gobierno del Estado de México el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de México revoque la concesión, CPAC no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Peñón- Texcoco terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento por acuerdo mutuo del Gobierno Federal, el Gobierno del Estado de México y CPAC. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno Federal tendrá el derecho de

cobrar las cuotas de peaje de la autopista Peñón-Texcoco, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto.

- Proyectos que compitan con la Concesión. La Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco establece que la SCT no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Peñón-Texcoco. En el supuesto de que la SCT incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

### ***Concesión para la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal***

El 2 de diciembre de 1994, el Gobierno del Estado de México otorgó a ATISA una concesión para la construcción del tramo La Finca-Ixtapan de la Sal y el mantenimiento de dos carriles de asfalto de la autopista de cuota Tenango-Ixtapan de la Sal, que tiene una longitud aproximada de 47.7 km (la “Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal”). La autopista Tenango-Ixtapan de la Sal enlaza a las poblaciones ubicadas al sur de la Ciudad de México, facilitando la transportación de los productos agrícolas cultivados en la región. La Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, cuyos términos se han renegociado en varias ocasiones con el Gobierno del Estado de México, vence en el año 2054. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal:



Fuente: Google Maps.

Al 31 de marzo de 2014, los derechos de cobro de las cuotas de peaje correspondientes a la autopista se encontraban afectos a un fideicomiso emisor con el objeto de garantizar las obligaciones de pago de ATISA bajo una emisión de certificados bursátiles por un monto principal de \$813.2 millones. Para una descripción de los términos generales de dicha operación y el citado fideicomiso, véase el capítulo “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Bursatilizaciones”.

Los 40 km que integran la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal se encuentran en operación y cuentan con 12 casetas de cobro manual. En 2012 y 2013, el volumen Tráfico Promedio Diario de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal descendió de aproximadamente 5,724 vehículos diarios a 5,344. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista ascendió a aproximadamente 5,934 vehículos diarios y 5,439 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal .....	5,344	5,724	5,766	5,439	5,934

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal .....	72.67	66.56	63.67	78.98	71.49

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal concluyeron en marzo de 1995. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista. Sin embargo, el gobierno del Estado de México está construyendo dos carriles adicionales que quedarán amparados por la concesión.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno del Estado de México, por concepto de aprovechamientos de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, un importe equivalente al 1.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) representado por las cuotas de peaje cobradas en la autopista. Además, la Compañía pagó al Gobierno del Estado de México \$180 millones por concepto de la prórroga de la concesión.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 10% o más con posterioridad al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** Requisitos en materia de capitalización. ATISA está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 de marzo de 2014, el capital social de ATISA ascendía a 20.0 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, la Compañía debía obtener del Gobierno del Estado de México la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal en diciembre de 1994.

- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una fianza de cumplimiento respecto de sus obligaciones al amparo de la concesión. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha fianza ascendía a \$1 millón.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal se encuentran afectas al Fideicomiso Emisor para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de pago relacionadas con la bursatilización de la autopista. Una vez liquidadas todas las cantidades exigibles y pagaderas en relación con la bursatilización de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, la Compañía tendrá derecho a recibir las cuotas de peaje que se generen durante el resto de la vigencia de la concesión, hasta recuperar el importe total de su inversión en el proyecto. Una vez recuperada la inversión de la Compañía y tras el vencimiento de la concesión, el Gobierno del Estado de México tendrá derecho a recibir todos los recursos derivados de las cuotas de peaje cobradas en la autopista.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de México rescate la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión.
- Revocación. El Gobierno del Estado de México tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal en el supuesto de que ATISA incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que ATISA no pague oportunamente al Gobierno del Estado de México el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de México revoque la concesión, ATISA tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto menos el importe de las multas aplicables.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento por acuerdo mutuo del Gobierno del Estado de México y ATISA. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto.
- Proyectos que compitan con la concesión. La Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal establece que el Gobierno del Estado de México no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de México incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

#### ***Concesión de la autopista Atlixco-Jantetelco***

El 29 de mayo de 1995, el Gobierno del Estado de Puebla, por conducto de la SCT, otorgó a CONCEMEX (en proceso de fusión con CPAC) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una autopista de cuota de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 38 km que enlaza a las poblaciones de Atlixco y San Bartolo en dicho estado (el “Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán”). El 28 de enero de 2008, el Gobierno del Estado de Puebla incorporó a dicha concesión un tramo de dos carriles con longitud aproximada de 10.6 km que enlaza a las poblaciones de Cohuecán y Acteopan (el “Tramo Cohuecán-Acteopan” y, en conjunto con el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán, la “Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco”). La Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco, cuyos términos se han renegociado con la SCT y el Gobierno del Estado de Puebla en varias ocasiones, vence el 24 de febrero de 2036.

La concesión para la construcción y operación del Tramo Morelos fue otorgada a RCA, quien en celebró un contrato de operación con la Compañía por medio del cual otorgó la operación del Tramo Morelos a la Compañía. La operación de dicho tramo está confiada a Opervite.



Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco concluyeron en diciembre de 2003. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar semestralmente al Gobierno del Estado de Puebla, por concepto de aprovechamientos de la autopista Atlixco-Jantetelco, un importe equivalente al 1.0% del ingreso bruto (excluyendo el IVA) representado por las cuotas de peaje cobradas semestralmente en la autopista. Además, la Compañía pagó al Gobierno del Estado de Puebla \$115 millones por concepto de contraprestación por el otorgamiento de la concesión adicional para el Tramo Cohuecán-Actopan.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier momento, la Compañía tiene derecho a ajustar sus tarifas en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Además, la Compañía puede solicitar la autorización del Gobierno del Estado de Puebla para ajustar las tarifas autorizadas en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios.
- **Requisitos en materia de capitalización.** CONCEMEX está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$ 20.0 millones, equivalentes al 3% del monto total estimado de su inversión en el proyecto.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco, la Compañía debía obtener del Gobierno del Estado de Puebla la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista Atlixco-Jantetelco en 2011.
- **Requisitos en materia de construcción.** En términos de la concesión, en el supuesto de que el TPDV durante un período de 12 meses exceda de 11,000 vehículos, la Compañía estará obligada a ampliar la autopista para incluir dos carriles adicionales lo cual aún no ha ocurrido. La Compañía tiene permitido subcontratar con terceros la construcción de obras adicionales
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener (i) una reserva para gastos de mantenimiento menor por la cantidad de \$0.243 y (ii) una reserva para gastos de mantenimiento mayor por la cantidad de \$0.650. Además, la Compañía está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el pago de la Contraprestación. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha fianza ascendía a \$0.4 millones de Pesos.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco se encuentran afectas al Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de pago relacionadas con la bursatilización de la autopista. Una vez liquidadas todas las cantidades exigibles y pagaderas en relación con la bursatilización de la autopista Atlixco-Jantetelco, la Compañía tendrá derecho a conservar las cuotas de peaje que se generen durante el resto de la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. En el supuesto de que la Compañía no recupere el importe total de su inversión, tendrá derecho a solicitar la prórroga de la concesión por el plazo necesario para recuperar dichas cantidades.
- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Puebla rescate la Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe de cualquier financiamiento obtenido por la misma en relación con el proyecto, incluyendo los intereses correspondientes, más el importe no recuperado de su inversión. En el supuesto de que la concesión se rescate por causas imputables a la Compañía, ésta tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto, ajustado con base en los cambios en el INPC.

- **Revocación.** El Gobierno del Estado de Puebla tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco en el supuesto de que CONCEMEX incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que CONCEMEX no pague oportunamente al gobierno el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno revoque la concesión, CONCEMEX tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto, ajustado con base en los cambios en el INPC.
- **Vencimiento.** La Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco terminará automáticamente en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) el vencimiento de su vigencia; (ii) por acuerdo mutuo de CONCEMEX y el Gobierno del Estado de Puebla; o (iii) una vez que CONCEMEX haya recuperado el monto total de su inversión en el proyecto. En caso de vencimiento anticipado de la concesión, el Gobierno del Estado tendrá derecho a recibir las cuotas de peaje cobradas en la autopista, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto.
- **Proyectos de la competencia.** La Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco establece que el Gobierno del Estado de Puebla no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Atlixco-Jantetelco. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Puebla incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

#### ***Concesión de la autopista Santa Ana-Altar***

El 1 de agosto de 2008, el Gobierno del Estado de Sonora y Zonalta celebraron un contrato para la construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento de un tramo de dos carriles de asfalto y dos carriles de concreto con longitud aproximada de 73 km en el estado de Sonora, a cambio de los derechos de cobro de las cuotas de peaje cobradas en la autopista (la “Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar”). El 9 de julio de 2011, el Gobierno del Estado de Sonora cedió a Zonalta todos los derechos relacionados con esta concesión. La Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar vence el 16 de agosto de 2035. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Santa Ana-Altar:



Fuente: Google Maps.

Al 31 de marzo de 2014, los derechos de cobro de las cuotas de peaje correspondientes a la autopista se encontraban afectos a un fideicomiso emisor con el objeto de garantizar las obligaciones de pago de Zonalta bajo una emisión de certificados bursátiles por un monto principal de \$1,772.0 millones. Para una descripción de los términos generales de dicha operación y el citado fideicomiso, véase el capítulo “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Bursatilizaciones”.

El 27 de junio de 2012, la Compañía, a través de una reestructura del perfil de deuda de la concesión, prepagó \$389.9 millones de Pesos, y aportó \$10.1 millones de Pesos para mantenimiento mayor, quedando \$1,616.9 millones de Pesos como deuda, en tres series, 50% preferente, 20% subordinada y 30% convertible en deuda preferente. Por otro lado, la SCT autorizó a la Compañía un monto de hasta \$400,000 para el pago de la obra de la

ampliación de dos a cuatro carriles de la carretera “Altar-Pitiquito”, carretera concesionada a la Compañía y la ampliación de dos a cuatro carriles de la carretera Pitiquito a Caborca.

Los 73 km que integran la autopista Santa Ana-Altar se encuentran en operación y cuentan con seis casetas de cobro manual. En 2012 y 2013, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista Santa-Ana Altar descendió de aproximadamente 4,143 vehículos diarios a 3,877. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Santa Ana-Altar ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista ascendió a aproximadamente 3,874 vehículos diarios y 3,703 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Santa Ana-Altar durante los períodos indicados

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Autopista Santa Ana-Altar .....	3,877	3,143	4,151	3,703	3,874

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en la autopista Santa Ana-Altar durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Autopista Santa Ana-Altar .....	124.64	96.82	84.41	128.54	124.23

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar concluyeron en agosto de 2006. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la autopista Santa Ana-Altar, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) representado por las cuotas de peaje cobradas en la autopista. Además, la Compañía llevó a cabo las obras de construcción necesarias para modernizar un tramo de 10.5 km de la autopista.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. Además, en el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier momento, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Sin embargo, la Compañía no puede ajustar las cuotas antes de que hayan transcurrido tres meses desde el último ajuste. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.

- Requisitos en materia de capitalización. Actualmente los términos de esta concesión no incluyen requisitos de capitalización mínima.
- Liberación del Derecho de Vía. La Liberación del Derecho de Vía para este proyecto se obtuvo antes de que el Gobierno del Estado de Sonora otorgara a Zonalta la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar y la legislación aplicable. Además, la Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento. Al 31 de marzo de 2014 no se tenía importe alguno en la reserva ya que el comité técnico acordó utilizarlo para el fondo de mantenimiento mayor.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar se encuentran afectas al Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de pago relacionadas con la bursatilización de la autopista. Una vez liquidadas todas las cantidades exigibles y pagaderas en relación con la bursatilización de la autopista Santa-Ana Altar, la Compañía tendrá derecho a conservar la totalidad de las cuotas de peaje generadas durante el resto de la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- Revocación. El Gobierno Federal tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar en el supuesto de que Zonalta incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que Zonalta no pague oportunamente al gobierno el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno revoque la concesión, Zonalta no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.

Vencimiento. La Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar terminará automáticamente tras el vencimiento de su vigencia o en cualquier momento por acuerdo mutuo del Gobierno Federal y Zonalta. En el supuesto de vencimiento anticipado de la concesión, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la autopista Santa Ana-Altar, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto.

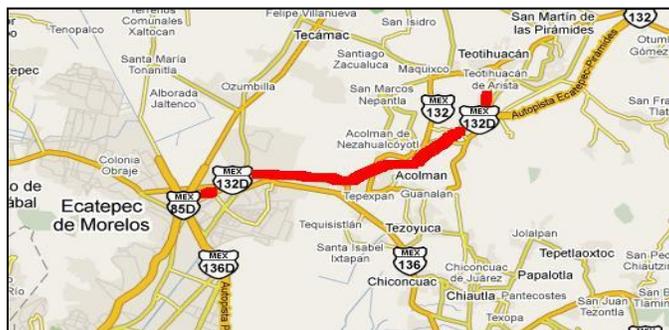
Autopistas Concesionadas no bursatilizadas

#### ***Concesión de la autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón***

El 25 de enero de 1991 el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a PAPSA (actualmente VCCPacífico) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de un tramo de cuatro carriles de asfalto con longitud aproximada de 22.2 km que atraviesa el Distrito Federal y el Estado de México (el “Tramo Pirámides-Ecatepec”). El 31 de marzo de 2009, el Gobierno Federal amplió dicha concesión para incluir un tramo adicional con longitud aproximada de 17.5 km (el “Tramo Ecatepec-Peñón y, en conjunto con el Tramo Pirámides-Ecatepec, la “Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón”). La Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón vencía el 24 de enero de 2021 y se podía ser prorrogada hasta por un plazo de 30 años adicionales en caso de ser necesario para que PAPSA recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) el Tramo Pirámides-Ecatepec, (ii) la construcción del Tramo Ecatepec-Peñón, (iii) la adquisición de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y (iv) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. El 25 de febrero de 2011 el Gobierno Federal prorrogó la Concesión de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón por un plazo adicional de 30 años como resultado de un convenio de transacción celebrado entre el Gobierno Federal respecto de un juicio relacionado con la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.

Originalmente, la concesión para el Tramo Pirámides-Ecatepec le fue otorgada a PACSA. El 6 de abril de 2006, la SCT autorizó a PACSA ceder a CEPASA, una empresa constituida como resultado de la escisión de PACSA, todos los derechos derivados de dicha concesión. En febrero de 2010, la SCT autorizó la fusión de CEPASA con PAPSA y, en consecuencia, actualmente PAPSA es la titular de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. En febrero de 2010, la SCT autorizó la fusión de CEPASA con PAPSA siendo PAPSA concesionaria de la carretera de febrero de 2010 a diciembre de 2013. La SCT autorizó la escisión de PAPSA con efectos fiscales a partir del 1 de enero de 2014 para constituir las sociedades VCCPAPSA y VCCPacífico, los derechos y obligaciones de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, la autopista Armería-Manzanillo y la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan fueron transferidos a la empresa VCCPacífico.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón se encuentran afectos a un fideicomiso constituido por PAPSA el 1 de abril de 2010 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicha autopista, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la misma, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Únicamente se encuentran en operación 22.2 km del Tramo Pirámides-Ecatepec, mismos que cuentan con 16 casetas de cobro manual. En 2012 y 2013, el volumen de Tráfico Promedio Diario del Tramo Pirámides-Ecatepec descendió de aproximadamente 21,125 vehículos diarios a 20,169. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por el Tramo Pirámides-Ecatepec ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

El inicio de las obras de construcción del Tramo Ecatepec-Peñón 17.5Km está sujeto a la publicación del informe de impacto ambiental del proyecto y a la Liberación del Derecho de Vía de la totalidad de estas obras. De acuerdo con los términos de la concesión, se estima que el monto total de la inversión de la Compañía en la construcción del Tramo Ecatepec-Peñón ascenderá a \$1,700 millones. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista ascendió a aproximadamente 20,676 vehículos diarios y 19,642 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV del Tramo Pirámide-Ecatepec durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Tramo Pirámides-Ecatepec .....	20,169	21,125	20,617	19,642	20,676

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en el Tramo Pirámides Ecatepec durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Tramo Pirámides-Ecatepec .....	62.14	54.82	51.59	63.68	60.53

Las obras de construcción del Tramo Pirámides-Ecatepec concluyeron en diciembre de 1991. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en dicho tramo. Hemos obtenido la Liberación del Derecho de Vía pendiente en el Tramo Ecatepec-Peñón, en el cual hemos obtenido la liberación de 12.75kms del total de 17kms del tramo Ecatepec-Peñón, lo cual corresponde al 75% de la totalidad del tramo, y actualmente estamos negociando la liberación del derecho de vía del resto de esta autopista.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. Además, el 17 de diciembre de 1992 PACSA pagó a PAPSA \$305.3 millones para liquidar en forma anticipada ciertas deudas relacionadas con dicha concesión, a cambio de su prórroga.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. Estas cuotas se ajustan semestralmente con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier momento, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación.
- **Requisitos en materia de capitalización.** VCCPacífico está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$10.0 millones. Al 31 de marzo de 2014, el capital social de VCCPacífico ascendía a \$2,662.2 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, la Compañía debía obtener en forma conjunta con el Gobierno Federal la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. El 6 de abril de 2006, la Compañía constituyó un fideicomiso al que aportó los recursos necesarios para cubrir los pagos de indemnizaciones aplicables hasta la fecha. La Compañía ha obtenido la Liberación del Derecho de Vía pendiente para el Tramo Ecatepec-Peñón, en la cual se obtuvo la liberación de 2.7kms del total de 17kms del tramo Ecatepec-Peñón, lo cual corresponde al 17.7% de la totalidad del tramo. Actualmente la Compañía está negociando la liberación del derecho de vía de esta autopista.
- **Requisitos en materia de construcción.** Conforme a los términos de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, como parte de las obras iniciales la Compañía está obligada a construir el Tramo Ecatepec-Peñón y a presentar al Gobierno Federal, para su aprobación, el plan financiero para el proyecto y cualquier modificación al mismo. Los planes, proyectos y operaciones relacionados con la construcción del Tramo Ecatepec-Peñón están sujetos a supervisión por parte del gobierno y la Compañía está obligada a cubrir los gastos relacionados con el ejercicio de dichas funciones. La Compañía tiene permitido subcontratar con terceros las obras de construcción del proyecto.

- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento por un importe de \$1.5 millones. Además, la Compañía está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la concesión. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha fianza ascendía a \$2.8 millones.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. La Compañía tiene derecho a recibir los ingresos generados por la operación de la autopista durante la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- Revocación. El Gobierno Federal tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón en el supuesto de que VCCPacífico incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que VCCPacífico no pague oportunamente al Gobierno Federal el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno Federal revoque la concesión, VCCPacífico no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o por acuerdo mutuo del Gobierno Federal y VCCPacífico. En el supuesto de que la concesión se dé por terminada en forma anticipada, VCCPacífico tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al monto total de su inversión en el proyecto más la Tasa de Rendimiento Anual Real pactada.

Proyectos que compitan con la concesión. La Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón establece que el Gobierno Federal no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. En el supuesto de que el Gobierno Federal incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

#### ***Concesión de la autopista Armería-Manzanillo***

El 9 de noviembre de 1990, el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a PAPSA (actualmente VCCPacífico) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una autopista de cuota de cuatro carriles de asfalto, con una longitud de 37 km, que enlaza a las ciudades de Colima y Manzanillo (la “Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo”). La Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo, cuyos términos se han renegotiado con el Gobierno Federal en varias ocasiones, vence el 8 de noviembre de 2020 y se puede prorrogar por un plazo de hasta 30 años adicionales, en caso de ser necesario para que PAPSA recupere su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) las inversiones realizadas en la Autopista Armería-Manzanillo pendientes de recuperar conforme a los términos de la concesión, y (ii) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo. La fecha de vencimiento de la concesión fue fijada por el gobierno como resultado de un juicio interpuesto en relación con la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan. Véase el apartado “—Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan”.

La SCT autorizó la escisión de PAPSA con efectos fiscales a partir del 1 de enero de 2014 para constituir las sociedades VCCPAPSA y VCCPacífico, los derechos y obligaciones de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, la autopista Armería-Manzanillo y la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan fueron transferidos a la empresa VCCPacífico.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Armería-Manzanillo:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo se encuentran afectos a un fideicomiso constituido por PAPSA el 1 de abril de 2010 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista Armería-Manzanillo”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista Armería-Manzanillo tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicho proyecto, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la autopista, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentran en operación 47 km que integran la autopista Armería-Manzanillo, mismos que cuentan con cuatro casetas de cobro manual. En 2012 y 2013, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista Armería-Manzanillo descendió de aproximadamente 5,805 vehículos diarios a 5,606. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la Autopista Armería-Manzanillo ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista ascendió a aproximadamente 5,868 vehículos diarios y 5,723 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Armería-Manzanillo durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Autopista Armería-Manzanillo .....	5,606	5,805	5,735	5,723	5,868

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en la autopista Armería-Manzanillo durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Autopista Armería-Manzanillo .....	198.45	185.08	177.22	205.85	188.53

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo concluyeron en julio de 1991. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo. Estas cuotas se ajustan semestralmente con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier momento, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Además, la Compañía puede solicitar la autorización del Gobierno Federal para ajustar las tarifas autorizadas en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** VCCPacífico está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 de marzo de 2014, el capital social de VCCPacífico ascendía a \$2,662.2 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo, la Compañía debía obtener de la SCT la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista Armería-Manzanillo en septiembre de 1990.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento por un importe de \$1.45 millones. Además, la Compañía está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la concesión. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha fianza ascendía a \$2.8 millones.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** La Compañía tiene derecho a recibir los ingresos generados por la operación de la autopista durante la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Armería-Manzanillo.
- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- **Revocación.** El Gobierno Federal tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo en el supuesto de que VCCPacífico incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que VCCPacífico no pague oportunamente al Gobierno Federal el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno revoque la concesión, VCCPacífico no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.

- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento por acuerdo mutuo del Gobierno Federal y VCCPacífico. En el supuesto de terminación anticipada de la concesión, VCCPacífico tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al monto total de su inversión en el proyecto más la Tasa de Rendimiento Anual Real pactada.

Proyectos de la competencia. La Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo establece que el Gobierno Federal no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Armería-Manzanillo. En el supuesto de que el Gobierno Federal incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

### **Concesión de la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca**

El 9 de noviembre de 2007, el Gobierno del Estado de Michoacán otorgó a Monarca (en proceso de fusión con CPAC) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de un tramo de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 11.8 km que atraviesa el estado de Michoacán y el Estado de México (la “Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca”). La Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca vence el 8 de noviembre de 2037. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicho proyecto, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la autopista, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentran en operación la totalidad de los 11.8 km que integran la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca, mismos que cuentan con cuatro casetas de cobro manual. En 2012 y 2013, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca descendió de aproximadamente 3,165 vehículos diarios a 3,131. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista ascendió a aproximadamente 3,201 vehículos diarios y 2,977 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca .....	3,131	3,165	3,463	2,977	3,201

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca .....	31.39	30.15	28.41	32.13	31.27

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca concluyeron en la fecha estipulada para dicho efecto. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno del Estado de Michoacán, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca. Además, la Compañía pagó al estado de Michoacán \$130.2 millones por concepto de contraprestación por el otorgamiento la concesión.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 6% en cualquier momento posterior al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** Monarca está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$26.0 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** La Liberación del Derecho de Vía para este proyecto se obtuvo antes de que el Gobierno del Estado de Michoacán otorgara a Monarca la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca y la legislación aplicable.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** La Compañía tiene derecho a recibir los ingresos generados por la operación de la autopista durante la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca.



Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto se encuentran afectos a un fideicomiso constituido por Purépecha el 9 de febrero de 2007 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista Morelia-Aeropuerto”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista Morelia-Aeropuerto tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para dicho proyecto, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la autopista, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentran en operación la totalidad de los 22.6 km que integran la autopista Morelia-Aeropuerto, mismos que cuentan con ocho casetas de cobro manual. En 2012 y 2013 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista Morelia-Aeropuerto descendió de aproximadamente 2,422 vehículos diarios a 2,282. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Morelia-Aeropuerto ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista asciende a aproximadamente 2,358 vehículos diarios y 2,140 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Morelia-Aeropuerto durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Autopista Morelia-Aeropuerto.....	2,282	2,422	2,382	2,140	2,358

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en la autopista Morelia-Aeropuerto durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Autopista Morelia-Aeropuerto .....	55.75	53.72	50.96	56.18	55.45

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto concluyeron en 2008. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto:

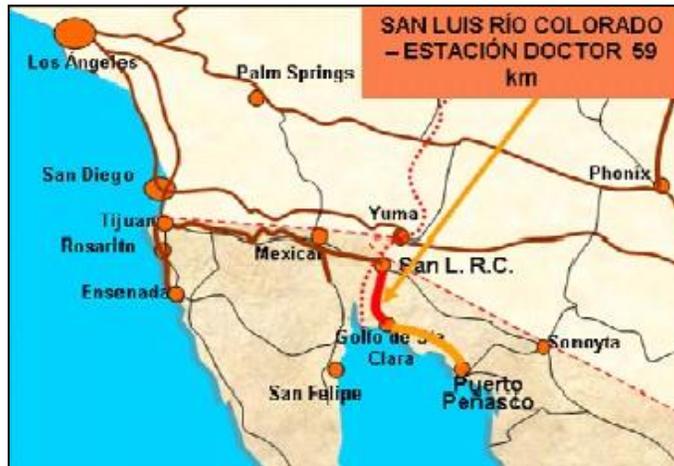
- **Contraprestación.** Purépecha está obligada a pagar al Gobierno del Estado de Michoacán, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) generado por la operación de la autopista Morelia-Aeropuerto. Dicho porcentaje se incrementará al 1.0% en el supuesto de que la Tasa de Rendimiento Anual Real alcance o exceda del 12.5%; y al 1.5% en el supuesto de que la Tasa de Rendimiento Anual Real alcance o exceda del 17.5%. Además, en 2007 la Compañía pagó al Gobierno del Estado de Michoacán \$55.0 millones por concepto de derechos por la expedición de la concesión.

- Cuotas de peaje. Purépecha tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 6% o más en cualquier momento posterior al último ajuste, Purépecha tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Purépecha también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, cada cuatro meses, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas. En el supuesto de que Purépecha recupere el monto total de su inversión en el proyecto más la Tasa de Rendimiento Anual Real pactada, antes de la fecha de vencimiento de la concesión, las cuotas de peaje se ajustarán con base en la metodología establecida para dicho efecto en la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto.
- Requisitos en materia de capitalización. En términos de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto, Purépecha está obligada a mantener un capital mínimo equivalente al 10% del monto a invertirse en la construcción, operación y mantenimiento de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto. Al 31 de marzo de 2014 el capital de Purépecha ascendía a \$216 millones.
- Liberación del Derecho de Vía. De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto, Purépecha debía obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto y debe obtener autorización previa de la SCT para transmitir dicho derecho al gobierno del Estado de Michoacán. Purépecha obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista en febrero de 2007.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. Purépecha está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto y la legislación aplicable. Purépecha está obligada a mantener una fianza de cumplimiento respecto de sus obligaciones al amparo de la concesión. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha fianza ascendía a \$423.5 millones.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Purépecha tiene derecho a percibir la totalidad de los ingresos por concepto de cuotas de peaje generadas durante la vigencia de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. En el supuesto de que Purépecha recupere el monto total de su inversión antes del vencimiento de la vigencia de la concesión, las cuotas de peaje se ajustarán con base en la metodología prevista en el contrato respectivo. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la concesión se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Morelia-Aeropuerto.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Michoacán rescate la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto, Purépecha tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- Revocación. El Gobierno del Estado de Michoacán tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto en el supuesto de que Purépecha incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que Purépecha no pague oportunamente al Gobierno del Estado de Michoacán el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Michoacán revoque la concesión, Purépecha tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento anterior con el acuerdo mutuo del Gobierno del Estado de Michoacán y Purépecha. En caso de terminación anticipada de la concesión, Purépecha tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- Proyectos que compiten directamente con la concesión. La Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto establece que el Gobierno del Estado de Michoacán podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con dicha autopista, aun cuando ello afecte el desempeño de Purépecha. En dicho supuesto, Purépecha tendrá derecho a ser indemnizada por el Gobierno del Estado de Michoacán, sujeto a la presentación de documentación que acredite (i) la disminución de sus volúmenes de Tráfico Promedio Diario, (ii) que dicha disminución ha persistido durante el período de seis meses anterior

a la fecha de la solicitud de indemnización y (iii) que de conformidad con los estados financieros auditados por un auditor designado en forma conjunta por el Gobierno del Estado de Michoacán y Purépecha, dicha disminución haya afectado los ingresos generados por la concesión.

### ***Concesión para la autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor***

El 2 de septiembre de 2008 el Gobierno del Estado de Sonora, a través de su Comisión Estatal de Bienes y Concesiones, otorgó a CPAC una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una autopista de cuota de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 48km que atraviesa la ciudad de San Luis Río Colorado en dicho estado (la “Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor”). La Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor vence el 1 de septiembre de 2038. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor:



Fuente: Bases de la licitación.

Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor se encuentran afectos a un fideicomiso constituido por CPAC el 8 de septiembre de 2008 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicho proyecto, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la autopista, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentran en operación la totalidad de los 48.2 km que integran la autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor, mismos que cuentan con cuatro casetas de cobro manual. En 2012 y 2013, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor descendió de aproximadamente 714 vehículos diarios a 573, respectivamente. Esta disminución se debió a la conclusión de los trabajos de mantenimiento mayor en la carretera libre. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista asciende a aproximadamente 738 vehículos diarios y 342 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor .....	573	714	498	342	738

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en la autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor .....	113.06	115.77	94.09	104.05	117.03

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor concluyeron en septiembre de 2009. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor:

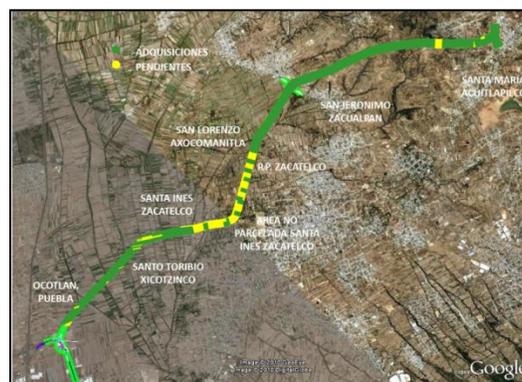
- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno del Estado de Sonora, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 1.0% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por la operación de la autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor. Además, la Compañía pagó al Gobierno del Estado de Sonora \$312.0 millones por concepto de derechos por el otorgamiento de la concesión.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC aumente entre un 5% y un 8% con posterioridad al último ajuste, CPAC podrá solicitar al Gobierno del Estado de Sonora autorización para ajustar nuevamente las cuotas, sujeto a la presentación de documentación que acredite dicho aumento; y en el supuesto de que el INPC aumente más de un 8%, CPAC tendrá el derecho de ajustar las cuotas de peaje sin necesidad de presentar documentación alguna al Gobierno del Estado de Sonora.
- **Requisitos en materia de capitalización.** CPAC está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 marzo de 2014, el capital social de CPAC ascendía a \$367.1 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor, la Compañía debía obtener de la SCT la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista en septiembre de 2008.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación por un

importe de \$3.0 millones, sujeto a ajuste anual con base en los cambios en el INPC. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha fianza ascendía a \$7.3 millones...

- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. La Compañía tiene derecho a recibir la totalidad de los ingresos por concepto de cuotas de peaje generadas durante la vigencia de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la concesión se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Sonora rescate la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión más una Tasa de Rendimiento Anual Real calculada con base en los lineamientos generales establecidos en la orden de rescate respectiva, tomando en consideración el monto total invertido en el proyecto y el valor de los activos afectos a la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor.
- Revocación. El Gobierno del Estado de Sonora tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor en el supuesto de que CPAC incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que CPAC no pague oportunamente al Gobierno del Estado de Sonora el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Sonora revoque la concesión, CPAC tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al monto de su inversión en el proyecto, mismo que se determinará con base en la fórmula establecida en el contrato respectivo.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o por acuerdo mutuo del Gobierno del Estado de Sonora y CPAC. En el supuesto de terminación anticipada de la concesión, CPAC tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.

### ***Concesión de la autopista Tlaxcala-Puebla***

El 23 de julio de 2008 el Gobierno del Estado de Tlaxcala otorgó a CONCEMEX (en proceso de fusión con CPAC) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una autopista de cuota de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 16 km que enlaza a las ciudades de Puebla y Tlaxcala (la “Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla”). La Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla vence en 30 años después del comienzo de su operación. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Tlaxcala-Puebla:



Fuente: Pinfra.

De conformidad con lo descrito más adelante, el inicio de las obras de construcción de la autopista Tlaxcala-Puebla está sujeto a la obtención de la Liberación del Derecho de Vía.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno del Estado de Tlaxcala, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso semestral bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista Tlaxcala-Puebla.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% en cualquier momento posterior al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Además, en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios, la Compañía tendrá derecho de solicitar la autorización del Gobierno del Estado de Tlaxcala para ajustar sus cuotas. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** En términos de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla, CONCEMEX está obligada a mantener un capital mínimo de \$20.0 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla, la Compañía está obligada a obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto y podrá considerar como inversión los gastos incurridos para dicho efecto.
- **Requisitos en materia de construcción.** En términos de la concesión respectiva, la Compañía está obligada a construir la autopista. Los planes, proyectos y operaciones relacionados con la construcción de la autopista Tlaxcala-Puebla están sujetos a supervisión por parte del Gobierno del Estado de Tlaxcala y la Compañía está obligada a cubrir los gastos relacionados con el ejercicio de dichas funciones. La Compañía tiene permitido subcontratar con terceros las obras de construcción del proyecto.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla y la legislación aplicable.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** La Compañía tiene derecho a recibir la totalidad de los ingresos por concepto de cuotas de peaje generadas durante la vigencia de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto.
- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Tlaxcala rescate la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- **Revocación.** El Gobierno del Estado de Tlaxcala tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla en el supuesto de que CONCEMEX incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que CONCEMEX no pague oportunamente al Gobierno del Estado de Tlaxcala el importe total de los aprovechamientos semestrales correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Tlaxcala revoque la concesión, CONCEMEX tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.

- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento anterior con acuerdo mutuo del Gobierno del Estado de Tlaxcala y CONCEMEX. En el supuesto de terminación anticipada de la concesión, CONCEMEX tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- Proyectos que compiten directamente con la concesión. La Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla establece que el Gobierno del Estado de Tlaxcala no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con dicha autopista. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Tlaxcala incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable. Además, en el supuesto de que el Gobierno Federal o el Gobierno del Estado de Puebla decida construir algún otro camino o modifique alguna concesión de manera que haya otro camino que compita con la autopista Tlaxcala-Puebla, CONCEMEX tendrá derecho a que el Gobierno del Estado de Tlaxcala prorrogue la vigencia de la concesión o ajuste las cuotas de peaje para la autopista Tlaxcala-Puebla.

### ***Concesión de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan***

El 15 de marzo de 1990 el Gobierno Federal otorgó a AUCAL (actualmente VCCPacífico) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una autopista de cuota de cuatro carriles de asfalto con longitud aproximada de 25.5 km que enlaza a San Martín Texmelucan, en el estado de Puebla, con la ciudad de Tlaxcala (la “Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan”). La Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, cuyos términos se han renegociado con el Gobierno Federal en varias ocasiones, vence el 14 de marzo de 2041. Previa autorización del Gobierno Federal, el 19 de noviembre de 2010 AUCAL y PAPSA celebraron un convenio de cesión (el “Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan”) por medio del cual AUCAL cedió a PAPSA los derechos derivados de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, así como los derechos derivados de una demanda interpuesta por AUCAL en contra del gobierno de Tlaxcala, en la que se reclamó, entre otras cosas, el método utilizado para calcular el porcentaje de valuación y el descubrimiento de varios puntos de acceso y retornos no autorizados en la autopista, que dieron lugar a la evasión de las cuotas de peaje.

Como resultado de la cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y la celebración de un convenio de transacción con el Gobierno Federal respecto del juicio antes descrito, el 25 de febrero de 2011 el Gobierno Federal prorrogó la vigencia de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón y la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo, en ambos casos por un plazo adicional de 30 años. Véanse los apartados “—Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón” y “—Autopista Armería-Manzanillo”.

En relación con lo anterior, la SCT autorizó la escisión de PAPSA con efectos fiscales a partir del 1 de enero de 2014 para constituir las sociedades VCCPAPSA y VCCPacífico, los derechos y obligaciones de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, la autopista Armería-Manzanillo y la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan fueron transferidos a la empresa VCCPacífico.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan:



Fuente: Google Earth.

Los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, y los derechos de cobro de indemnizaciones al amparo de las pólizas de seguro y fianza relacionadas con la misma, están afectos a un fideicomiso constituido por PAPSA el 19 de noviembre de 2010 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicho proyecto, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la autopista, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentra en operación la totalidad de los 25.5 km que integran la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, mismos que cuentan con nueve casetas de cobro manual. En 2012 y 2013, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan descendió de aproximadamente 6,454 vehículos diarios y 6,348. De acuerdo con la información estadística recabada por Opervite, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. De igual manera, para el primer trimestre de 2013 y 2014 el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista ascendió a aproximadamente 6,233 vehículos diarios y 5,819 diarios, respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.....	6,348	6,454	6,371	5,819	6,233

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan durante los períodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.....	61.62	58.43	55.19	63.30	60.41

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por la operación de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan. Además, de conformidad con el Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, PAPSA pagó a AUCAL la cantidad de \$1,000 millones más IVA, misma que fue reconocida por el Gobierno Federal como inversión en los siguientes proyectos: (i) \$400.0 millones en la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo; (ii) \$250.0 millones en la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón; y (iii) \$350.0 millones en la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan. Estas cuotas se ajustan semestralmente con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier momento posterior al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. La Compañía también tiene derecho de ajustar las cuotas de peaje en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios. Además, la Compañía tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** VCCPacífico está obligada a mantener un capital mínimo fijo de cuando menos \$20.0 millones. Al 31 de marzo de 2014, el capital social de VCCPacífico ascendía a \$2,662.2 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** La Liberación del Derecho de Vía se obtuvo con anterioridad a la cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan por parte de AUCAL a PAPSA.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y la legislación aplicable. La Compañía debe proporcionar acceso libre a la autopista a los vecinos de la misma. La Compañía está obligada a mantener una fianza de cumplimiento respecto de sus obligaciones al amparo de la concesión. Al 31 de marzo de 2014 el importe de dicha fianza ascendía a \$6.0 millones.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** La Compañía tiene derecho a recibir la totalidad de los ingresos por concepto de cuotas de peaje generadas durante la vigencia de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto más una Tasa de Rendimiento Anual Real del 10.5%. El 30 de septiembre de 2010, el Gobierno Federal reconoció como inversión en la concesión la cantidad de \$856.0 millones. El Gobierno Federal ha reconocido a la Compañía el derecho de solicitar la prórroga de la concesión por un plazo adicional de hasta 30 años a fin de recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la concesión se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.
- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- **Revocación.** El Gobierno Federal tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan en el supuesto de que VCCPacífico incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que VCCPacífico no pague oportunamente al Gobierno Federal el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno Federal revoque la concesión, VCCPacífico no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.

- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento anterior con el acuerdo mutuo del Gobierno Federal y VCCPacífico. En el supuesto de terminación anticipada de la concesión, VCCPacífico no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Proyectos que compiten directamente con la concesión. La Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan establece que el Gobierno Federal no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con dicha autopista. En el supuesto de que el Gobierno Federal incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

### ***Concesión de la autopista Vía Atlixcáyotl, Virreyes-Teziutlán y Apizaco-Huauchinango***

El 7 de diciembre de 2012 el Gobierno del Estado de Puebla, otorgó a PAPSA (actualmente VCCPAPSA) una concesión para la operación, explotación y mantenimiento de las carreteras que Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl, con una longitud total aproximada de 142.5 km, en el Estado de Puebla. La Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl, se otorgó como parte de un Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017, con el fin de mejorar y modernizar el sistema de transporte interestatal. La Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl, vence el 6 de diciembre de 2042.

Asimismo, la SCT autorizó la escisión de PAPSA con efectos fiscales a partir del 1 de enero de 2014 para constituir las sociedades VCCPAPSA y VCCPacífico, los derechos y obligaciones de la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl fueron transferidos a la empresa VCCPAPSA.

El siguiente mapa muestra la ubicación del citado tramo de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl:



Los 142.5 km que integran las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl se encuentran en operación y cuentan con 6 casetas de cobro. En 2012 y 2013, el volumen de Tráfico Promedio Diario de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl, descendió de aproximadamente 3,019, 20,896 y 3,952 vehículos diarios respectivamente a 2,659, 17,931 y 3,478, respectivamente, para el 31 de marzo de 2014 circularon 17,823, 2,573, 3,521 vehículos diarios respectivamente.

La siguiente tabla muestra el TPDV de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl durante el periodo indicado:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
TPDV:					
Carretera Apizaco-Huauchinango .....	2,659	3,019	--	2,573	2,577
Carretera Vía Atlixcáyotl	17,931	20,896	--	17,823	18,341
Carretera Virreyes-Teziutlán	3,478	3,952	--	3,521	3,439

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular cobrada en las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl durante el periodo indicado:

	Años concluidos al 31 de diciembre			Trimestre concluido al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Cuota Promedio por Equivalente Vehicular:					
Carretera Apizaco-Huauchinango .....	91.38	85.82	--	96.24	89.78
Carretera Vía Atlixcáyotl	29.44	27.55	--	30.95	29.33
Carretera Virreyes-Teziutlán	85.38	81.39	--	88.90	84.28

Las obras de construcción previstas en la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl se encuentran concluidas, salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina. Actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en dichas carreteras.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl:

- **Contraprestación.** Como contraprestación inicial, la Compañía pagó la cantidad de \$2'494,009,324.08 pesos. Asimismo, la Compañía está obligada a pagar al Gobierno del Estado de Puebla, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 1% de los ingresos brutos anuales (excluyendo el IVA) representados por las cuotas de peaje cobradas en las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más dentro de los seis meses siguientes al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación.
- **Liberación del Derecho de Vía.** La Compañía actualmente cuenta con la total Liberación del Derecho de Vía para de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl.
- **Requisitos en materia de capitalización.** VCCPAPSA está obligada a mantener un capital mínimo fijo de cuando menos \$20.0 millones. Al 31 de marzo de 2014, el capital social de VCCPAPSA ascendía a \$1,196.0 millones.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes –

Teziutlán y la vía Atlixcáyotl. La Compañía está obligada a mantener una fianza por el equivalente al 3% de la Contraprestación Inicial al 31 de diciembre de 2013 el importe de dicha fianza ascendía a \$66.8 millones

- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para las carreteras Apizaco–Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- **Revocación.** La Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl está sujeta a revocación por el Gobierno del Estado de Puebla en el supuesto de que VCCPAPSA incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que VCCPAPSA no pague oportunamente al Gobierno del Estado de Puebla el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de revocación de la concesión, VCCPAPSA no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- **Terminación.** La Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl terminará automáticamente en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) el vencimiento de su vigencia; (ii) por acuerdo mutuo del Gobierno del Estado de Puebla y VCCPAPSA; (iii) en caso de su revocación; y (iv) una vez pagado el importe total de las cuotas de peaje pagaderas de conformidad con la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno del Estado de Puebla tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl.

#### ***Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas***

El 30 de marzo de 2012 el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a Concesionaria de Autopistas de Michoacán, de la cual la Compañía es titular del 25.02% del total de las acciones, una concesión para (i) la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los libramientos de Morelia y Uruapan de 89 KM, y (ii) la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y las obras de modernización asociadas a las autopistas Pátzcuaro- Uruapan de 47 KM y Uruapan-Lázaro Cárdenas de 216 KM. La Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas se otorgó como parte del segundo eje del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de mayo de 2007 y ha sido renegociada con la SCT y vence el 30 de marzo de 2042.

Los derechos y obligaciones de los accionistas de Concesionaria de Autopistas de Michoacán se establecen en el Convenio de Accionistas de fecha 31 de enero de 2012, el cual prevé, entre otras cosas, las bases y reglas de gobierno corporativo de Concesionaria de Autopistas de Michoacán. Asimismo, Concesionaria de Autopistas de Michoacán celebró, con fecha 31 de marzo de 2012, un contrato de prestación de servicios para la operación y mantenimiento con Operadora de Autopistas de Michoacán, S.A.P.I. de C.V. Este contrato contiene los términos conforme a los cuales se operará la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas. La Compañía es titular del 25.2% de las acciones de Operadora de Autopistas de Michoacán, S.A.P.I. de C.V. Por su parte, los derechos y obligaciones de los accionistas de la Operadora se establecen en el convenio entre accionistas de fecha 23 de febrero de 2012.

La siguiente tabla muestra cierta información en relación con la concesión Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas:

Autopista	Años remanentes	Ubicación	Longitud (Km)	Tráfico Promedio Diario por Equivalentes Vehiculares
Paquete Michoacán: Libramiento Morelia	30	Michoacán	64	--
Paquete Michoacán: Libramiento Uruapan	30	Michoacán	25	--

Paquete Michoacán: Pátzcuaro – Uruapan-Lázaro Cárdenas	30	Michoacán	263	17,821
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>352</b>	<b>17,821</b>

La siguiente tabla muestra el TPDV de Pátzcuaro-Uruapan -Lázaro Cárdenas por los periodos indicados:

Trimestre concluido al 31 de marzo

	2014	2013
TPDV:		
Paquete Michoacán: Pátzcuaro-Uruapan .....	7,539	8,642
Paquete Michoacán: Uruapan-Nueva Italia .....	5,124	6,491
Paquete Michoacán: Nueva Italia-Lázaro Cárdenas .....	3,128	3,815
<b>Total .....</b>	<b>15,791</b>	<b>18,948</b>

La siguiente tabla muestra la Cuota Promedio por Equivalente Vehicular de Pátzcuaro-Uruapan –Lázaro Cárdenas por los periodos indicados:

Trimestre concluido al 31 de marzo

	2014	2013
Paquete Michoacán: Pátzcuaro-Uruapan .....	47,545	49,963
Paquete Michoacán: Uruapan-Nueva Italia .....	40,620	45,593
Paquete Michoacán: Nueva Italia-Lázaro Cárdenas .....	68,265	70,737
<b>Total .....</b>	<b>15,430</b>	<b>166,293</b>

El siguiente mapa muestra la ubicación del citado tramo de la autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas:



Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, iniciarán una vez recibida la Autorización del Inicio de Construcción de los Tramos Carreteros y Obras de Modernización.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas:

- **Contraprestación.** Concesionaria de Autopistas de Michoacán está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, (i) un pago inicial por un monto de \$752,100,000.00. El consorcio participante está conformado por cuatro grupos y cada uno de ellos aporta el 25% de la contraprestación requerida y (ii) el pago anual del 0.5% de los ingresos anuales de la concesión. El consorcio está conformado por la Compañía, Azvi – Cointer de México, S.A. de C.V., Infraestructura Institucional FI, S.A.P.I. de C.V. y Sociedad Michoacana de Constructores, S.A.P.I de C.V.
- **Cuotas de peaje.** Concesionaria de Autopistas de Michoacán tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan- Lázaro Cárdenas. Estas cuotas se ajustan durante la segunda quincena del mes de enero de cada año, a partir de enero de 2013, de conformidad con los incrementos que se registren en el INPC, o bien cuando se registre un incremento igual o mayor al 5% de dicho índice, con respecto al último incremento tarifario, con base en el INPC más reciente.
- **Requisitos en materia de capitalización.** Concesionaria de Autopistas de Michoacán está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$50,000.00 M.N.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan- Lázaro Cárdenas, Concesionaria de Autopistas de Michoacán deberá obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto y debe obtener la autorización previa de la SCT para transmitir dicho derecho al Gobierno Federal. La Compañía se encuentra en espera de la notificación por escrito de lugar, fecha y hora en que tendrá lugar el levantamiento del acta de entrega y recepción del derecho de vía de los tramos carreteros y obras de modernización programadas.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** Concesionaria de Autopistas de Michoacán está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento, Concesionaria de Autopistas de Michoacán está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la concesión. La Concesionaria deberá de otorgar una fianza por el 30% para garantizar la totalidad de las obligaciones contraídas en el título de concesión.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Pátzcuaro-Uruapan- Lázaro Cárdenas se encuentran afectas al Fideicomiso de administración para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas. Igualmente Concesionaria de Autopistas de Michoacán, deberá constituir un fondo para garantizar el derecho de vía por \$200,000,000.
- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan- Lázaro Cárdenas, Concesionaria de Autopistas de Michoacán tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- **Revocación.** La Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan- Lázaro Cárdenas está sujeta a revocación por el Gobierno Federal en el supuesto de que Concesionaria de Autopistas de Michoacán incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que no pague oportunamente al Gobierno Federal el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad

con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de revocación de la concesión, Concesionaria de Autopistas de Michoacán no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.

- **Terminación.** La Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas terminará automáticamente en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) el vencimiento de su vigencia; (ii) por acuerdo mutuo del Gobierno Federal y Concesionaria de Autopistas de Michoacán; (iii) en caso de su revocación; y (iv) una vez pagado el importe total de las cuotas de peaje pagaderas de conformidad con la Concesión para la Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto, en caso de que se realice una bursatilización del proyecto.

### ***Concesión Autopista Siglo XXI***

El 28 de noviembre de 2013, el Gobierno Federal por conducto de la SCT otorgó a la Concesionaria de Autopista de Morelos, S.A. de C.V. (la “Concesionaria”) una concesión para la construcción del tramo “Jantetelco-El Higuero (Xicatlatotal)” que tiene una longitud aproximada de 61.8 km (la “Concesión para la Autopista Siglo XXI”). La Concesión para la Autopista Siglo XXI vence en el año 2042, con una inversión aproximada de \$2,885 millones de pesos y una subvención del FONADIN de \$723 millones de pesos. La Compañía participa con el 51% de la Concesionaria, en conjunto con GBM y Aldesa. La Compañía aportó \$149.0 millones de pesos a la Concesionaria como el capital que le corresponde.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Siglo XXI:



Fuente: Diario de Morelos

Conforme a lo establecido en el título de concesión, las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Siglo XXI deben iniciar en la fecha que se estipule en la Autorización de Inicio de Construcción a ser expedida por la SCT.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Siglo XXI:

- **Contraprestación.** La Concesionaria se obliga a pagar como contraprestación, a más tardar el último día hábil del primer mes de cada año, el equivalente al 0.5% de los ingresos anuales brutos (excluyendo IVA) generado por la operación de la Autopista Siglo XXI durante el tiempo de vigencia de la Concesión.
- **Cuotas de peaje.** La Concesionaria tendrá derecho a recibir la totalidad de los recursos provenientes de la explotación de cada tramo carretero de la Autopista Siglo XXI. Posteriormente se notificará la cuota de peaje que se cobrará por esta autopista.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Siglo XXI, la Compañía debe obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. Para constituir el fondo para

contingencias del Derecho de Vía, se aportó a un fideicomiso en administración la cantidad de \$120 millones de Pesos.

- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Siglo XXI y la legislación aplicable. A partir del inicio de las operaciones de la Autopista Siglo XXI, la Compañía está obligada a mantener un Fondo de Reserva para Mantenimiento y Conservación el cual deberá ser equivalente a lo que resulte mayor entre (i) la cantidad de \$10 millones de Pesos, actualizados anualmente conforme al INPC; o (ii) la cantidad correspondiente a 6 meses de los costos de Mantenimiento y Conservación de acuerdo con el Programa de Conservación Periódica, Rutinaria, de Reconstrucción y de Mantenimiento de la Autopista.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Siglo XXI, la Concesionaria tendrá derecho a recibir una indemnización, misma que se calculará tomando en cuenta la inversión efectuada, así como la depreciación de los bienes, pero en ningún caso se tomará el precio de los bienes concesionados.
- Revocación. Se podrá revocar la Concesión para la Autopista Siglo XXI en el supuesto de que la Concesionaria incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, en caso de que la Concesionaria no exhiba las garantías requeridas en el Título de Concesión, efectuar cambios a los proyectos sin autorización previa de la SCT, omitir el pago anual fijo.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Siglo XXI se dará por terminada por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 16 de la Ley de Caminos y por mutuo acuerdo entre la SCT y la Concesionaria.

#### Concesión portuaria

Además de las Autopistas Concesionadas, la Compañía es titular de una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una terminal portuaria en el estado de Tamaulipas. Esta concesión está sujeta a jurisdicción federal y a inspección por parte de otras entidades, incluyendo APIA. En términos generales, las concesiones portuarias están estructuradas a manera de permitir que el concesionario recupere su inversión en el proyecto otorgándole el derecho de recibir el pago de las tarifas aplicables a sus servicios durante el plazo previsto en el contrato de concesión respectivo.

#### ***Terminal del Puerto de Altamira***

El 22 de septiembre de 1994 el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a APIA una concesión para (i) la operación de la terminal de usos múltiples del Puerto de Altamira en el estado de Tamaulipas, (ii) la construcción de terminales e instalaciones portuarias y (iii) la prestación de servicios portuarios (la “Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira”). Tras resultar adjudicada TBD en un concurso público internacional, el 19 de abril de 1996 IPM, TBD y Grupo Tribasa, S.A. de C.V. celebraron con APIA un contrato en virtud del cual esta última cedió a IPM sus derechos bajo la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira (el “Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira”). La Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira con fecha 24 de agosto de 2012 fue renovada hasta el día 19 de abril de 2036. El siguiente mapa muestra la ubicación de la Terminal del Puerto de Altamira:



Fuente: Pinfra.

La Terminal del Puerto de Altamira tiene una superficie total de aproximadamente 269,470 m<sup>2</sup>, con un muelle marginal de 600 metros de longitud, con opción a ampliarse a 350 metros adicionales. El área de patios de la terminal tiene una superficie total de 248,470m<sup>2</sup> e incluye:

- un patio para contenedores y maniobras de carga con superficie de aproximadamente 236,170 m<sup>2</sup> , con capacidad para 144 contenedores de refrigeración y 5,344m<sup>2</sup> CFS (Container Freight Station) y 3200 m<sup>2</sup> Bodega para Carga General y Acero.
- un muelle marginal con longitud de 600 metros, anchura de 20.5 metros y calado de 12.5 metros; y
- un muelle con superficie de 21,000 m<sup>2</sup>, longitud de 600 metros y anchura de 35 metros.

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira:

- **Contraprestación.** IPM está obligada a pagar a APIA, como contraprestación por la cesión de la concesión, una cantidad variable que se determina con base en el número de contenedores que entran y salen de la terminal. Además, IPM debe transmitir a APIA, el día siguiente a su recepción, el importe total de los cargos por muellaje cobrados por IPM. En el supuesto de que IPM no transmita oportunamente dicho muellaje a APIA, deberá pagar intereses sobre la cantidad correspondiente. IPM también está obligada a transmitir a la SHCP el importe de los aprovechamientos derivados del almacenamiento y custodia de la mercancía de importación.
- **Tarifas.** La Compañía tiene el derecho de establecer libremente las tarifas aplicables a los servicios de carga y descarga, depósito, entrega y manejo de contenedores prestados por la misma al amparo de la concesión. Dichas tarifas deben registrarse ante la SCT y APIA cuando menos tres días hábiles antes de su entrada en vigor.
- **Requisitos en materia de capitalización.** IPM está obligada a mantener un capital mínimo fijo de \$30.0 millones durante la vigencia de la concesión. Al 31 de marzo de 2014, el capital social de IPM ascendía a \$385.0 millones.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos del Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira y la legislación aplicable.

- **Rescate.** La Compañía no tendrá derecho a indemnización alguna en el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira.
- **Revocación.** La Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira está sujeta a revocación en favor de APIA en el supuesto de que IPM incumpla con los términos del Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira, incluyendo, por ejemplo, en caso de que IPM no pague oportunamente a APIA o a la SHCP las cantidades pagaderas a las mismas o no opere y mantenga la terminal de conformidad con lo dispuesto en la concesión. En el supuesto de revocación de la concesión, IPM no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- **Vencimiento.** El Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira terminará automáticamente en la fecha de vencimiento de su vigencia o en cualquier fecha anterior convenida de común acuerdo por IPM y APIA. En el supuesto de que el contrato se dé por terminado en forma anticipada por causas no imputables a IPM, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada por los daños sufridos por la misma. Además, en caso de que el contrato se dé por terminado en forma anticipada, la Compañía estará obligada a arrendar al nuevo operador de la terminal, durante el plazo de un año, toda la maquinaria y el equipo afectos a la explotación de la concesión.

La siguiente tabla muestra el volumen promedio de carga procesado por la Terminal del Puerto de Altamira durante los períodos indicados:

	Años concluidos el 31 de diciembre			Trimestre concluidos al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
Volumen promedio de:					
Acero (toneladas) .....	460,160	489,289	503,028	108,578	115,137
Contenedores (número de unidades) .....	181,532	174,942	166,930	44,583	41,670
Carga general (toneladas) .....	25,430	28,454	23,569	6,982	11,177
Automóviles (número de unidades) .....	836	1,492	1,420	137	286

La siguiente tabla muestra las tarifas promedio cobradas por la Terminal del Puerto de Altamira durante los períodos indicados:

	Años concluidos el 31 de diciembre			Trimestre concluidos al 31 de marzo	
	2013	2012	2011	2014	2013
	(En pesos)				
Tarifa promedio por:					
Contenedores (por unidad) .....	2,947	2,771	2,448	3,022	2,989
Automóviles (por unidad) .....	1,053	807	1,006	956	791
Carga general (por tonelada) .....	332	381	356	468	299
Acero (por tonelada) .....	69	70	64	71	67

#### Otros proyectos de infraestructura

Además de operar sus 18 Autopistas Concesionadas que se encuentran actualmente en funcionamiento y el Tramo Morelos, la Compañía opera un puente de cuota ubicado en el estado de Veracruz: el puente “José López Portillo”. Al respecto, cabe señalar que terminó la vigencia del contrato de prestación de servicios por medio de la cual la Compañía operaba el puente “El Prieto”, ubicado en la autopista de cuota Villa

Cuauhtémoc-Valles-Tampico, sobre el río Pánuco y el río Viejo y con una longitud de 0.54 km, por lo que la Compañía ya no opera dicho puente “El Prieto”.

El puente José López Portillo, que tiene una longitud de 0.59 km, está ubicado en la autopista de cuota Poza Rica-Tampico, sobre el río Pantepec en Temapache, Veracruz. El Gobierno del Estado de Veracruz otorgó la concesión para operar este puente a Consorcio de Carreteras del Golfo, S.A. de C.V., una empresa ajena a la Compañía. El 28 de enero de 2010, dicha empresa y Opervite celebraron un contrato de prestación de servicios en virtud del cual esta última ópera y proporciona mantenimiento menor al puente José López Portillo. Como contraprestación por los servicios prestados al amparo del citado contrato, Opervite recibe un honorario anual de (i) \$5.5 millones más IVA y (ii) \$1.4 millones más IVA, sujeto a ajuste con base en el volumen de los servicios prestados.

#### Sector materiales e insumos

A través de GCI, la Compañía es la productora y proveedora de asfalto más grande de la Ciudad de México (la “Planta Altipac”). La Planta Altipac produce mezclas asfálticas y productos agregados. Desde 1993 la Planta Atlipac, que está ubicada en Ixtapaluca, a un lado de la autopista México-Puebla, ha producido más de nueve millones de toneladas de mezclas asfálticas. Los yacimientos de la Planta Atlipac, que abarcan una superficie de 152 hectáreas, contienen reservas comprobadas para la extracción de 61 millones de toneladas de basalto triturado, mismas que en opinión de la Compañía son suficientes para satisfacer sus necesidades de materias primas durante los próximos 60 años, constituyendo a la Planta Atlipac en la planta con el mayor nivel de productividad y reservas en el área metropolitana de la Ciudad de México.

Aunado a lo anterior, TC fabrica vallas de concreto para carreteras y otros productos prefabricados de concreto y MC fabrica productos calcáreos para su uso en obras de urbanización y construcción de caminos.

Los compradores de los productos fabricados por el sector materiales e insumos de la Compañía incluyen a diversas entidades gubernamentales y empresas paraestatales, incluyendo la SCT, el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (“CAPUFE”) y la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del Distrito Federal, así como varias empresas del sector privado tales como Ingenieros Civiles Asociados, S.A.B. de C.V. y OHL México, S.A.B. de C.V.

Durante los años concluidos el 31 de diciembre de 2013 y 2012, los ingresos generados por el sector materiales e insumos ascendieron a \$410.5 millones y \$383.3 millones, respectivamente, mismos que representaron el 7.1% y el 8.3%, respectivamente, del total de ingresos consolidados de la Compañía durante dichos períodos. Durante el trimestre concluido el 31 de marzo de 2014 y 2012, los ingresos generados por el sector materiales e insumos ascendieron a \$114.6 millones y \$47.9 millones, respectivamente, mismos que representaron el 7.3% y 3.5%, respectivamente, del total de ingresos consolidados de la Compañía durante dichos periodos.

#### Sector construcción

Durante los años concluidos el 31 de diciembre de 2013 y 31 de diciembre de 2012, los ingresos generados por el sector construcción ascendieron a \$1.01 mil millones y \$370.2 millones, respectivamente, mismos que representaron el 17.5% y el 8.1% de los ingresos consolidados de la Compañía durante dichos períodos, respectivamente. Durante el primer trimestre concluido el 31 de marzo de 2014 y 31 de marzo de 2013, los ingresos generados por el sector construcción ascendieron a \$303.4 millones y \$284.1 millones, respectivamente, mismos que representaron el 19.3% y el 20.6% de los ingresos consolidados de la Compañía durante dichos períodos, respectivamente. Los proyectos más recientes en los que ha participado la Compañía incluyen, entre otros, la construcción de distribuidor vial Reforma-Constituyentes y el distribuidor vial Acopilco ambos, en el Distrito Federal.

## Principales subsidiarias por giro de negocios

La siguiente tabla contiene cierta información sobre las subsidiarias de la Compañía de acuerdo a sus respectivos giros de negocios.

Denominación	Sector concesiones			Giro
	% de participación accionaria	Año en el que fue constituida		
Grupo Concesionario de México S.A. de C.V. ....	100%	1994	Sociedad controladora	
Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V. ...	100%	1989	Construcción y mantenimiento de autopistas.	
Promotora de Autopistas del Pacífico, S.A. de C.V. ....	100%	1990	Construcción y mantenimiento de autopistas.	
Concesionaria Pac, S.A. de C.V. ....	100%	1993	Construcción y mantenimiento de autopistas.	
Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, S.A. de C.V. ....	100%	2003	Construcción y mantenimiento de autopistas.	
Concesionaria Monarca, S.A. de C.V. ....	100%	2007	Construcción y mantenimiento de autopistas.	
Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V. ....	100%	1993	Construcción y mantenimiento de autopistas.	
Concesionaria Zonalta, S.A. de C.V. ....	100%	2006	Construcción y mantenimiento de autopistas.	
Vías de Comunicación del Centro y Pacífico, S.A. de C.V.	100%	2013	Construcción y mantenimiento de autopistas.	
Vías Concesionadas de Carreteras PAPSA, S.A. de C.V.	100%	2013	Construcción y mantenimiento de autopistas.	
Opervite, S. A. de C. V.....	100%	2005	Operadora de carreteras concesionadas.	
	Sector materiales e insumos			
Denominación	% de participación accionaria	Año en el que fue constituida	Giro	
Tribasa Sector Materiales e Insumos de la Construcción S.A. de C.V. ....	100%	1992	Sociedad controladora	
Grupo Corporativo Interestatal, S.A. de C.V. ....	100%	1985	Producción de mezclas asfálticas	
Tribasa Construcciones, S.A. de C.V. ....	100%	1978	Construcción en general	
	Sector construcción			
Denominación	% de participación accionaria	Año en el que fue constituida	Giro	
Pinfra Sector Construcción S.A. de C.V. ....	100%	1992	Sociedad controladora	
Experconstructores Zacatecana, S.A. de C.V. (anteriormente, Triturados Basálticos y Derivados, S.A. de C.V.) ....	100%	1969	Sociedad controladora	
Adepay, S.A. de C.V. ....	100%	2007	Sociedad controladora	
Equivent, S.A. de C.V. ....	100%	2007	Construcción en general	

## Competencia

Las actividades de la Compañía se concentran en el sector de las concesiones para proyectos de infraestructura en México. La capacidad de la Compañía para crecer mediante la adquisición de nuevos proyectos de infraestructura adjudicados a través de procedimientos de licitación pública, podría verse afectada en forma adversa por los incrementos en precios de las futuras concesiones como resultado de la competencia en la industria. La Compañía considera que sus principales competidores son (i) otras empresas constructoras y desarrolladoras de infraestructura tanto mexicanas como extranjeras, incluyendo los fondos de inversión que participan en consorcios formados por empresas locales tales como Empresas ICA, IDEAL, Macquarie, Abertis, Globalvias, FCC, Rodovias, Brisa, Grupo Hermes y OHL, entre otros, y (ii) CAPUFE, un organismo público descentralizado que opera carreteras federales y autopistas de cuota, proporciona servicios de

mantenimiento a las mismas y participa en proyectos de inversión y coinversión para la construcción y operación de dichas vías. Además, podrían surgir nuevos competidores en el supuesto de que otras empresas decidan incursionar en el sector de los proyectos de infraestructura concesionados. Véase el capítulo “Factores de riesgo—Riesgos relacionados con las actividades de la Compañía—La Compañía podría verse en la imposibilidad de obtener nuevas concesiones”.

Por lo general, el Gobierno Federal mantiene carreteras libres paralelas a las autopistas de cuota a fin de proporcionar rutas alternativas. La Compañía considera que dichas carreteras no compiten de manera significativa con las Autopistas Concesionadas en virtud de que estas últimas constituyen vías primarias y las carreteras libres están sujetas a limitaciones en cuanto a calidad y capacidad para absorber tráfico.

La Compañía también compite con otros medios y vías de transporte tales como el transporte aéreo y ferroviario. Sin embargo, históricamente el transporte vehicular ha representado el principal medio de transporte en México en términos del número de pasajeros.

### Marcas, patentes y licencias

Actualmente la Compañía es titular de los derechos sobre las denominaciones y diseños de las marcas “VIA PASS”, “TRIBASA”, “GIMSA”, “CIESA” y “PINFRA”, las cuales se encuentran inscritas en distintas clases ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.

La marca “VIA PASS” está inscrita en las clases 36 y 42, correspondientes a servicios financieros y programas de cómputo, respectivamente. La titular de los derechos de registro de dicha marca es Equivent, que tiene celebrado un contrato de licencia de uso de marca con Cobro Electrónico de Peaje, S.A. de C.V., otra subsidiaria de la Compañía que utiliza dicha marca en las cinco casetas de cobro automático instaladas en la autopista México-Toluca.

Las marcas “TRIBASA”, “GIMSA” y “CIESA” están inscritas en la clase 37, correspondiente a servicios de construcción y otros servicios. Actualmente la Compañía no tiene celebrado ningún contrato de licencia de uso de estas marcas.

La marca “PINFRA” está inscrita en las clases 37 y 45, correspondientes a servicios de construcción y otros servicios. Actualmente la Compañía no tiene celebrado ningún contrato de licencia de uso de dicha marca.

Actualmente, los contratos de licencia de uso de marcas que la Compañía tiene celebrados con sus subsidiarias se encuentran vigentes y las partes de dichos contratos tienen planeado renovarlos de conformidad con la legislación aplicable antes de sus respectivos vencimientos. En términos generales, los títulos correspondientes a las marcas registradas tienen una vigencia de diez años y pueden renovarse cualquier número de veces siempre y cuando se mantengan en uso. Hasta donde la Compañía tiene conocimiento, no existe demanda alguna con respecto a la titularidad de los derechos correspondientes a sus marcas. Las operaciones de la Compañía no involucran el uso de patentes.

### Propiedades y equipo

Las subsidiarias de la Compañía titulares de las Concesiones no son propietarias de la mayoría de los activos afectos a la explotación de sus respectivas Concesiones. En términos generales, los contratos de concesión autorizan a la Compañía a utilizar las instalaciones y los activos afectos a los proyectos concesionados, incluyendo las casetas de cobro, los puestos de vigilancia y los edificios donde se ubican sus oficinas corporativas. Véase el capítulo “Régimen legal de las concesiones para proyectos de infraestructura”.

La Compañía es propietaria de la Planta Atlipac, que produce asfalto y productos agregados y está ubicada en el poblado de Ixtapaluca, a un costado de la autopista federal México-Puebla. La Planta Atlipac cuenta con capacidad para producir aproximadamente 5,200 m<sup>3</sup> diarios de mezcla asfáltica. Desde 1993 la Planta Atlipac ha producido más de nueve millones de toneladas de mezclas asfálticas.

Además, la Compañía es propietaria de diversos tipos de equipo relacionados con las actividades realizadas por la Compañía bajo las Concesiones y con las actividades de producción de insumos en las fábricas de la Compañía descritas en los párrafos anteriores. Los equipos propiedad de la Compañía incluyen automóviles y camiones utilizados para prestar servicios de seguridad, tractores y montacargas.

## Aspectos ambientales

Las operaciones de la Compañía están sujetas a las disposiciones contenidas en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y sus Reglamentos (la “LGEEPA”), la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos y su Reglamento (la “Ley de Residuos”), la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable y su Reglamento (la “Ley Forestal”), la Ley General de Vida Silvestre y su Reglamento, la Ley de Aguas Nacionales y su Reglamento (la “Ley de Aguas”), la Ley General de Bienes Nacionales y sus Reglamentos, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, el Reglamento para la Protección del Ambiente contra la Contaminación Originada por la Emisión de Ruido, diversas Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) y las leyes y reglamentos de los estados y municipios donde se ubican sus proyectos e instalaciones (en conjunto, la “Legislación Ambiental”).

La LGEEPA establece el marco legal aplicable al procedimiento de impacto ambiental y la liberación de emisiones contaminantes al aire. Además, la Ley de Residuos regula la generación y el manejo de materiales y residuos peligrosos y la descarga de materiales contaminantes en el suelo.

El Reglamento en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental promulgado al amparo de la LGEEPA regula el procedimiento para evaluar el impacto ambiental, que es el proceso a través del cual la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) autoriza, condiciona o rechaza el estudio de impacto ambiental de un determinado proyecto. Todas las modificaciones o desviaciones del proyecto original deben llevarse a cabo de conformidad con la Legislación Ambiental, que en ciertos casos exige la obtención de autorización previa de la SEMARNAT o las autoridades ambientales competentes.

Los proyectos de la Compañía afectan ciertas áreas protegidas que están controladas por la SEMARNAT o las autoridades locales en materia ambiental, e involucran la remoción de vegetación y la tala de árboles. Por tanto, la autorización de impacto ambiental para un determinado proyecto contiene diversas condiciones adicionales que la Compañía debe observar durante la construcción y operación de dicho proyecto.

En virtud de que algunos proyectos involucran el cambio de uso de suelo de terrenos forestales, dichos proyectos están sujetos a lo dispuesto en la Ley Forestal y su reglamento, que establecen que dicho cambio de uso de suelo y el inicio de cualesquiera obras en terrenos forestales estará sujeto a que la SEMARNAT apruebe previamente un estudio de impacto ambiental y el cambio de uso respectivo, sujeto al cumplimiento de ciertos términos y condiciones.

La ocupación de zonas federales y la construcción de obras en las mismas están sujetas a la previa autorización de la Comisión Nacional del Agua (“CNA”). Además, la Ley de Aguas establece el régimen aplicable a la descarga de aguas residuales en los mantos acuíferos federales. Algunos de los proyectos de la Compañía involucran el uso de zonas federales, la construcción de obras en las mismas y la descarga de aguas residuales en mantos acuíferos sujetos a la jurisdicción de la CNA y, por tanto, requieren de una concesión otorgada para dicho efecto por esta última. Las concesiones otorgadas por la CNA están sujetas al cumplimiento de ciertos términos y obligaciones específicos y al pago de derechos. Los derechos pagaderos al amparo de dichas concesiones deben cubrirse en forma oportuna de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal de Derechos, bajo pena de incurrir en intereses moratorios y cargos adicionales para contrarrestar los efectos de la inflación. Como resultado de la construcción y operación de sus proyectos, la Compañía genera ciertos residuos peligrosos cuya producción, manejo, transporte, almacenamiento y disposición están sujetas a lo dispuesto por la Ley de Residuos, la cual impone diversas obligaciones al respecto.

La mayoría de las concesiones, autorizaciones y permisos ambientales obtenidos por la Compañía en relación con sus distintos proyectos tienen una vigencia limitada que puede ser prorrogada por las autoridades competentes tomando en consideración, entre otras cosas, el grado de cumplimiento de los términos y condiciones

previstos en la concesión, autorización o permiso correspondiente.

Además, las concesiones de la Compañía también contienen términos y condiciones por lo que respecta a la protección del medio ambiente. Como regla general, la SCT es la entidad responsable de cumplir con dichos términos y condiciones. Sin embargo, algunas concesiones imponen dicha obligación al operador del proyecto respectivo o establecen que dicho operador y la SCT serán solidariamente responsables de su cumplimiento.

Las autoridades estatales y municipales son responsables de la aplicación de la Legislación Ambiental en sus respectivas jurisdicciones. La autoridad federal responsable de la aplicación de dicha legislación es la SEMARNAT, actuando por conducto de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.

La falta de cumplimiento de la Legislación Ambiental puede dar lugar a la imposición de multas y sanciones administrativas; a la revocación de las concesiones, autorizaciones, licencias, permisos o inscripciones correspondientes; a arrestos administrativos; al embargo de los equipos contaminantes; a la clausura temporal o definitiva de instalaciones; y a prisión, en el supuesto de que las violaciones respectivas estén clasificadas como delitos.

La Compañía considera que cuenta con todas las concesiones, permisos y autorizaciones necesarias para operar todos sus proyectos e instalaciones; y que se encuentra en cumplimiento sustancial con la Legislación Ambiental y los términos y condiciones establecidos en sus concesiones. No obstante lo anterior, es importante señalar que la Compañía se encuentra en proceso de obtención de una extensión de la autorización de impacto ambiental para la actual construcción de la Autopista Tlaxcala-Puebla, y respecto del Tramo Ecatepec-Peñón, así como del Tramo Marquesa-Lerma de la Autopista México-Toluca, aún se encuentra en proceso de obtener la Liberación del Derecho de Vía y la autorización de impacto ambiental necesaria para iniciar la construcción.

Actualmente la Compañía no está sujeta a ningún procedimiento judicial o administrativo relacionado con el cumplimiento de la Legislación Ambiental. Las reformas a la Legislación Ambiental podrían obligar a la Compañía a efectuar inversiones adicionales para mantenerse en cumplimiento con dicha legislación, y dicha circunstancia podría tener un efecto adverso significativo en su situación financiera o sus resultados de operación.

## Seguros

La Compañía cuenta con pólizas de seguro que amparan distintos riesgos. La Compañía considera que la cobertura de seguros contratada por la misma es similar a la de otras empresas del ramo.

Los términos de las concesiones de la Compañía exigen que ésta mantenga cobertura de seguros para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones contractuales por lo que respecta a la ampliación y mantenimiento de las Autopistas Concesionadas y al pago de las contraprestaciones fijas previstas en los contratos de concesión respectivos. Además, la Compañía cuenta con pólizas de seguro contra responsabilidad civil y daños a las Autopistas Concesionadas.

## Recursos humanos

Al 31 de marzo de 2014 la Compañía contaba con 2100 empleados. La siguiente tabla muestra el número de empleados de tiempo completo de la Compañía según sus funciones y giro de negocios a dicha fecha.

	EMPLEADOS			
	Al 31 de marzo de 2014	Al 31 de diciembre de 2013	Al 31 de diciembre de 2012	Al 31 de diciembre de 2011
Por tipo de funciones:				
Administración	474	523	292	285
Operaciones	1585	1607	1805	1,537
Construcción e ingeniería	23	31	21	12
Directivos relevantes	18	18	16	12

Total de Empleados	2100	2179	2134	1846
Por sector:				
Concesiones	1084	1084	1055	889
Autopista México-Toluca	194	186	196	207
Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón	85	87	85	89
Autopista Armería-Manzanillo	58	59	59	62
Autopista Peñón-Texcoco	95	94	94	96
Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal	71	71	71	70
Autopista Atlixco-Jantetelco	46	47	48	45
Autopista Santa Ana-Altar	53	53	50	53
Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca	28	28	28	29
Autopista Morelia-Aeropuerto	47	46	45	46
Pte. El Prieto	0	0	19	23
Autopista San Luis Río Colorado-Estación	16	15	15	17
Doctor				
Corporativo Concesiones	70	70	66	60
Autopista Vía Atlixcáyotl	67	74	53	0
Autopista Virreyes-TeXihuatlán	101	101	83	0
Autopista Apizaco-Huauchinango	58	58	51	0
Terminal del Puerto de Altamira	694	704	680	644
Materiales e insumos	192	253	245	182
Construcción	24	32	22	13
Corporativo Honorarios	24	24	43	41
Corporativo Central	82	82	89	77
Total de empleados	2100	2179	2134	1,846

Al 31 de marzo de 2014, aproximadamente el 64.3% de los empleados de la Compañía estaban afiliados a los siguientes sindicatos: (i) Sindicato de Trabajadores de la Industria del Cemento, Cal, Asbesto, Yeso, Envases y sus Productos Similares y Conexos de la República Mexicana (CTM); (ii) Sindicato Mexicano de Trabajadores de la Construcción con Maquinaria, Similares y Conexos de la República Mexicana, Confederación de Trabajadores Campesinos (CTC); (iii) Sindicato Nacional de Trabajadores de la Actividad Comercial y sus Derivados, Agentes de Comercio, Vendedores Viajeros, Propagandistas e Impulsores de Ventas de la República Mexicana (CTM), (iv) Sindicato Progresista de Trabajadores de la Industria Portuaria Mexicana, y (v) Sindicato de Trabajadores de la Construcción, Excavación, Operación, Similares, y Conexos de la República Mexicana, SITRACE (CTM). Históricamente, las relaciones entre la Compañía y cada uno de dichos sindicatos han sido cordiales y hasta la fecha de este prospecto de colocación, la Compañía jamás ha sufrido ninguna huelga o paro. De conformidad con la ley, los contratos colectivos de trabajo se revisan anualmente por lo que respecta a salarios; y cada dos años por lo que respecta a prestaciones. Véase la sección “Legislación en materia laboral”.

#### Legislación en materia laboral

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece los derechos mínimos de los trabajadores, incluyendo, entre otras cosas, la duración de la jornada de trabajo dependiendo del turno, el salario mínimo, el derecho al pago de un aguinaldo, el derecho a vacaciones y al pago de una prima vacacional, y el derecho a ser indemnizado en caso de despido injustificado. La Ley Federal del Trabajo regula detalladamente las relaciones de trabajo tanto individuales como colectivas. Todos los trabajadores tienen derecho a recibir asistencia del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y crédito para la compra de viviendas a través del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT). Además, la Compañía está obligada a efectuar aportaciones para el retiro de conformidad con lo dispuesto por la Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro (CONSAR). Por lo general, los costos relacionados con la implementación de dichos programas son compartidos por la Compañía, sus trabajadores y el Gobierno Federal.

Todos los trabajadores tienen derecho a sindicalizarse. Los sindicatos tienen por objeto mejorar los derechos y las condiciones de trabajo de sus miembros en sus respectivos lugares de trabajo. Dichos derechos y condiciones se establecen en los contratos colectivos de trabajo, mismos que se inscriben ante la junta local o federal de conciliación y arbitraje competente. Además, la Ley Federal del Trabajo otorga a los trabajadores el derecho de declararse en huelga cuando consideren que sus derechos han sido violados por sus patrones.

#### Procedimientos legales y administrativos

De tiempo en tiempo la Compañía se ve involucrada en ciertos procedimientos legales que forman parte del curso habitual de sus operaciones, incluyendo demandas de orden laboral que en su opinión no tienen un efecto significativo en sus actividades, situación financiera o resultados de operación. A continuación se incluye un breve resumen de los procedimientos legales más importantes en los que está involucrada actualmente la Compañía.

La Compañía está involucrada en ciertas acciones legales y procesos que surgen de la actividad normal de sus negocios por un monto aproximado de \$55.5 millones de pesos al 31 de marzo de 2014. La administración de la Compañía opina, con base en el asesoramiento de los consultores legales, que tales litigios y procesos se resolverán sin ningún efecto material sobre la posición financiera consolidada de la Compañía o los resultados de sus operaciones. En consecuencia, se ha registrado un pasivo de \$8.9 millones de pesos que la Administración estima suficiente para cubrir las contingencias existentes.

La Compañía celebra diversas operaciones entre partes relacionadas, por lo que podrían surgir diferencias de impuestos si las autoridades fiscales consideran que los precios y montos utilizados por la Compañía, no son equiparables a los que se utilizan con o entre partes independientes en operaciones comparables.

En relación con el juicio entre Mexicana de Gestión de Agua, S.A. de C. V. (MGA) y el Organismo Operador Municipal de Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento de Navojoa, Sonora, la administración de la Compañía estima que podría recibir \$50.0 millones de pesos por concepto de daños y perjuicios ocasionados por el tiempo transcurrido sin haberse cumplido con la ejecución de amparo.

Experconstructores Zacatecana, S. A. de C. V. (antes Triturados Basálticos y Derivados, S. A. de C. V. (TBD) tiene un juicio ordinario civil promovido por Proyectos y Cimentaciones Tacana, S. A. de C. V. (TACANA) ante el Juzgado Primero de Distrito en Materia Civil de fecha 6 de abril de 2001, cuya contingencia asciende a \$4.75 millones de Dólares al 31 de marzo de 2014, aproximadamente; sin embargo, al haber entrado en concurso mercantil en sentencia dictada el 22 de marzo de 2002, TBD considera que los créditos de TACANA son anteriores al concurso mercantil y por lo tanto, deben sujetarse a lo previsto por la Ley de Concursos Mercantiles y en estricto apego al convenio conciliatorio que, para dar por terminado el concurso mercantil, celebró TBD con sus acreedores y se aprobó judicialmente con carácter de cosa juzgada el 18 de diciembre de 2003.

En este convenio se estipuló un pago concursal del 5.4% para el universo de acreedores concursales sin garantía específica (acreedores comunes) por lo que la ejecución de TACANA no debe contravenir el convenio conciliatorio en detrimento del universo de acreedores concursales. Estos argumentos han sido vertidos en el juicio y serán revisados en amparo por los Tribunales Colegiados en contra del último acto de ejecución del juicio que TACANA promoviera en el futuro. Lo anterior ha sido resuelto en ese sentido por los Tribunales Colegiados en los amparos que ha promovido TBD. En adición, al 31 de marzo de 2014, se tiene un importe de \$51.4 millones de pesos, en los fondos restringidos en fideicomiso para hacer frente a esta demanda.

## RÉGIMEN LEGAL DE LAS CONCESIONES PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Los proyectos de la Compañía están sujetos a una gran cantidad de leyes, reglamentos y permisos a nivel tanto federal como estatal. Esta sección contiene un resumen del régimen legal aplicable a las operaciones de la Compañía, incluyendo un resumen de algunas de las disposiciones legales aplicables a sus concesiones y sus actividades en el sector de los materiales e insumos.

### General

A fin de estimular la inversión privada en la economía nacional y promover el desarrollo de infraestructura en el país sin imponer cargas al presupuesto público, desde 1985 el gobierno ha tenido como política a otorgar al sector privado concesiones para proyectos de infraestructura tales como caminos, puentes, túneles y aeropuertos. Dichas concesiones constituyen licencias a plazo fijo otorgadas por el Gobierno Federal o los gobiernos estatales o municipales para el financiamiento, la construcción, el establecimiento, la operación y el mantenimiento de obras de infraestructura y vías públicas de comunicación o transporte. En la mayoría de los casos las concesiones se otorgan a entidades del sector privado a través de licitaciones públicas, aunque las leyes de algunos estados permiten que las autoridades locales otorguen directamente los títulos de concesión. La naturaleza y la ubicación de cada proyecto determinan si el mismo estará sujeto a jurisdicción federal o estatal, la autoridad competente y la legislación aplicable. Para mayor información en cuanto a la legislación ambiental aplicable a las concesiones en México, véase la sección “Actividades—Cuestiones ambientales”.

La SCT es la autoridad responsable de la planeación y supervisión de la infraestructura de comunicaciones y transporte del país. CAPUFE es el organismo gubernamental responsable de la operación y el mantenimiento de una parte sustancial de las carreteras pertenecientes al Gobierno Federal. Asimismo parte del sistema carretero está en manos de entidades del sector privado y organismos estatales y municipales.

Como parte del proceso de privatización de carreteras emprendido por la administración del presidente Carlos Salinas de Gortari entre 1990 y 1994, el Gobierno Federal estableció un régimen para el otorgamiento de concesiones por 50 años al sector privado respecto de casi 5,000 km de los 224,200 km que integraban la red carretera federal en 1985. El proceso de privatización involucró la participación del Gobierno Federal, los gobiernos de los estados y entidades del sector privado.

No obstante el alto nivel de expectativas del Gobierno Federal con respecto al proceso, el tráfico vehicular resultó sustancialmente inferior al esperado debido en parte a las altas cuotas cobradas por los caminos concesionados, mismas que provocaron una disminución en la demanda de dichos caminos. Además, durante el proceso de construcción de algunos caminos los concesionarios se enfrentaron a aumentos de costos inesperados como resultado de la recesión económica que caracterizó a dicho período, lo cual provocó demoras e incumplimientos con sus obligaciones de operación y mantenimiento. En consecuencia, las principales concesionarias no lograron cumplir con sus obligaciones financieras e incurrieron en pérdidas por \$6,000 millones y el Gobierno Federal se vio obligado a absorber deuda por un importe superior a los \$25,000 millones. Ante la inminente suspensión de pagos de algunas concesionarias y la falta de recursos financieros para continuar operando y manteniendo los caminos respectivos, el Gobierno Federal creó el Programa de Rescate Carretero y el 27 de agosto de 1997 rescató 23 de los 52 caminos concesionados. El Gobierno Federal revirtió el régimen de las concesiones a través de un procedimiento de rescate y asumió la operación y el control de dichos caminos. Los pasivos bancarios y los pagos de indemnizaciones derivados del procedimiento de rescate carretero ascendieron a \$58,123 millones.

A fin de continuar con el desarrollo de proyectos de infraestructura, el Gobierno Federal, por conducto de BANOBRAS, creó el Fondo de Inversión en Infraestructura (“FINFRA”) y el Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas (“FARAC”). La creación de dichos fondos tuvo como objetivo, entre otros, la promoción de nuevos esquemas para la ampliación de la infraestructura carretera mediante el otorgamiento de estímulos para la construcción y explotación de autopistas de cuota mediante un programa de concesiones. El Gobierno Federal desarrolló cuatro tipos de esquemas: otorgamiento de concesiones al sector privado, bursatilización, financiamiento de proyectos mediante la emisión de deuda pública y emisión de obligaciones a largo plazo.

El esquema de concesiones incluía la operación de las principales carreteras por consorcios integrados por el Gobierno Federal, las empresas operadoras e inversionistas del sector privado, garantizando con ello la rentabilidad de los caminos a largo plazo. El esquema de concesiones preveía el otorgamiento de concesiones al sector privado para la construcción, operación, explotación y mantenimiento de los caminos a plazos de entre 20 y 30 años. El consorcio debía

aportar los recursos financieros y el capital necesario para llevar a cabo las obras, complementados en algunos casos con recursos suministrados por el gobierno. La participación del Gobierno Federal tenía por objeto garantizar la viabilidad de los proyectos y atraer una mayor cantidad de capital de riesgo y deuda a largo plazo.

Debido a restricciones presupuestales y a que en 2003 el monto de los requerimientos financieros ascendía a aproximadamente \$72,000 millones, el Gobierno Federal y los gobiernos estatales decidieron reforzar el esquema de concesiones a través de mecanismos para la formación de consorcios en los que el concesionario asumiera los requisitos de inversión de capital y los costos de operación, garantizando el pago de la deuda financiera incurrida en relación con el proyecto con los flujos de efectivo generados por la operación del camino y, tratándose de las concesiones otorgadas por el Estado de México, garantizando al concesionario una cierta tasa de rendimiento mediante la prórroga de la concesión, aunque este último mecanismo es relativamente nuevo.

Además del esquema de concesiones tradicional, el Gobierno Federal creó un esquema de coinversión público/privada para permitir la participación de la inversión privada en el sistema de caminos libres de cuota. Este esquema previó el otorgamiento de concesiones a plazos de entre 20 y 30 años para (i) la operación, conservación, mantenimiento, modernización y ampliación de caminos y (ii) la celebración de un contrato exclusivo de servicios a largo plazo con el Gobierno Federal para el suministro de capacidad carretera. De conformidad con este esquema, durante la vigencia de la concesión, el concesionario recibiría un pago integral compuesto por una cantidad fija por disponibilidad carretera y una cantidad variable con base en el volumen de tráfico.

Preocupado por el efecto de la crisis financiera a nivel global sobre la disponibilidad de financiamiento para obras de infraestructura, en febrero de 2008 el Gobierno Federal, por conducto de BANOBRAS, se creó el Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura (“FONADIN”). El FONADIN se constituyó con los recursos y activos pertenecientes al FARAC y el FINFRA, que sumaron \$40,000 millones. El principal objetivo del FONADIN consiste en proporcionar deuda subordinada, garantizar ciertos riesgos relacionados con los proyectos y, en algunos casos, aportar capital para obras de infraestructura. La SCT, en coordinación con BANOBRAS, puede otorgar concesiones para la construcción, operación, mantenimiento, preservación y explotación de los caminos que forman parte del FONADIN.

Además, BANOBRAS ha ampliado sus actividades para participar en forma conjunta con los bancos del sector privado en el financiamiento de proyectos de infraestructura tales como carreteras de cuota y plantas de tratamiento de aguas residuales. La Compañía considera que el apoyo financiero suministrado por BANOBRAS y el FONADIN impulsará aún más el constante crecimiento de las obras de infraestructura a nivel tanto federal como estatal, complementará en cierta medida el financiamiento disponible a través de las instituciones de banca múltiple y, en algunos casos, ofrecerá condiciones para permitir que dichas instituciones participen en los proyectos de infraestructura (incluyendo préstamos subordinados y garantías).

En abril de 2014 se publicó el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, el cual contiene los proyectos prioritarios que serán desarrollados por el Gobierno Federal en materia de infraestructura. El programa prevé una inversión estimada de \$1,320,109 millones en el sector de comunicaciones y transportes. El programa prevé que la inversión total programada sea financiada al 63% con recursos públicos, sin embargo, también busca que el sector privado participe de manera activa y contribuya con el 37% de la inversión total programada.

Los programas establecidos por el Gobierno Federal, tales como el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 y el FONADIN, como se espera, tienen un impacto considerable en los planes de desarrollo a nivel estatal, mismos que constituyen la principal directriz de la política pública de cada estado. Uno de los principales objetivos de dichos programas consiste en contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social. Asimismo, el Programa Nacional de Infraestructura toma en cuenta que la infraestructura en carretera moviliza la mayor parte de la carga y de las personas que transitan en el país (55% y 98% del total, respectivamente). Para atender esta demanda, la red carretera cuenta con 377,660km de longitud, dividida entre red federal, carreteras alimentadoras estatales, la red rural y brechas mejoradas. Por otra parte, del total de puertos y terminales destaca la existencia de cuatro puertos estratégicos para la movilización de carga comercial (Altamira, Veracruz, Manzanillo y

Lázaro Cárdenas), los cuales movilizan el 96% de la carga contenerizada, 65% del granel agrícola, 40% del granel mineral y 38% de la carga general suelta<sup>7</sup>.

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 contempla una inversión total de 7.7 billones de Pesos a lo largo de la Administración actual, que termina en 2018, en un total de 743 programas y proyectos de infraestructura, de los cuales 572 son proyectos estratégicos y 171 son compromisos de gobierno. Asimismo, dentro del sector de comunicaciones y transportes, el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 incluye proyectos de infraestructura aeroportuaria, carretera, portuaria, de telecomunicaciones, de transporte urbano masivo, ferroviaria, y logística, entre otros. En la siguiente tabla se muestra el monto de inversión y número de proyectos en dichos subsectores:

Subsector	Millones de Pesos (2014)	Proyectos Estratégicos	Compromisos de Gobierno	Total de Proyectos
Telecomunicaciones	673,735	5	-	5
Infraestructura en carretera	394,981	78	73	151
Ferrocarriles	142,861	4	8	12
Puertos	68,124	15	6	21
Transporte urbano masivo	28,844	1	6	7
Infraestructura logística	4,516	2	-	2
Aeropuertos	3,625	14	6	20
Otros	3,425	1	4	5
<b>Total</b>	<b>1,320,109</b>	<b>120</b>	<b>103</b>	<b>223</b>

De los 223 proyectos programados para el sector de comunicaciones y transportes, más de la mitad corresponden a proyectos de infraestructura carretera. El monto presupuestado de inversión en este subsector es de aproximadamente 394,981 millones de Pesos. De los 151 proyectos, 73 son compromisos de gobierno y 78 son proyectos estratégicos.

No obstante que consideramos que el Programa Nacional de Infraestructura presentará oportunidades para nuestro negocio, no podemos garantizar en qué medida dicho programa será implementado o en qué medida nos beneficiaremos del mismo.

### ***Proyectos de infraestructura carretera***

#### ***Marco jurídico federal de los proyectos de infraestructura de la Compañía***

Las principales leyes federales que rigen las operaciones de la Compañía incluyen, entre otras:

- la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que tiene por objeto principal regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, que están considerados como vía general de comunicación en todo el país. Esta ley también regula el tráfico, los servicios de autotransporte de pasajeros y los servicios auxiliares suministrados en dichos caminos y puentes; y

<sup>7</sup> Coordinación de Puertos y Marina Mercante, Estadística de Movimiento Portuario 2012.

- la Ley General de Bienes Nacionales, cuyos principales objetivos consisten en (i) determinar los bienes que integran el patrimonio nacional, (ii) establecer el régimen aplicable a los bienes del dominio público y los inmuebles pertenecientes a los organismos públicos descentralizados, (iii) establecer los lineamientos para la adquisición, administración, control, vigilancia y enajenación de los bienes federales y aquellos bienes estatales que no estén expresamente sujetos a la legislación local, y (iv) establecer los lineamientos para la valuación y el avalúo de los bienes pertenecientes a la nación.

La Compañía también está sujeta a otras leyes tales como la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, la Ley Federal de Competencia Económica, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Código de Comercio, el Código Civil Federal y el Código Federal de Procedimientos Civiles, entre otros ordenamientos. La Compañía también está sujeta a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y a otras leyes y reglamentos en materia ambiental. Véase la sección “Actividades—Cuestiones ambientales”. Además, la Compañía está sujeta a los planes de desarrollo urbano, que establecen los requisitos en materia de uso del suelo a nivel local.

### ***Marco jurídico local de los proyectos de infraestructura de la Compañía***

Las leyes más importantes que rigen las operaciones de la Compañía a nivel local incluyen, entre otras:

- la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México y el Código Administrativo del Estado de México;
- la Ley General de Bienes del Estado de Puebla y la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla;
- la Ley de Caminos y Puentes del Estado de Michoacán de Ocampo; y
- la Ley de Bienes y Concesiones del Estado de Sonora y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora.

### ***Otorgamiento de concesiones para proyectos de infraestructura***

La SCT es la autoridad responsable del desarrollo de los caminos y puentes, servicios de autotransporte y otros servicios auxiliares a nivel federal. Como tal, otorga concesiones y permisos, regula su cumplimiento y resuelve lo conducente a su revocación y terminación.

De conformidad con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se requiere concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años y podrán prorrogarse siempre que no existan causas de incumplimiento atribuibles a los concesionarios.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal también establece que el otorgamiento de concesiones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de caminos y puentes se hará mediante licitación pública de conformidad con lo siguiente:

- La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, un periódico de circulación nacional y un periódico local del estado en el que se construirá el proyecto;
- Los interesados en participar deberán presentar sus propuestas en sobre cerrado que se abrirá en presencia de los participantes en la fecha establecida para dicho efecto;
- Las bases de la licitación incluirán las características técnicas de la construcción del proyecto, la vigencia de la concesión y los requisitos de calidad de la construcción y operación del proyecto.

- Las concesiones se adjudicarán principalmente con base en los precios y las tarifas para el usuario, el proyecto técnico y la contraprestación ofrecida por el otorgamiento de la concesión;
- Podrán participar en la licitación todos los interesados que acrediten su solvencia económica y su capacidad técnica, administrativa y financiera conforme a los requisitos solicitados por la SCT. Además, los interesados deberán cumplir con los demás requisitos establecidos en las bases publicadas por la SCT;
- A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien, se informará a todos los interesados de aquéllas que se desechen, y las causas principales;
- La SCT, con base en el análisis comparativo de las propuestas admitidas, emitirá el fallo y lo dará a conocer a todos los participantes. La propuesta ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo, para que manifiesten lo que a su derecho convenga; y
- No se otorgará la concesión cuando ninguna de las propuestas presentadas cumplan con las bases del concurso. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

Tratándose de las concesiones para proyectos sujetos a jurisdicción estatal, las leyes de cada estado establecen el procedimiento aplicable a la expedición de los títulos de concesión. Las leyes de algunos estados permiten que las autoridades locales otorguen directamente los títulos de concesión.

#### ***Términos de las concesiones para las Autopistas Concesionadas de la Compañía***

**Contraprestación.** Como contraprestación por las concesiones correspondientes a las Autopistas Concesionadas la Compañía o sus subsidiarias deben pagar un porcentaje por el ingreso anual bruto derivado de la operación de las Autopistas Concesionadas, que generalmente oscila entre 0.5 y 1%. En ocasiones, aunado a lo anterior, la Compañía o sus subsidiarias deben realizar un pago inicial a la autoridad otorgante de la concesión que varía en cada caso.

**Vigencia y prórroga.** Las concesiones correspondientes a las Autopistas Concesionadas de la Compañía tienen vigencias de entre 20 y 30 años y son susceptibles de prórroga por un plazo igual al original, siempre que la Compañía se encuentre en cumplimiento con las condiciones previstas en el título correspondiente y solicite dicha prórroga. La autoridad federal o estatal competente dictará resolución sobre la solicitud de prórroga y establecerá los nuevos términos y condiciones de la misma tomando en consideración la inversión requerida, los costos futuros y las demás proyecciones financieras que estime necesarias para garantizar que la concesión sea rentable. La Compañía ha obtenido la prórroga de algunas de sus concesiones a fin de permitirle recuperar su inversión. La vigencia restante de las concesiones correspondientes a las Autopistas Concesionadas de la Compañía es de entre 22 y 38 años.

**Cesión de derechos.** La Compañía tiene prohibido ceder los derechos y las obligaciones que derivan de las concesiones aplicables a sus carreteras federales, a menos que (i) obtenga autorización previa y por escrito de la SCT, (ii) hayan transcurrido tres años desde la fecha de otorgamiento de la concesión, (iii) se encuentre en cumplimiento con sus obligaciones bajo la concesión y (iv) el cesionario cumpla con los requisitos en los que se basó la decisión original de otorgar la concesión.

Por lo que respecta a las concesiones para las autopistas sujetas a jurisdicción estatal, la Compañía no podrá ceder los derechos o las obligaciones que derivan de dichas concesiones a menos que obtenga la autorización previa y por escrito de la autoridad competente. No obstante lo anterior, las concesiones de la Compañía le permiten ceder sus derechos sobre los ingresos generados por sus operaciones previo aviso por escrito a la autoridad competente.

**Capital social.** Algunas concesiones imponen restricciones en cuanto a (i) la modificación del capital social, (ii) el mantenimiento de cierto capital, (iii) la enajenación de las acciones representativas del capital de la concesionaria y (iv) la constitución de gravámenes, garantías o derechos sobre las acciones representativas del capital de la concesionaria.

**Terminación.** La vigencia de las concesiones de la Compañía terminará en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) vencimiento del plazo previsto en el título de la concesión o, en su caso, su prórroga; (ii)

renuncia; (iii) revocación; (iv) rescate; (v) cumplimiento del objeto para el que fue otorgada; y (vi) concurso mercantil, quiebra o liquidación de la concesionaria.

**Revocación.** Las concesiones están sujetas a revocación en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) incumplimiento injustificado de las obligaciones o condiciones previstas en la concesión; (ii) incumplimiento con el mantenimiento de la vigencia de las garantías exigidas por el título de la concesión; (iii) interrupción del servicio de autotransporte ya sea en forma parcial o total sin causa justificada; y (iv) reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas.

**Rescate.** El Gobierno Federal o local, según sea el caso, tiene derecho de rescatar cualquier concesión de conformidad con el procedimiento previsto al efecto en la legislación aplicable. En caso de rescate de una concesión, el control y la administración de los bienes materia de la misma se revierte al gobierno, al igual que el resto de los bienes, equipos e instalaciones afectos al proyecto respectivo que pasan a formar parte del dominio público. La declaración de rescate correspondiente establecerá el monto de la indemnización pagadera a la Compañía, tomando en consideración el monto de su inversión y otros factores tales como la tasa de rendimiento interno establecida para el proyecto y la depreciación de los bienes y equipos y las instalaciones afectos a las concesiones. El valor justo de los bienes materia de la concesión respectiva no se tomará en cuenta para efectos del cálculo de dicha indemnización. Si por algún motivo la Compañía no está de acuerdo con el importe de la indemnización, podrá solicitar que un juez competente determine dicho importe.

**Solución de conflictos.** Los conflictos de orden técnico o económico que no requieran la intervención del Gobierno Federal o local a través de un procedimiento administrativo se resolverán de buena fe de conformidad con las disposiciones contenidas en el título de concesión. Además, algunas de las concesiones de la Compañía prevén la creación de un comité especial para la solución de dichos conflictos. No obstante lo anterior, las concesiones de la Compañía establecen que cualquiera de las partes podrá someter dicho conflicto a resolución por los tribunales competentes, renunciando a cualquier otra jurisdicción que pudiese corresponderles en razón de sus domicilios actuales o futuros.

### ***Proyectos de infraestructura portuaria***

De conformidad con la Ley de Puertos, las concesiones para la administración, operación, explotación y construcción de terminales e instalaciones portuarias serán otorgadas por la SCT mediante licitación pública de conformidad con lo siguiente:

- La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa que corresponda;
- Las bases de licitación incluirán los criterios con los que se seleccionará al ganador, que tomarán en cuenta, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión, la calidad del servicio que se propone, las inversiones comprometidas, los volúmenes de operación, los precios y tarifas para el usuario y las demás condiciones que se consideren convenientes;
- La SCT, con base en el análisis comparativo de las propuestas admitidas, emitirá el fallo y lo dará a conocer a todos los participantes. La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo. Los participantes podrán inconformarse ante la SCT dentro de los 15 días hábiles siguientes al vencimiento de dicho plazo;
- Tras el vencimiento de los plazos antes previstos, la SCT adjudicará la concesión y el título respectivo se publicará en el Diario Oficial de la Federación;
- No se adjudicará la concesión cuando la o las proposiciones presentadas no cumplan con las bases del concurso. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria; y
- Conforme al artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera, las concesiones para el uso, operación y explotación de puertos marítimos sólo se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas en las que el porcentaje de participación extranjera no exceda del 49%.

### ***Marco jurídico de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira***

Las principales leyes que rigen las operaciones de la Compañía por lo que respecta a la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira incluyen, entre otras, las siguientes:

- La Ley de Puertos y el Reglamento de la Ley de Puertos, que establecen el régimen general aplicable a la construcción, uso, operación, mantenimiento, explotación y administración de terminales e instalaciones portuarias, así como a la prestación de servicios portuarios. La Ley de Puertos tiene como principal objetivo promover el desarrollo, mejora y modernización de la infraestructura portuaria del país y estimular la inversión y sana competencia entre los participantes en el sector. La Ley de Puertos establece que todos los asuntos relacionados con la construcción, administración, operación y explotación de terminales e instalaciones portuarias, son de competencia federal. De conformidad con la Ley de Puertos, la SCT es la principal responsable de regular y supervisar la operación de las instalaciones portuarias y, por tanto, está facultada para establecer los lineamientos y las políticas para el desarrollo de las mismas y para otorgar, modificar y revocar concesiones y permisos para su construcción, mantenimiento, administración y operación.
- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

### ***Términos de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira***

Para una descripción de los términos generales de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira, véase la sección “Actividades—Concesión Portuaria”.

#### **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 la fecha le ha sido atribuido algún impuesto especial derivados de sus actividades propias.

## ADMINISTRACIÓN

### Consejo de administración

El consejo de administración de la Compañía está integrado actualmente por ocho miembros y tiene a su cargo la administración de las operaciones de la Compañía. Los consejeros son nombrados por la asamblea de accionistas para ocupar sus cargos durante el plazo de un año y pueden ser reelectos. Conforme a los estatutos sociales de la Compañía, todo accionista o grupo de accionistas que representen cuando menos el 10% del total del capital social de la Compañía (incluyendo las acciones con derecho a voto o de voto limitado como es el caso de las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global), tendrá derecho a designar y revocar a un consejero y su respectivo suplente.

El consejo de administración debe reunirse por lo menos una vez cada trimestre. De conformidad con la ley, cuando menos el 25% de los consejeros deben ser “independientes” en términos de la LMV. Los estatutos de la Compañía prevén la posibilidad de nombrar un consejero suplente por cada consejero propietario, para suplir las ausencias de este último en las sesiones del consejo de administración.

Salvo por el señor David Peñaloza Alanís, que fue nombrado como presidente del consejo de administración el 30 de abril de 2013, los miembros actuales del consejo de administración fueron nombrados por la asamblea general ordinaria anual de accionistas que se celebró el 29 de abril de 2011.

La siguiente tabla muestra el nombre, cargo, edad, antigüedad en el cargo y fecha de conclusión del cargo de cada uno de los miembros actuales del consejo de administración de la Compañía.

Nombre	Cargo	Edad	Antigüedad en el cargo	Fecha de conclusión del cargo
David Peñaloza Alanís .....	Presidente del Consejo	41	1	30 de abril de 2015
Adriana Graciela Peñaloza Alanís .....	Consejera	43	5	30 de abril de 2015
Moisés Rubén Kolteniuk Toyber .....	Consejero	67	8	30 de abril de 2015
Carlos Césarman Kolteniuk .....	Consejero	49	8	30 de abril de 2015
Luis Javier Solloa Hernández .....	Consejero independiente	46	5	30 de abril de 2015
Luis Hoyo García .....	Consejero independiente	41	5	30 de abril de 2015
Ramiro Pérez Abuín .....	Consejero independiente	36	5	30 de abril de 2015
Frantz Joseph Guns Devos .....	Consejero independiente	60	8	30 de abril de 2015

El secretario de la Compañía es el señor Jesús Enrique Garza Valdés.

A continuación se incluye una breve biografía de los miembros del consejo de administración de la Compañía.

David Peñaloza Alanís es el actual Presidente del Consejo de Administración y Director General de la Compañía, habiendo trabajado previamente en Societé Générale, GBM y Serfin. El señor Peñaloza Alanís cuenta con un título en Contaduría por la Universidad Anáhuac y un Posgrado en Administración de Empresas por la Universidad Harvard. El señor Peñaloza Alanís es hermano de la señora Adriana Graciela Peñaloza Alanís.

Adriana Graciela Peñaloza Alanís es Consejera de la Compañía. Anteriormente trabajó en los departamentos de compras, recursos humanos, mercadotecnia y relaciones públicas internacionales de Coordinación Aplicada, una empresa constructora. La señora Peñaloza Alanís cuenta con un título de Licenciatura en Diseño Gráfico por la Universidad Iberoamericana y una Maestría en Historia del Arte por la Universidad Anáhuac. La señora Peñaloza Alanís es hermana del señor David Peñaloza Alanís.

Moisés Rubén Kolteniuk Toyber es Consejero de la Compañía. Actualmente es asesor de la Dirección General de Altos Hornos de México. Anteriormente trabajo en la Industria Minera por cuenta del Gobierno Federal

hasta llegar a ser Subsecretaria del ramo de la entonces Secretaría de Fomento Industrial. Además, fue Director General de Aeropuertos del Sureste. El señor Kolteniuk cuenta con un título en Ingeniería Electromecánica por la UNAM y una Maestría en Análisis de Operaciones por la Universidad de California, Campus Berkeley. El señor Kolteniuk Toyber es tío del señor Carlos Césarman Kolteniuk. El señor Kolteniuk Toyber es padre del señor Ricardo Carlos Kolteniuk Stolarski y tío del señor Carlos Césarman Kolteniuk.

Carlos Césarman Kolteniuk es Consejero, Director Corporativo de Finanzas y Director de Relaciones con Inversionistas de la Compañía. Anteriormente trabajó en Industrias Campos Hermanos y fundó Inovamed, una empresa de administración dedicada al sector salud. Actualmente es catedrático del Departamento de Administración de Empresas y Economía de la Universidad Iberoamericana. El señor Césarman cuenta con un título de Licenciatura en Economía por la Universidad Anáhuac. El señor Césarman Kolteniuk es sobrino del señor Moisés Kolteniuk Toyber. El señor Césarman Kolteniuk es sobrino del señor Moisés Rubén Kolteniuk Toyber y primo hermano del señor Ricardo Carlos Kolteniuk Stolarski.

Luis Javier Solloa Hernández es Consejero independiente de la Compañía. Además es Socio del despacho Solloa, Tello de Meneses y Compañía, y ha sido comisario y consejero de varias empresas en los sectores industrial, comercial y financiero. El señor Solloa cuenta con un título en Contaduría Pública por la UNAM, un Diplomado en Ingeniería Financiera por el Colegio de Contadores Públicos de México y un Diplomado en Alta Dirección de Empresas por la Universidad Iberoamericana.

Luis Hoyo García es Consejero independiente de la Compañía. Fue Director General de Agencia Aduanal y Presidente de la Asociación de Agentes Aduanales en Lázaro Cárdenas, Michoacán. El señor Hoyo cuenta con un título en Contaduría Pública por la Universidad Anáhuac.

Ramiro Pérez Abuin es Consejero independiente de la Compañía. Trabajó como consultor y auditor en Deloitte Touche Tohmatsu y Arthur Andersen. Además, fue uno de los fundadores de Marynolo y es Director General de Distribución y Servicios Logísticos. El señor Pérez cuenta con un título en Contaduría Pública por la Universidad Iberoamericana y una Maestría en Alta Dirección de Empresas por el IPADE.

Frantz Joseph Guns Devos es Consejero independiente de la Compañía. Trabajó en Aeropuertos el Sureste, IPM y Ferrocarriles del Sureste. Además, ha fungido como consultor en las áreas de administración de proyectos, planeación estratégica y prácticas societarias. El señor Guns cuenta con un título en Economía Aplicada por la Universidad Facultativa de San Ignacio en Antwerp (UFSIA).

#### Facultades del consejo

El consejo de administración es el órgano corporativo de la Compañía facultado para tomar cualquier decisión relacionada con las operaciones de la Compañía que no les esté expresamente reservada a los accionistas.

Entre otras cosas el consejo de administración está facultado para:

- aprobar la estrategia general de la Compañía;
- vigilar la administración de la Compañía y sus subsidiarias;
- aprobar, oyendo en cada caso la opinión de los comités de auditoría y prácticas societarias, (i) las operaciones con partes relacionadas, sujeto a ciertas excepciones limitadas; (ii) la contratación y remuneración del director general, su remoción por causa justificada y las políticas para la determinación de las facultades y las remuneraciones de los demás directivos relevantes; (iii) los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Compañía y sus subsidiarias; (iv) los estados financieros consolidados de la Compañía y sus subsidiarias; (v) las operaciones inusuales o no recurrentes, así como cualquier operación o serie de operaciones relacionadas que involucren, en un mismo año, (a) la adquisición o enajenación de activos con un valor equivalente o superior al 5% de los activos consolidados de la Compañía o (b) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos

por un monto igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Compañía; y (vi) la contratación de los auditores externos;

- convocar asambleas de accionistas y ejecutar sus resoluciones;
- aprobar cualquier transmisión de las acciones de las subsidiarias de la Compañía;
- crear comités especiales y determinar sus poderes y facultades en la medida en que dichas facultades no les estén reservadas a los accionistas o al consejo de administración de conformidad con la ley o los estatutos de la Compañía;
- determinar el sentido en que se votarán las acciones de las subsidiarias de la Compañía; y
- ejercer sus poderes generales para el logro del objeto de la Compañía.

Para que las sesiones del consejo de administración se consideren legalmente instaladas deberán estar presentes la mayoría de sus miembros y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por el voto favorable de la mayoría de los consejeros, a menos que los estatutos de la Compañía exijan un porcentaje mayor. El presidente del consejo de administración tiene voto de calidad en caso de empate. Sin embargo, los accionistas de la Compañía, reunidos en asamblea, pueden vetar las resoluciones adoptadas por el consejo de administración.

La LMV impone deberes de cuidado y lealtad a los consejeros. Para una descripción de dichos deberes, véase la sección “Información sobre el mercado de valores—Ley del Mercado de Valores”.

#### Conflictos de intereses

Cualquier miembro del consejo de administración y, en su caso, el secretario de la Compañía, debe abstenerse de estar presente durante la deliberación de cualquier asunto en el que tenga un conflicto de intereses con la Compañía, participar en dicha deliberación y votar con respecto a dicho asunto, sin que ello implique que su asistencia no se tome en consideración para efectos de determinar si existe quórum para la sesión respectiva.

En caso de falta a sus deberes de lealtad para con la Compañía, los consejeros y, en su caso, el secretario, serán responsables de los daños que causen a la misma o a sus subsidiarias si teniendo un conflicto de intereses votan o toman cualquier decisión sobre los activos de la Compañía o sus subsidiarias, o si no revelan dicho conflicto salvo que estén sujetos a alguna obligación de confidencialidad al respecto.

#### Comité de Auditoría

La LMV exige que las emisoras mantengan un comité de auditoría integrado por cuando menos tres consejeros independientes nombrados por el consejo de administración. El comité de auditoría (en conjunto con el consejo de administración que tiene facultades adicionales) suple al comisario que anteriormente se requería en términos de la LGSM.

El comité de auditoría de la Compañía fue creado por la asamblea de accionistas que se celebró el 29 de abril de 2011. Los actuales miembros del comité de auditoría fueron nombrados o reelectos por el consejo de administración en 2011, para ocupar sus cargos durante el plazo de un año. La Compañía considera que todos los miembros de su comité de auditoría son independientes y tienen el carácter de expertos independientes de conformidad con lo dispuesto por la LMV.

Las principales funciones del comité de auditoría consisten en (i) supervisar la labor de los auditores externos y analizar sus informes, (ii) analizar y supervisar la preparación de los estados financieros de la Compañía, (iii) presentar al consejo de administración un informe con respecto a los controles internos de la Compañía y la idoneidad de los mismos, (iv) supervisar las operaciones con personas relacionadas, (v) solicitar información a los directivos relevantes de la Compañía cuando lo estime necesario, (vi) reportar al consejo de administración las

irregularidades que detecte, (vii) recibir y analizar las propuestas y observaciones formuladas por los accionistas, consejeros, directivos relevantes o terceros, y adoptar las medidas necesarias al respecto, (viii) convocar asambleas de accionistas, (ix) vigilar las actividades del director general y (x) presentar un informe anual de sus actividades al consejo de administración.

A la fecha de este prospecto de colocación, el Comité de Auditoría de la Compañía está integrado por los señores Luis Javier Solloa Hernández, Luis Hoyo García y Ramiro Pérez Abuin, al menos uno de los cuales está considerado como experto financiero. El actual Presidente del Comité de Auditoría es el señor Luis Javier Solloa Hernández.

#### Comité de Prácticas Societarias

La LMV exige que las emisoras mantengan un comité de prácticas societarias integrado por cuando menos tres consejeros independientes nombrados por el consejo de administración (salvo en el caso de emisoras donde una misma persona o grupo empresarial sea titular del 50% o más de las acciones en circulación, en cuyo caso la mayoría de los miembros deben ser independientes). En cumplimiento de dichas disposiciones, la mayoría de los miembros del comité de prácticas societarias de la Compañía son independientes. Los miembros actuales del comité de prácticas societarias fueron nombrados el 29 de abril de 2011 para ocupar su cargo por el plazo de un año.

El comité de prácticas societarias es responsable de (i) rendir al consejo de administración una opinión en cuanto al desempeño de los directivos relevantes, (ii) preparar un informe sobre las operaciones con personas relacionadas, (iii) solicitar la opinión de expertos independientes, (iv) convocar asambleas de accionistas y (v) auxiliar al consejo de administración en la preparación de los informes que deben presentarse a la asamblea anual de accionistas.

A la fecha de este prospecto de colocación, el comité de prácticas societarias de la Compañía está integrado por los señores Luis Hoyo García, Carlos Césarman Kolteniuk y Luis Javier Solloa Hernández, al menos uno de los cuales está considerado como experto financiero. El actual Presidente del Comité de Prácticas Societarias es el señor Luis Hoyo García.

#### Directivos relevantes

La siguiente tabla muestra los nombres, edad, cargos y fechas de nombramiento de los directivos relevantes de la Compañía.

Nombre	Edad	Cargo	Fecha de su nombramiento
David Peñaloza Alanís .....	41	Director General	2001
Carlos Césarman Kolteniuk .....	50	Director Corporativo de Finanzas	2002
Manuel Pérez del Toro Rivera Torres .....	39	Director de Operaciones	2007
Luis Fernando Valle Álvarez .....	41	Director de Finanzas e Inversión	2006
Francisco Hugo Cajiga Castillo .....	44	Abogado General	2001
Ricardo Jorge Casares Zavala .....	62	Director de Construcción	1999
Ricardo Carlos Kolteniuk Stolarski .....	38	Director de Compras	2005
Gabriel Cárdenas Cornish .....	45	Director de Nuevos Proyectos	2011
Miguel Ángel Gómez Guzmán .....	50	Director de Plantas	2007
Salvador Sánchez Garza .....	60	Director IPM	1998

A continuación se incluye una breve biografía de los directivos relevantes de la Compañía, con excepción de aquellos que por ser miembros del consejo de administración se incluyeron bajo el rubro “—Consejo de administración”.

David Peñaloza Alanís. Véase “—Consejo de administración”.

Carlos Césarman Koltenuik. Véase “—Consejo de administración”.

Luis Fernando Valle Álvarez es Director de Finanzas de la Compañía. Tiene 18 años de experiencia en la promoción, evaluación y financiamiento de proyectos de infraestructura, habiendo trabajado previamente en Grupo Aeroportuario del Pacífico, Grupo Aeroportuario del Sureste y Grupo Tribasa. El señor Valle cuenta con un título de Licenciatura en Economía por la Universidad Iberoamericana.

Francisco Hugo Cajiga Castillo es Abogado General de la Compañía. Fue Director Jurídico de Grupo GOMO y Subgerente Jurídico de GBM. Fue catedrático de la maestría en derecho en la Universidad Iberoamericana; y del programa de derecho bursátil y financiero de la Escuela Bancaria y Comercial. El señor Cajiga cuenta con un título de Abogado con Especialidad en Derecho Fiscal por la Escuela Libre de Derecho.

Ricardo Jorge Casares Zavala es Director de Construcción de la Compañía. Tiene más de 30 años de experiencia en el desarrollo, control y administración de proyectos de construcción y colabora con la Compañía desde 1997. El señor Casares cuenta con un título en Ingeniería Civil por la UNAM y un Título en Administración de Proyectos por el Instituto de Administración de Proyectos de Pennsylvania.

Manuel Pérez del Toro Rivera Torres es Director de Operación de la Compañía. Antes de incorporarse a la Compañía, fue Director de Nuevos Proyectos en Consorcio ARA y fundó Casacom, una empresa proveedora de servicios de telecomunicaciones y televisión para los proyectos residenciales de ARA. El señor Pérez cuenta con un título de Licenciatura en Administración de Empresas por la Universidad Iberoamericana.

Ricardo Carlos Koltenuik Stolarski es Director de Compras de la Compañía, habiendo ocupado previamente el cargo de Director de Administración y colaborado en la empresa por más de 9 años. Además, tiene experiencia en el financiamiento de plantas de generación eléctrica en razón de haber trabajado en Unisource Energy. El señor Koltenuik Stolarski cuenta con un título en Administración de Empresas por la Universidad Iberoamericana y una Maestría en la misma materia por la Universidad de Boston. El señor Ricardo Koltenuik Stolarski es hijo del señor Moisés Koltenuik Toyber y primo hermano del señor Carlos Césarman Koltenuik.

Gabriel Cárdenas Cornish es Director de Nuevos Proyectos de la Compañía desde 2011. Anteriormente fue Vicepresidente de Grupo CFC, una empresa dedicada a la construcción de plataformas marítimas, durante 15 años; y Director de Finanzas de IMPSAT. Cuenta con una Licenciatura en Administración de Empresas y una especialización en ingeniería finanzas por la Universidad Iberoamericana.

Miguel Ángel Gómez Guzmán es Director de las Plantas de Manufactura desde 2007, habiendo iniciado su carrera en la Compañía como gerente de control de obra en 1994. Es egresado de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del Instituto Politécnico Nacional.

Salvador Sánchez Garza es Director de IPM. Cuenta con un título en Ingeniería Química por la Universidad Iberoamericana y una Maestría en Administración por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM). Fue director del API Altamira de 1994 al 1998 así como de la Aduana de Altamira de 1993 a 1994.

El director general y los directivos relevantes deben concentrar sus esfuerzos en generar valor para la Compañía. El director general y los directivos relevantes serán responsables de los daños que causen a la Compañía y, en su caso, a sus subsidiarias, cuando (i) favorezcan a un solo grupo de accionistas, (ii) aprueben la celebración de operaciones entre la Compañía (o sus subsidiarias) y partes relacionadas sin cumplir con los requisitos de revelación

aplicables, (iii) aprovechen o autoricen a un tercero a aprovechar para sí los activos de la Compañía o sus subsidiarias en contravención de las políticas aplicables; (iv) hagan uso indebido de información privilegiada de la Compañía o sus subsidiarias; y (v) a sabiendas revelen o divulguen información falsa o tendenciosa.

De conformidad con la LMV, el director general y los directivos relevantes de la Compañía deben actuar en beneficio de la Compañía y no de un determinado accionista o grupo de accionistas. Los principales deberes del director general incluyen (i) la ejecución de las resoluciones adoptadas por la asamblea de accionistas y el consejo de administración, (ii) la presentación de las principales estrategias de negocios de la Compañía al consejo de administración para su aprobación, (iii) la presentación de propuestas en cuanto a los sistemas de control interno a los comités de auditoría y prácticas societarias, (iv) la revelación de información significativa al público y (v) el mantenimiento de sistemas y mecanismos contables y de control interno adecuados. El director general y los directivos relevantes están sujetos al mismo tipo de responsabilidad que los consejeros.

A la fecha de este prospecto, con excepción de los miembros de la Familia Peñaloza, ninguno de los Consejeros y Directivos relevantes de la Compañía, es titular de más del 1% de las acciones representativas del capital social de la Compañía. Ver sección “Accionistas Principales” de este prospecto.

### Código de ética, conducta y transparencia

La Compañía cuenta con un código de ética, conducta y transparencia aplicable a todo su personal laboral, incluyendo a los miembros del consejo de administración, directivos y empleados, el cual unifica y establece un marco de referencia sobre las obligaciones de dichos consejeros, directivos y empleados hacia la propia Compañía, inversionistas, clientes, acreedores, proveedores, competidores y, en su caso, autoridades.

En términos generales, el código de ética, conducta y transparencia de la Compañía prevé el establecimiento de controles administrativos y contables adecuados, así como criterios de conducta con el fin de procurar un trato respetuoso y justo entre sus integrantes, y el cumplimiento de las disposiciones legales y el marco jurídico aplicable. Asimismo, establece que los directivos y miembros del consejo de administración deben tomar sus decisiones de negocio en busca del mayor beneficio para la Compañía y sus accionistas, absteniéndose de tomar cualquier decisión en caso de que exista un conflicto de interés. En caso de que los miembros del consejo de administración, directivos y empleados se conduzcan en contravención a los valores, principios rectores y demás términos aplicables del código de ética, conducta y transparencia, podrán ser acreedores de una sanción económica o podrán ser destituidos de su cargo, dependiendo de la gravedad del incumplimiento respectivo.

### Control interno

La Compañía cuenta con políticas y procedimientos de control interno que tienen por objeto proporcionar una garantía razonable de que las operaciones y los demás aspectos relacionados con los negocios de la Compañía se registren y contabilicen de conformidad con los lineamientos establecidos por la administración, aplicando las IFRS en forma consistente con las interpretaciones disponibles. Además, los procesos operativos de la Compañía están sujetos a auditorías internas en forma periódica.

### Control externo.

La Sociedad no es controlada, directa y/o indirectamente por otra empresa o gobierno, ya sean nacionales o extranjeros.

## Remuneración de los consejeros y directivos relevantes

Los miembros del consejo de administración no perciben emolumento alguno por su participación en las sesiones de dicho consejo de administración o sus comités. En conjunto, las prestaciones que perciben cada año los directivos relevantes de la Compañía, ascienden a un monto total aproximado de \$41.55 millones.

La Compañía no cuenta con un plan de bonos por desempeño para sus directivos relevantes.

## Audidores externos

Los auditores externos de la Compañía son Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited), cuyas oficinas están ubicadas en Paseo de la Reforma No. 489, 6o. Piso, Colonia Cuauhtémoc, 06500 México, D.F. Los auditores externos son seleccionados por el consejo de administración, oyendo la opinión del comité de auditoría, con base en su experiencia y estándares de calidad y servicio. Además, el consejo de administración debe ratificar anualmente el nombramiento de los auditores externos con base en una recomendación formulada por el comité de auditoría.

Los estados financieros consolidados auditados incluidos en este prospecto de colocación fueron auditados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited).

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., son los auditores externos de la Compañía desde 2008. Desde 2008 y hasta la fecha, los auditores no han emitido ninguna opinión con salvedades ni se han abstenido de emitir alguna opinión con respecto a los estados financieros consolidados de la Compañía.

En 2011, 2012 y 2013, Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. proporcionó a la Compañía otros servicios adicionales a los de auditoría, especialmente en materia fiscal, mismos que no afectan su independencia. En total, la Compañía pagó durante los ejercicios de 2011, 2012 y 2013 por la prestación de servicios adicionales de auditoría, la cantidad de \$2.1 millones, cantidad que representa el 6.0% del total de las erogaciones realizadas a Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., durante dichos ejercicios.

## ACCIONISTAS PRINCIPALES

### Accionistas Principales

Los Accionistas Principales son titulares aproximadamente del 48.0% de las Acciones Ordinarias de la Compañía y después de la Oferta Global serán titulares aproximadamente del 42.04% del total las acciones suscritas y pagadas de la Compañía (considerando las Acciones Ordinarias y las Acciones Serie “L” suscritas y pagadas y asumiendo el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación). Por tanto, los Accionistas Principales actualmente ejercen influencia significativa y seguirán ejerciendo una considerable influencia en la toma de decisiones sobre todas las cuestiones que se sometan a la consideración de los accionistas y, en consecuencia, continuarán influyendo significativamente en las políticas de negocios y asuntos de la Compañía.

Durante los últimos tres años no ha habido cambios significativos en el porcentaje de propiedad mantenida por los Accionistas Principales.

A la fecha del presente Prospecto, la Compañía estima que del total de las Acciones Ordinarias actualmente en circulación, aproximadamente el 52% de éstas se encuentran colocadas entre el público inversionista.

## OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS

La Compañía celebra y tiene previsto continuar celebrando operaciones con varias empresas pertenecientes o controladas directa o indirectamente por sus Accionistas Principales y otras personas relacionadas, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, las operaciones descritas a continuación. La Compañía considera que los términos de dichas operaciones no son menos favorables que los que podría obtener de un tercero independiente, asumiendo que existan terceros capaces de proporcionarle servicios comparables. Para mayor información sobre las relaciones y operaciones de la Compañía con personas relacionadas, véanse las notas a los estados financieros consolidados incluidos en este prospecto.

El 25 de abril de 2007 Equivent, como acreditante, y Purépecha como acreditado, celebraron un contrato de crédito en virtud del cual la primera otorgó a Purépecha un crédito por un monto principal total de \$242.0 millones de Pesos. Dicho contrato se modificó el 20 de agosto de 2007 y el 27 de diciembre de 2007. Purépecha utilizó los recursos derivados del crédito para financiar la construcción de las autopistas Morelia-Aeropuerto y el entronque México-Guadalajara. Este crédito, que vence el 31 de enero de 2017, devenga intereses a una tasa equivalente a la TIIE más el 3%, calculada el primer día hábil de cada mes para efectos de cada período de pago de intereses. Al 31 de marzo, el monto principal insoluto de este crédito ascendía a \$221.8.

El 1 de diciembre de 2011 Equivent, como acreditante, y Promoairtax, S.A. de C.V. (“Promoairtax”) como acreditado, celebraron un contrato de crédito en virtud del cual la primera otorgó a Promoairtax un crédito por un monto principal total de 6.3 millones de USD. Dicho contrato se modificó el 30 de diciembre de 2011 y el 30 de diciembre de 2012. Promoairtax utilizó los recursos derivados del crédito para la adquisición de una aeronave. Este crédito vence el 1 de enero de 2022, devenga intereses a una tasa equivalente a la Tasa LIBOR más 2%. Al 31 de marzo de 2014, el monto principal insoluto de este crédito ascendía a \$84.4 millones.

No existen operaciones adicionales con empresas sobre las cuales la Compañía o sus Accionistas Principales sean titulares del diez por ciento o más del capital social. No obstante, la Compañía continuará celebrando operaciones con partes relacionadas con estricto apego a lo dispuesto por la legislación aplicable. La Compañía considera que a la fecha todas las operaciones con personas relacionadas se han realizado, y se continuarán realizando, en condiciones de mercado.

## DESCRIPCIÓN DEL CAPITAL SOCIAL

A continuación se incluyen una descripción del capital social y un breve resumen de las disposiciones más importantes de los estatutos de la Compañía y la ley. Esta descripción no pretende ser exhaustiva y está sujeta a lo dispuesto en el texto íntegro de los estatutos de la Compañía y las disposiciones legales aplicables.

### General

La Compañía se constituyó el 29 de diciembre de 1980, bajo la denominación “Grupo Tribasa, S.A. de C.V”. El 14 de diciembre de 2005, la asamblea extraordinaria de accionistas aprobó el cambio de denominación de la Compañía a “Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A. de C.V”.

Durante la asamblea extraordinaria que se celebró el 22 de diciembre de 2006, los accionistas de la Compañía aprobaron la reforma total de los estatutos de esta última con el objeto de adecuarlos a los requisitos establecidos en la nueva LMV, adoptar la forma de sociedad anónima bursátil de capital variable y modificar su denominación a Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. Los estatutos vigentes de la Compañía están disponibles en la CNBV y la BMV, y pueden consultarse en la página de Internet de esta última, [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx).

La duración de la Compañía es indefinida. La Compañía es una sociedad controladora que realiza todas sus operaciones a través de sus subsidiarias. La Compañía tiene su domicilio y oficinas en la Ciudad de México, Distrito Federal.

### Capital social

En virtud de que la Compañía es una sociedad anónima bursátil de capital variable, su capital está integrado por una parte fija y una parte variable. A la fecha de este prospecto, el capital suscrito y pagado y en circulación de la Compañía está representado por un total de 380,123,523 Acciones Ordinarias, con plenos derechos a voto, sin expresión de valor nominal, todas las cuales corresponden a la parte fija. A esta fecha la Compañía no tiene emitidas acciones que representen la parte variable del capital social.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas del 30 de abril de 2013, se aprobó destinar al fondo de recompra la cantidad de \$1,076,080, para llegar a \$2,000,000 que será el monto máximo de recursos que podrá destinarse a la recompra por parte de la Compañía de acciones representativas de su propio capital.

### Derechos de voto y asambleas de accionistas

Conforme a sus estatutos sociales, la Compañía tiene permitido emitir acciones Serie “L” de voto limitado (objeto de la Oferta Global), las cuales únicamente confieren derecho de voto en las asambleas que se reúnan para tratar los siguientes asuntos:

- la transformación de la Compañía de un tipo de sociedad a otro;
- la cancelación del registro de las acciones Serie “L” en el RNV;
- el nombramiento, ratificación o remoción de los miembros del consejo de administración en términos de la cláusula vigésimo octava de los estatutos;
- disolución o liquidación de la Compañía;
- el cambio de nacionalidad de la Compañía; y
- el cambio de objeto social de la Compañía.

Por otra parte, las Acciones Ordinarias confieren a sus tenedores derechos de voto plenos. Cada una de dichas acciones confiere derecho a un voto en cualquier asamblea de accionistas. A la fecha del presente prospecto, se encuentran 380,123,523 Acciones Ordinarias suscritas y pagadas, las cuales cotizan en la BMV con la clave de pizarra "PINFRA" y representan 89.84% del total del capital social suscrito y pagado de la Compañía, considerando las Acciones Serie "L" emitidas en la Oferta Global (sin considerar el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación) y 88.50% (considerando el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación).

De conformidad con los estatutos vigentes, las asambleas de accionistas de la Compañía pueden ser generales o especiales. Son asambleas especiales las que se reúnen para tratar asuntos que únicamente afectan a una determinada serie o clase de acciones.

Las asambleas generales de accionistas pueden ser ordinarias o extraordinarias. Son asambleas ordinarias las que se reúnen para tratar cualquier asunto que no esté reservado a la asamblea extraordinaria. La Compañía debe celebrar una asamblea ordinaria cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio, para revisar y, en su caso, aprobar los estados financieros consolidados del ejercicio anterior, los informes presentados por el consejo de administración con respecto a dichos estados financieros, los informes rendidos por los comités de auditoría y prácticas societarias, el nombramiento y los emolumentos de los miembros del consejo de administración, la opinión del consejo sobre el informe rendido por el director general, y el importe máximo que podrá destinarse a la adquisición de acciones propias.

Son asambleas extraordinarias las que se reúnen para tratar, entre otros, los siguientes asuntos:

- la prórroga de la duración de la Compañía;
- la disolución anticipada de la Compañía;
- el aumento o la disminución de la parte fija del capital social;
- el cambio de objeto de la Compañía;
- cualquier reforma de los estatutos sociales;
- la transformación de la Compañía;
- la fusión o escisión de la Compañía;
- la emisión de acciones preferentes;
- la amortización de acciones con utilidades retenidas;
- la emisión de valores representativos de deuda o capital por parte de la Compañía;
- la emisión de cualquier tipo de obligaciones por parte de la Compañía; y
- la cancelación de la inscripción de las acciones de la Compañía en el RNV o en cualquier bolsa de valores en la que se coticen.

Las asambleas de accionistas deben celebrarse en el domicilio de la Compañía, es decir, en la Ciudad de México, Distrito Federal. Las asambleas de accionistas pueden ser convocadas por el presidente del consejo de administración, el presidente del comité de auditoría, el presidente del comité de prácticas societarias, el secretario de la Compañía o un juez competente. Además, cualquier accionista que represente el 10% de las acciones en circulación podrá solicitar a dichas personas que convoquen una asamblea de accionistas para tratar los asuntos indicados en su solicitud.

Las convocatorias para las asambleas de accionistas se publicarán en uno de los periódicos de mayor circulación en la Ciudad de México con cuando menos 15 días naturales de anticipación a la fecha de la asamblea respectiva. La convocatoria deberá incluir el lugar, la hora y el orden del día de la asamblea y estará firmada por quien la haga. La información y los documentos relativos a cada uno de los puntos del orden del día estarán a disposición de los accionistas desde la fecha de publicación de la convocatoria hasta la fecha fijada para la asamblea.

Para tener derecho de asistir a las asambleas y votar en las mismas, los accionistas deberán estar inscritos como tales en el registro de acciones de la Compañía y presentar, cuando menos un día antes de la asamblea respectiva, las constancias que acrediten el depósito de sus acciones en una institución financiera, casa de bolsa o institución para el depósito de los valores. Contra la entrega de dichas constancias, la Compañía expedirá un pase para asistir a la asamblea. Los accionistas podrán hacerse representar en las asambleas por apoderado con poder general o especial, o con carta poder conforme al formato que la Compañía distribuya en términos de la legislación aplicable.

## Quórum

Las Acciones Serie “L” únicamente contarán para efectos de determinar el quórum de las asambleas de accionistas a las que deban ser convocados sus tenedores para ejercer su derecho de voto, es decir, únicamente serán consideradas en el caso de asambleas convocadas para tratar alguno de los asuntos respecto de los cuales tienen derecho de voto. Ver la sección “Descripción del Capital Social – Derechos de voto y asambleas de accionistas” de este prospecto.

Para que una asamblea ordinaria se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberán estar presentes o representadas cuando menos el 70% de las acciones en circulación. Tratándose de segunda o ulterior convocatoria, las asambleas ordinarias se considerarán legalmente instaladas cuando estén presentes o representadas cuando menos el 66.66% de las acciones en circulación. En todo caso, las resoluciones de las asambleas ordinarias serán válidas cuando se tomen por el voto afirmativo del 40% de las acciones en circulación, con la excepción de que los siguientes asuntos deberán ser aprobados por el voto afirmativo del 66.66% de las acciones en circulación:

- a) el nombramiento o la reelección o remoción del director general y los miembros del consejo de administración y los comités de auditoría y prácticas societarias; y
- b) el aumento o la disminución del capital variable, en el entendido de que dicho cambio deberá ser previamente aprobado por el consejo de administración.

Para que una asamblea extraordinaria o una asamblea especial se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberán estar presentes o representadas cuando menos el 75% de las acciones en circulación. Tratándose de segunda o ulterior convocatoria, las asambleas extraordinarias o especiales se considerarán legalmente instaladas cuando se encuentren presentes o representadas cuando menos el 67% de las acciones en circulación. En todo caso, las resoluciones de las asambleas extraordinarias y especiales serán válidas cuando se tomen por el voto afirmativo de cuando menos el 50% de las acciones en circulación, en el entendido de que los siguientes asuntos deberán ser aprobados por el voto afirmativo del 66.66% de las acciones en circulación:

- el aumento o la disminución de la parte fija del capital, en el entendido de que dicho cambio deberá ser previamente aprobado por el consejo de administración;
- cualquier reforma de los estatutos sociales;
- la fusión o escisión de la Compañía;
- la emisión de acciones privilegiadas;
- la amortización de acciones con utilidades repartibles y la emisión de acciones preferentes, de voto limitado o distintas de las acciones ordinarias;

- la emisión de valores representativos de deuda o capital por parte de la Compañía; y
- la emisión de cualquier tipo de obligaciones por parte de la Compañía.

### **Dividendos y distribuciones**

Durante la asamblea ordinaria anual, el consejo de administración presenta a los accionistas, para su aprobación, los estados financieros del ejercicio anterior. Una vez aprobados dichos estados financieros, los accionistas determinan la forma en que se aplicará la utilidad neta de dicho ejercicio (después de impuestos y de la participación de los trabajadores en la utilidad). De conformidad con la ley, antes de efectuar cualquier distribución la Compañía deberá separar el 5% de dicha utilidad para constituir una reserva hasta que el importe de la misma equivalga al 20% de su capital en circulación. Además, los accionistas podrán destinar otras cantidades a otras reservas, incluyendo una reserva para la adquisición de acciones propias. El saldo, en su caso, podrá distribuirse como dividendo a los accionistas en proporción a sus respectivas participaciones accionarias.

Todas las acciones que se encuentren en circulación al momento de decretarse un dividendo o distribución (incluyendo las Acciones Serie “L”) tendrán derecho a participar proporcionalmente en el mismo. Los dividendos o las distribuciones correspondientes a las acciones depositadas en Indeval (incluyendo las Acciones Serie “L”) se pagarán a través de esta última. Los dividendos o las distribuciones correspondientes a las acciones amparadas por títulos físicos se pagarán contra la entrega del cupón correspondiente. Véase la sección “Dividendos”.

### **Aumentos y disminuciones del capital**

Los aumentos y las disminuciones de la parte fija del capital social deben ser aprobados por la asamblea extraordinaria, con la consiguiente reforma de los estatutos de la Compañía para reflejar dicho cambio. Los aumentos o las disminuciones de la parte variable del capital pueden ser aprobados por la asamblea ordinaria sin necesidad de reformar los estatutos.

Todo aumento o disminución del capital de la Compañía debe ser aprobado previamente por el consejo de administración de la misma.

Los aumentos y las disminuciones tanto de la parte fija como de la parte variable del capital se inscribirán en el libro de registro de variaciones de capital que la Compañía deberá mantener para dicho efecto de conformidad con lo dispuesto por la LGSM. El acta de la asamblea de accionistas que apruebe el aumento o la disminución de la parte fija del capital deberá protocolizarse ante notario e inscribirse en el registro público de comercio. Salvo en ciertos casos limitados, la Compañía no podrá emitir nuevas acciones sino hasta que las acciones previamente emitidas hayan quedado totalmente pagadas.

### **Adquisición de acciones propias**

La Compañía podrá adquirir sus propias acciones a través de la BMV, sujeto a los siguientes términos y condiciones:

- la adquisición se efectuará a través de la BMV;
- la adquisición se efectuará al precio de mercado de las acciones, a menos que la CNBV haya autorizado su adquisición mediante oferta pública o subasta;
- el precio de compra deberá cargarse al capital contable sin necesidad de reducir el capital social, o bien, se cargará al capital social y las acciones adquiridas se convertirán en acciones de tesorería. En cualquiera de ambos casos no se requerirá la aprobación de la asamblea de accionistas.
- el número de acciones adquiridas y el precio de compra de las mismas deberán revelarse al público;

- la asamblea ordinaria determinará anualmente el importe máximo que podrá destinarse a la adquisición de acciones propias en un determinado ejercicio con la única limitante de que la sumatoria de los recursos en ningún caso exceda el saldo total de las utilidades netas de la Compañía, incluyendo las retenidas;
- la Compañía deberá estar al corriente con sus obligaciones de pago respecto de los valores de deuda emitidos por la misma que se encuentren inscritos en el RNV; y
- toda adquisición de acciones deberá cumplir con los requisitos previstos en el artículo 54 de la LMV; y la Compañía deberá mantener en circulación un número de acciones suficiente para cumplir con los volúmenes de cotización exigidos por los mercados donde las mismas se coticen.

En tanto las acciones pertenezcan a la Compañía no podrán ejercerse los derechos económicos y de voto correspondientes a dichas acciones y las mismas no se considerarán en circulación para efectos del cálculo del quórum o el número de votos en las asambleas que se celebren durante dicho período.

#### ***Adquisición de acciones por las subsidiarias de la Compañía***

Las subsidiarias de la Compañía no podrán adquirir o invertir directa o indirectamente en acciones representativas del capital de esta última a menos que la adquisición respectiva se efectúe a través de un plan de opción de compra de acciones para empleados de conformidad con lo dispuesto por la LMV.

#### **Amortización**

De conformidad con lo dispuesto por los estatutos de la Compañía, las acciones representativas del capital de la misma podrán amortizarse mediante (i) la disminución del capital o (ii) la aplicación de utilidades retenidas, sujeto en ambos casos a la aprobación de la asamblea de accionistas.

En caso de amortización mediante la disminución del capital, las acciones a ser amortizadas se distribuirán proporcionalmente entre los accionistas. Tratándose de amortizaciones con utilidades retenidas, la amortización se efectuará (i) mediante oferta pública de adquisición a través de la BMV, al precio de mercado de dichas acciones, en los términos de la ley y los estatutos; (ii) en forma proporcional entre todos los accionistas; o (iii) mediante sorteo, si la amortización se realiza a un precio distinto del precio de mercado.

#### **Disolución y liquidación**

En caso de disolución de la Compañía, la asamblea extraordinaria nombrará a uno o varios liquidadores para que concluyan los asuntos de la misma. Todas las acciones totalmente pagadas y en circulación al momento de liquidación tendrán derecho a participar proporcionalmente en cualquier distribución que se efectúe como resultado de la misma.

#### **Inscripción y transmisión de acciones**

La totalidad de las acciones de la Compañía están inscritas en el RNV de conformidad con lo dispuesto por la LMV y la Circular Única. La Compañía ha solicitado autorización de la CNBV para llevar a cabo la Oferta Global en los términos descritos en este prospecto. Las acciones de la Compañía están amparadas por títulos nominativos que en todo momento estarán depositados en Ineval. Los accionistas de la Compañía únicamente podrán mantener sus acciones bajo la forma de registros en los libros de las entidades que participen en Ineval. Las entidades autorizadas a participar en Ineval y mantener cuentas en la misma incluyen a las casas de bolsa, bancos y demás instituciones financieras tanto mexicanas como extranjeras. Ineval es el accionista registrado de todas las acciones depositadas ante dicha institución. De conformidad con la ley, la Compañía únicamente reconocerá como accionistas a quienes se encuentren inscritos como tales en su registro de acciones y a quienes cuenten con constancias de depósito expedidas por Ineval o los participantes en Ineval. Las constancias de depósito expedidas por Ineval constituyen prueba suficiente de la propiedad de las acciones respectivas para efectos del ejercicio de los derechos de voto conferidos por las mismas en las asambleas de accionistas. Todas las transmisiones de acciones deberán inscribirse de manera que puedan rastrearse a los registros de Ineval.

## **Derecho del tanto**

De conformidad con la ley y los estatutos de la Compañía, salvo en ciertas circunstancias descritas más adelante, en caso de aumento del capital los accionistas tendrán un derecho del tanto para suscribir las nuevas acciones que se emitan para amparar el aumento de capital. En términos generales, los accionistas tendrán derecho de suscribir el número de acciones que resulte necesario para mantener sus mismos porcentajes de participación en el capital. Dicho derecho deberá ejercitarse dentro de los 15 días contados a partir de la celebración de la asamblea, si estuvieron representadas en la misma la totalidad de las acciones en circulación o, en caso contrario, dentro de los 15 días contados a partir de la publicación del aviso respectivo en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en la Ciudad de México.

Los accionistas no tendrán derechos del tanto para suscribir las acciones que se pongan en circulación como resultado de (i) la capitalización de primas de suscripción, utilidades retenidas u otras reservas, para beneficio de todos los accionistas; (ii) el aumento del capital mediante la emisión de acciones para su colocación mediante oferta pública en términos del artículo 53 de la LMV; (iii) cualquier fusión de la Compañía; (iv) la venta de acciones de tesorería que hayan sido adquiridas previamente por la Compañía a través de la BMV; y (v) la conversión de obligaciones convertibles en términos de lo dispuesto por el artículo 210 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

## **Protecciones para los accionistas minoritarios**

De conformidad con lo dispuesto por la LMV y la LGSM, los estatutos de la Compañía contienen diversas disposiciones para proteger a los accionistas minoritarios, incluyendo, entre otras, las siguientes:

- Los titulares de cuando menos el 10% de las acciones en circulación, incluyendo las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global, tendrán derecho de (i) solicitar que se convoque una asamblea de accionistas, (ii) solicitar que se aplase la votación respecto a cualquier asunto sobre el que no se consideren suficientemente informados y (iii) nombrar a un consejero y su respectivo suplente;
- Los titulares de cuando menos el 20% de las acciones en circulación, incluyendo las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global, podrán oponerse judicialmente a las resoluciones de la asamblea de accionistas respecto de las cuales tengan derecho a voto e interponer una demanda para obtener la suspensión de la ejecución de una determinada resolución, siempre y cuando la demanda se presente dentro de los 15 días siguientes al levantamiento de la asamblea que se adoptó la resolución impugnada y (i) dicha resolución sea violatoria de la ley o los estatutos, (ii) los accionistas inconformes no hayan asistido a dicha asamblea o hayan votado en contra de la resolución en cuestión y (iii) dichos accionistas otorguen fianza para garantizar los daños que causados a la Compañía como resultado de la suspensión si el tribunal competente dicta sentencia en su contra; y
- Los titulares de cuando menos el 5% de las acciones en circulación, incluyendo las Acciones Serie “L” objeto de la Oferta Global, podrán demandar, para beneficio de la Compañía, la responsabilidad civil de todos o cualquiera de los consejeros por la violación de sus deberes de cuidado o lealtad, hasta por el monto de los daños y perjuicios causados a la misma, siempre y cuando interpongan la demanda respectiva dentro del plazo de cinco años. Sin embargo, no existen suficientes antecedentes de este tipo de acciones que permitan determinar con certeza la forma en que un tribunal interpretaría las disposiciones en materia de responsabilidad por la violación de los deberes de cuidado o lealtad de los consejeros.

## **Restricciones aplicables a las transmisiones de acciones**

Los estatutos de la Compañía establecen que la adquisición de 3% o más de las acciones (o valores convertibles en acciones) representativas del capital social de la misma, de las que sea titular cualquier miembro de la Familia Peñaloza, por cualquier persona o grupo de personas en un acto o en una sucesión de actos, deberá ser aprobada previamente por el consejo de administración de la Compañía mediante el voto favorable de cuando menos el 66.66% de sus miembros. De obtener dicha autorización, el comprador estará obligado a realizar en forma simultánea una oferta pública de compra respecto de la totalidad de las acciones (o valores referidos a, que

representen, canjeables o convertibles en acciones) en circulación de la Compañía, a menos que el consejo de administración dispense dicho requisito; en el entendido de que si una vez aprobada dicha adquisición pero antes del cierre de la operación respectiva, el consejo de administración recibe de un tercero una oferta de compra de la totalidad de las acciones (o valores convertibles en acciones) en circulación, en términos más favorables para los accionistas, podrá revocar dicha aprobación y autorizar la nueva propuesta.

Para que la autorización del consejo surta efectos, el precio de venta u oferta pública de compra de dichas acciones (o valores referidos a, que representen, canjeables o convertibles en acciones) no podrá ser inferior al que resulte más alto de entre (i) el precio promedio de cotización de las acciones de la Compañía en la BMV al cierre de operaciones durante el período de seis meses inmediato anterior a la fecha de cierre de la compraventa o la fecha de la oferta, o (ii) el precio más alto al que se hayan cotizado dichas acciones durante el período de 365 días anterior a la fecha de pago del precio de venta o la fecha de inicio de la oferta de compra. En términos generales, estas disposiciones son más estrictas que las contenidas en la LMV. En caso de que lo dispuesto en los estatutos de la Compañía proteja en mayor medida a los accionistas minoritarios que las disposiciones contenidas en la LMV, se aplicará lo dispuesto en los estatutos.

Las disposiciones antes descritas no son aplicables a las transmisiones de acciones a los herederos de cualesquiera miembros de la Familia Peñaloza.

En el supuesto de contravención de las disposiciones antes descritas, los compradores o accionistas respectivos no podrán ejercer los derechos conferidos por sus acciones (incluyendo los derechos de carácter patrimonial) y dichas acciones no se tomarán en consideración para efectos del cómputo del quórum o el número de votos en las asambleas de accionistas. Además, la Compañía se rehusará a inscribir a dichos compradores como accionistas en su registro de acciones y sin que surta efectos el registro que en su caso se lleve por conducto de una institución para el depósito de valores de conformidad con la legislación aplicable. La persona que adquiera cualesquiera acciones en contravención de lo antes descrito estará obligada a vender dichas acciones a un tercero designado y aprobado por el consejo de administración mediante el voto afirmativo de cuando menos el 66.66% de sus miembros.

### **Cancelación de la inscripción de las acciones en el RNV**

La inscripción de las acciones de la Compañía en el RNV podrá cancelarse (i) por orden de la CNBV o (ii) por resolución de la asamblea extraordinaria, aprobada por el voto afirmativo de acciones (incluyendo las Acciones Serie “L” (objeto de la Oferta Global) o las acciones sin derecho a voto) que representen cuando menos el 95% del capital social, sujeto a la autorización de la CNBV.

En cualquiera de dichos casos y salvo por lo descrito en el siguiente apartado, la Compañía estará obligada a realizar una oferta pública de adquisición respecto de la totalidad de las acciones en circulación que no pertenezcan a sus Accionistas Principales. En caso de que se lleve a cabo una oferta pública de adquisición, dicha oferta se llevaría a cabo respecto de las Acciones Ordinarias y las Acciones Serie “L” al mismo precio de adquisición.

De conformidad con la ley y los estatutos de la Compañía, si después de dicha oferta de adquisición aún quedan acciones en manos del público inversionista, los Accionistas Principales estarán obligados a constituir un fideicomiso a plazo de cuando menos seis meses y a aportar a dicho fideicomiso la cantidad que resulte necesaria para adquirir, al precio de compra ofrecido en relación con la oferta citada, la totalidad de las acciones que se encuentren en manos del público inversionista y que no se hayan comprado a través de dicha oferta.

El precio de oferta deberá ser igual a lo que resulte más alto de entre (i) el promedio de los precios de cierre de las acciones en la BMV durante los últimos 30 días de operación con dichas acciones, y (ii) el valor en libros de dichas acciones conforme al último informe trimestral presentado a la CNBV y la BMV.

## Excepciones a la obligación de realizar una oferta pública de adquisición

De conformidad con la ley, la Compañía podrá solicitar a la CNBV la cancelación de la inscripción de sus acciones en el RNV, sin necesidad de realizar una oferta pública de adquisición, en los siguientes supuestos:

- si dicha cancelación fue aprobada por los titulares de cuando menos el 95% de las acciones en circulación (incluyendo las Acciones Serie “L” (objeto de la Oferta Global) y las acciones sin derecho a voto), reunidos en asamblea extraordinaria de accionistas, y el monto pagadero por la adquisición de las acciones colocadas entre el público inversionista es inferior a 300,000 UDIS; o
- si la Compañía se fusiona con otra emisora y se acredita a satisfacción de la CNBV (a) la consumación de una oferta pública de adquisición de la totalidad de las acciones representativas del capital en circulación de la Compañía, o bien, (b) que la Compañía está exenta del requisito de realizar una oferta pública de compra en virtud de que la operación en cuestión garantiza la protección de los derechos de los accionistas minoritarios.

En el primero de dichos casos la Compañía estará obligada a constituir un fideicomiso similar al descrito en el apartado “—Cancelación de la inscripción de las acciones en el RNV”. En el segundo de dichos casos, la Compañía únicamente estará obligada a constituir dicho fideicomiso en el supuesto de que los accionistas no reciban acciones de la sociedad fusionante.

## Oferta pública de compra

De conformidad con lo dispuesto por la LMV, cualquier persona o grupo de personas que pretenda adquirir directa o indirectamente, a través de una sola operación o una serie de operaciones relacionadas, el control de la Compañía (o el 30% o más de las acciones en circulación de la misma) deberá realizar una oferta pública de compra respecto de (i) el porcentaje de acciones que resulte más alto de entre el porcentaje del total de las acciones en circulación representado por las acciones a adquirirse, o el 10% del total de acciones en circulación, o (ii) el 100% de las acciones en circulación, si el comprador pretende adquirir el control de la Compañía, al precio que resulte más alto de entre (a) el precio promedio de cotización de las acciones en la BMV durante los 30 días de operaciones anteriores a la oferta, o (b) el último valor en libros reportado. Para estos efectos, la LMV define el término “control” como (i) la facultad directa o indirecta de determinar el resultado de las votaciones durante las asambleas de accionistas, (ii) la facultad de ejercer los derechos de voto correspondientes al 50% o más de las acciones de la Compañía, o (iii) la facultad de dirigir, directa o indirectamente, por cualquier medio, la estrategia o las políticas de la Compañía.

En caso de que se realice dicha oferta, el consejo de administración, oyendo la opinión del comité de prácticas societarias y, en su caso, de un experto independiente, deberá emitir su opinión en cuanto al precio de oferta. Los miembros del consejo de administración y el director general de la Compañía estarán obligados a revelar al público el número de acciones pertenecientes a los mismos que en su caso venderán con motivo de dicha oferta.

## Otras disposiciones

### *Capital variable*

La Compañía puede emitir acciones representativas tanto de su capital fijo como de su capital variable. A diferencia de la emisión de acciones representativas de la parte fija, la emisión de acciones representativas de la parte variable no requiere la reforma de los estatutos pero debe ser aprobada por mayoría de votos de los accionistas. A la fecha, el capital social de la Compañía se encuentra conformado únicamente por acciones representativas de la parte mínima fija de su capital social.

### *Pérdida de acciones*

En cumplimiento de lo dispuesto por la ley, los estatutos de la Compañía establecen que los accionistas extranjeros se considerarán como mexicanos respecto de las acciones de las que sean propietarios, así como de los

derechos, las concesiones, las participaciones o los intereses de que la Compañía sea titular, y de los derechos y las obligaciones que se deriven de los contratos en los que la Compañía sea parte con el gobierno mexicano. Se considerará que los accionistas extranjeros han convenido en no invocar la protección de sus gobiernos bajo la pena, en caso contrario, de perder sus acciones en beneficio de la nación. La ley exige que esta disposición se incluya en los estatutos de todas las sociedades que permitan la participación de inversionistas extranjeros en su capital social.

#### Conflictos de intereses

De conformidad con lo dispuesto por la LGSM, todo accionista que en una determinada operación tenga un interés contrario al de la Compañía deberá abstenerse de participar en las deliberaciones sobre dicha operación y votar con respecto a la misma. La violación de esta disposición puede dar lugar a responsabilidad por los daños que se causen a la Compañía si la resolución respectiva no se hubiese aprobado sin el voto de dicho accionista.

## PLAN DE DISTRIBUCIÓN

En la fecha de determinación del Precio de Colocación de las Acciones materia de la Oferta Global, la Compañía celebró con los Intermediarios Colocadores en México un contrato de colocación (el “Contrato de Colocación”) en relación con la colocación, mediante oferta pública en México, conforme a la modalidad de toma en firme, de hasta 31,311,789 Acciones de la Oferta en México y hasta 4,696,769 Acciones que corresponden a la Opción de Sobreasignación en México. Además, la Compañía celebró con los Intermediarios Internacionales un contrato de compraventa (*Purchase Agreement*) en relación con la colocación privada adicional y simultánea en el extranjero regido por la legislación de Nueva York, de 11,658,696 Acciones de la Oferta Internacional y 1,748,804 Acciones que corresponden a la Opción de Sobreasignación Internacional. La Compañía otorgó tanto a los Intermediarios Colocadores en México como a los Intermediarios Internacionales, una Opción de Sobreasignación en México y una Opción de Sobreasignación Internacional, respectivamente. El precio de colocación por cada una de las Acciones materia de la Oferta Internacional en Dólares, es equivalente al precio de colocación por Acción de las Acciones materia de la Oferta Nacional, considerando el tipo de cambio en vigor en la Fecha de Oferta.

Los Intermediarios Colocadores en México celebraron contratos de sindicación con otros intermediarios que participen en la colocación de Acciones en la Oferta en México (los “Subcolocadores”). La tabla siguiente muestra el número de Acciones (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México, misma que será ejercida de conformidad con lo acordado por la Compañía y los Intermediarios Colocadores en el Contrato de Colocación), distribuidas por cada uno de los Intermediarios Colocadores en México y los Subcolocadores en la Oferta en México:

Intermediarios	Número de Acciones	%
<b>Intermediarios Colocadores Mexicanos:</b>		
Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México)	8,500,000	23.61%
Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer	10,477,500	29.10%
GBM Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa	9,320,000	25.88%
J.P. Morgan Casa de Bolsa, S.A. de C.V., J.P. Morgan Grupo Financiero	1,100,000	3.05%
<b>Subcolocadores</b>		
Interacciones Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Interacciones	4,411,058	12.25%
Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver	1,100,000	3.05%

Casa de Bolsa Ve por Más, S.A. de C.V., Grupo Financiero Ve por Más	1,000,000	2.78%
Value, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Value Grupo Financiero	25,000	0.07%
Casa de Bolsa Multiva, S.A. de C.V. Grupo Financiero Multiva	25,000	0.07%
Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa	25,000	0.07%
Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Inbursa	25,000	0.07%
Total	36,008,558	100%

El plan de distribución de los Intermediarios Colocadores en México contempla distribuir las Acciones materia 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, cuando la legislación aplicable y su régimen de inversión lo permita, que sean clientes de las casas de bolsa o del área de banca patrimonial de las instituciones financieras que participan en la Oferta en México. Además, los Intermediarios Colocadores en México tienen la intención de distribuir las Acciones (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México) a inversionistas representativos del mercado institucional, constituido principalmente por sociedades de inversión especializadas en fondos para el retiro, fondos de inversión, fondos de pensiones y jubilaciones de personal y de primas de antigüedad, y otras entidades financieras que, conforme a su régimen autorizado, puedan invertir en las Acciones.

La Oferta en México se promueve a través de reuniones denominadas “encuentros bursátiles” que se realizaron en algunas de las principales ciudades de México. Los encuentros bursátiles se celebran 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 participan en la Oferta en México. La Oferta en México también se promueve a través de reuniones o conferencias telefónicas con posibles inversionistas en forma individual. Lo anterior, en el entendido que ni la Compañía, ni los Intermediarios Colocadores, en sus esfuerzos de venta de las Acciones, han distribuido a potenciales inversionistas información relevante distinta a la contenida en el presente prospecto y sus anexos, o aquella que ha sido presentada a la CNBV en los términos de la sección “Documentos de Carácter Público” del presente prospecto.

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 Compañía y sus afiliadas y, periódicamente, prestan diversos servicios, principalmente financieros, a cambio de contraprestaciones en términos de mercado a la Compañía y sus afiliadas (incluyendo las que recibirán por los servicios como intermediarios colocadores respecto de la Oferta en México). Los Intermediarios Colocadores en México consideran que no tienen conflicto de interés alguno con la Compañía en relación con los servicios que prestan con motivo de la Oferta en México.

Salvo por lo previsto en el párrafo siguiente, la Compañía y los Intermediarios Colocadores en México no tienen conocimiento de que ciertas personas morales mexicanas así como ciertas personas físicas en lo individual o

en grupo hayan presentado, cada una de ellas, órdenes de compra de Acciones en la Oferta en México, por un monto que, en lo individual podría ser mayor al 5% de la Oferta Global, los cuales podrán ser o no Personas Relacionadas (según el término se define en la LMV) o alguno de los principales accionistas, ejecutivos o miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Ni la Compañía ni los Intermediarios Colocadores en México otorgaron preferencia alguna en la Oferta en México a Personas Relacionadas o a alguno de los principales accionistas, ejecutivos o miembros del Consejo de Administración de la Compañía, y los consideraron como cualquier otro participante en la Oferta en México, por lo que cualquier persona que desee invertir en los valores, tendrá la posibilidad de participar en igualdad de condiciones. La Compañía y los Intermediarios Colocadores en México no pueden asegurar que un inversionista en particular participará en la Oferta en México, y en caso de participar, si recibirán el monto total de la postura presentada o si su participación tendrá algún impacto en el precio de las Acciones en la Oferta Global. En caso de que se lleven a cabo dichas adquisiciones y la Compañía o los Intermediarios Colocadores en México tengan conocimiento de las mismas, la situación que corresponda se dará a conocer una vez obtenido el resultado de la Oferta en México a través del formato para revelar el número de adquirentes en la oferta y el grado de concentración de su tenencia previsto, de conformidad con lo dispuesto por la Circular Única.

GBM Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V. Casa de Bolsa ("GBM"), en su carácter de Intermediario Colocador en México, ha confirmado a la Compañía una postura de compra, ya sea por cuenta propia o en nombre y por cuenta de clientes sobre los cuales ha recibido facultades para decidir inversiones, para adquirir como parte de la Oferta en México hasta 9,675,300 (nueve millones seiscientos setenta y cinco mil trescientas) Acciones de la Oferta Global al Precio de Colocación. Lo anterior, en el entendido que el número total de Acciones de la Oferta Global que GBM puede adquirir no excederá, en ningún caso, el 20% del total de las Acciones de la Oferta Global, incluyendo aquéllas que se adquieran en caso de ejercicio de las Opciones de Sobreasignación. La postura de compra antes descrita está sujeta a las siguientes condiciones: (a) si el precio de venta por cada Acción objeto de la Oferta en México es igual o menor a \$174.00 (ciento setenta y cuatro pesos 00/100 M.N.) por Acción entonces GBM adquirirá hasta 9,675,300 (nueve millones seiscientos setenta y cinco mil trescientas) Acciones de la Oferta Global al Precio de Colocación, y (b) si el precio de venta por cada Acción objeto de la Oferta en México supera la cantidad de \$174.00 (ciento setenta y cuatro pesos 00/100 M.N.) por Acción GBM tendrá el derecho de participar en la asignación de Acciones pero no tendrá la obligación de adquirir las 9,675,300 (nueve millones seiscientos setenta y cinco mil trescientas) Acciones de la Oferta Global al Precio de Colocación. El número de acciones que GBM adquirirá en ningún caso podrá ser menor a la prorrata respecto del libro total de asignaciones de Acciones objeto de la Oferta Global y, en todo caso, será al Precio de Colocación.

Durante el período de promoción, los Intermediarios Colocadores en México y los Subcolocadores promovieron la Oferta en México entre los inversionistas antes citados. Los Intermediarios Colocadores en México recibieron posturas de compra por parte de sus clientes y de los demás Subcolocadores hasta las 15:00 hrs., hora de la ciudad de México, del día hábil anterior a la fecha de determinación del Precio de Colocación de las Acciones. La fecha de determinación del Precio de Colocación de las Acciones será el día hábil anterior a la Fecha de la Oferta 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 de Emisnet de la BMV en la Fecha de la Oferta.

Se recomienda a los inversionistas interesados en adquirir las Acciones, consultar a la casa de bolsa o subcolocador por medio de la cual decidan enviar sus órdenes de compra (quienes serán los únicos intermediarios permitidos para presentar órdenes de compra) respecto de la fecha y hora límite en la cual cada casa de bolsa recibirá dichas órdenes de su clientela. El día hábil anterior a la Fecha de la Oferta en la BMV y una vez que determinado la demanda y la asignación de las Acciones objeto de la Oferta en México, los Intermediarios Colocadores en México celebraron el Contrato de Colocación de Acciones con la Compañía. A su vez, los Intermediarios Colocadores en México celebraron contratos de sindicación con los Subcolocadores.

El día hábil anterior a la Fecha de la Oferta en la BMV, los Intermediarios Colocadores en México asignaron las Acciones objeto de la Oferta en México (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México) al Precio de Colocación a sus clientes y a los Subcolocadores, tomando en consideración lo siguiente: (i) el monto de demanda presentada por cada uno de los participantes en la Oferta en México, (ii) los montos de demanda correspondientes a cada uno de los diferentes niveles de precios de las Acciones objeto de la Oferta en México, y (iii) 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 presentaron a los Intermediarios Colocadores en México. Los Intermediarios Colocadores en México dieron preferencia en la asignación de las Acciones a aquellos clientes y Subcolocadores que hayan ofrecido los precios más altos por Acción. No obstante lo anterior, los criterios de asignación pudieron haber variado una vez conocido la demanda total de las Acciones objeto de la Oferta en México y los precios a los que tal demanda se generó. Todas las Acciones (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación) se colocaron al mismo precio entre todos los participantes.

A fin de coordinar sus actividades, los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Internacionales celebraron un contrato denominado “contrato entre sindicatos” que estableció, entre otras cosas, que desde la Fecha de la Oferta en México y hasta la Fecha de Liquidación, dependiendo de la demanda que exista en los diferentes mercados, los Intermediarios Colocadores en México y los Intermediarios Internacionales podrán realizar operaciones de registro adicionales a efecto de distribuir adecuadamente las Acciones entre los diferentes sindicatos colocadores participantes de 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 dichos mercados puede ser distinto del número de Acciones colocadas en México o en el extranjero inicialmente. Tanto la Oferta en México como la Oferta Internacional concluirán de manera simultánea. Como parte de la distribución de las Acciones materia de la Oferta Global, sujeto a ciertas excepciones, los Intermediarios Colocadores en México ofrecerán y venderán las Acciones únicamente a inversionistas domiciliados en México, y los Intermediarios Internacionales ofrecerán y venderán las Acciones únicamente en Estados Unidos de América y otros mercados distintos de México, sujeto a ciertas excepciones previstas en la legislación aplicable. Para tales efectos, se considera que una oferta o venta es realizada 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 involucrada en la compra se encuentre ubicada en dicho país. El contrato entre sindicatos contiene, además, disposiciones que regulan la forma en que los diferentes sindicatos colocadores coordinarán sus esfuerzos.

El Contrato de Colocación suscrito por la Compañía y los Intermediarios Colocadores en México, establece que la eficacia de dicho contrato está sujeta al cumplimiento de ciertas condiciones suspensivas, dentro de las cuales se incluye:

- a) que cada uno de los Intermediarios Colocadores en México haya recibido de los asesores legales independientes de la Compañía, una opinión legal relativa a la constitución y existencia de la Compañía y de sus subsidiarias 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 y respecto de otros aspectos usuales y acostumbrados en los mercados internacionales, y que el contenido de dicha opinión sea satisfactoria para los Intermediarios Colocadores en México;
- b) que cada uno de los Intermediarios Colocadores en México haya recibido de los auditores externos de la Compañía, una carta en la cual se haga constar la debida extracción y consistencia de la información financiera contenida en este prospecto (conocida como *comfort letter*) y que tales auditores hayan entregado a la Compañía la carta de independencia y hayan suscrito el presente prospecto, conforme a los términos requeridos por la legislación mexicana;

c) que cada uno de los Intermediarios Colocadores en México haya recibido del Secretario del Consejo de Administración de la Compañía, una constancia de que los miembros del Consejo de Administración de la Compañía han recibido la información relativa al proceso de colocación y de las obligaciones derivadas del mantenimiento del listado en la BMV y de la inscripción de las Acciones en el RNV;

d) Que cada uno de los intermediarios colocadores haya recibido por parte de la Compañía toda la información financiera (histórica proyectada), administrativa, económica y jurídica necesaria para cumplir, el principio de información relevante en término de la legislación y regulación vigente, y que éstos hayan llevado a cabo la revisión de dicha información apoyada en sus propios asesores legales en lo referente a la información jurídica.

e) que se hayan obtenido las autorizaciones necesarias para llevar a cabo la Oferta en México, incluyendo las autorizaciones de la CNBV, de la BMV y de Indeval y que las mismas estén en vigor; y

f) que se haya llevado a cabo la Oferta Internacional.

El Contrato de Colocación suscrito por la Compañía y los Intermediarios Colocadores en México establece que, en el supuesto de que durante el período comprendido de la fecha de firma del Contrato de Colocación hasta la fecha de liquidación de la Oferta en México se verifique alguno, entre otros, de los siguientes supuestos, las obligaciones asumidas por los Intermediarios Colocadores en México se resolverán, sin ninguna responsabilidad para cada uno de los Intermediarios Colocadores en México, como si dichas obligaciones no hubieren existido:

(1) si (A) la Compañía o cualquiera de sus subsidiarias, a partir de la fecha de los últimos estados financieros auditados incluidos en este prospecto, hubieren sufrido una pérdida o interferencia adversa significativa 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 este se hubiere revelado en el presente prospecto, o (B) a partir de la fecha del presente prospecto, hubiere tenido lugar algún cambio en el capital social o deuda de largo plazo de la Compañía o de cualquiera de sus subsidiarias, o cualquier cambio o circunstancia que afecte el curso ordinario de los negocios, administración, posición financiera, capital social o resultados de operación de la Compañía o de sus subsidiarias, excepto si éstos se hubieren revelado en el presente prospecto, 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 la Compañía, 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 Compañía;

(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 de América, el continente europeo o México, (D) el inicio o incremento de hostilidades en las que participen los Estados Unidos de América o México, o una declaración de guerra o de emergencia nacional, por México o los Estados Unidos de América, o (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 de América, México u otros países relevantes para la Oferta Global, si los eventos a los que hacen referencia los párrafos (D) o (E) 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 este prospecto;

- (4) si la inscripción de las Acciones en el RNV fuere cancelada por la CNBV o si el listado de las Acciones fuere cancelado por la BMV;
- (5) si cualquiera de los Intermediarios Colocadores en México no pudiese colocar las Acciones como consecuencia de lo dispuesto por la legislación aplicable o por orden de una autoridad competente;
- (6) si los Intermediarios Internacionales dieren por terminado el contrato de compraventa;
- (7) si la Compañía no pusiere a disposición de los Intermediarios Colocadores en México los títulos que evidencien las Acciones materia de la Oferta Global, en la fecha y forma convenidas;
- (8) en caso de concurso mercantil, quiebra o cualquier otro evento similar que afecte a la Compañía o a cualesquiera de sus subsidiarias; y
- (9) si la Compañía incumple con los términos del Contrato de Colocación de manera tal que se imposibilite llevar a cabo la Oferta Global.

Los Intermediarios Colocadores en México podrán dispensar o renunciar a cualquiera de las condiciones anteriores sin que se pierda su derecho respecto de las mismas en adelante; el hecho de que los Intermediarios Colocadores en México renuncien a alguna condición, no significa que han renunciado a alguna otra. En caso de terminación de la Oferta en México debido a que se actualice cualquiera de las condiciones a las que se encuentra sujeta, se cancelarán también las solicitudes y órdenes de compra de todos los participantes en la misma.

Pinfra ha otorgado, respecto de las acciones materia de la Oferta Global, a los Intermediarios Colocadores en México y a los Intermediarios Internacionales, una opción para adquirir hasta 4,696,796 Acciones y hasta 1,748,804 Acciones, respectivamente, las cuales representan en su conjunto el 15 % de la Oferta Global, para cubrir las asignaciones en exceso, si las hubiere, en la Oferta Global. La Opción de Sobreasignación en México y la Opción de Sobreasignación Internacional estarán vigentes durante un plazo de treinta (30) días contados a partir de la Fecha de la Oferta, en los términos abajo descritos, y podrán ejercerse, a un precio igual al Precio de Colocación. Los Intermediarios Colocadores en México podrán llevar a cabo sobreasignaciones de Acciones para atender posibles excesos en la demanda de la Oferta en México, cubriendo dichas sobreasignaciones con Acciones que, en su caso, se hayan redistribuido entre los diferentes sindicatos colocadores participantes en la Oferta Global, en el entendido que, conforme al Contrato entre Sindicatos, los Intermediarios Internacionales se coordinarán con los Intermediarios Colocadores en México para cubrir cualesquiera sobreasignaciones de Acciones en México a efecto de que cualesquiera sobreasignaciones de Acciones en México sean cubiertas con Acciones redistribuidas entre los sindicatos de Colocadores. La Opción de Sobreasignación en México será ejercida por los Intermediarios Colocadores con base en lo acordado en el Contrato de Colocación.

En la Fecha de la Oferta, los Intermediarios Colocadores en México colocarán la totalidad de las Acciones (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación en México), mismas que serán liquidadas a la Compañía según el número de acciones que entreguen a los Intermediarios Colocadores (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, en cualquier fecha que ocurra tres (3) Días Hábiles después de la fecha de

ejercicio de dicha Opción, que deberá ocurrir dentro de los treinta (30) días naturales siguientes a la Fecha de la Oferta.

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 con el propósito de prevenir o retardar la disminución del precio de las Acciones en relación con la Oferta en México, conforme a la legislación aplicable, durante el periodo de 30 días de vigencia para el ejercicio de la Opción de Sobreasignación. De iniciar operaciones de estabilización, los Intermediarios Colocadores podrán interrumpirlas en cualquier momento. Las operaciones de estabilización se llevarán a cabo en coordinación con los Intermediarios Internacionales y conforme a lo previsto en la legislación mexicana y en el contrato entre sindicatos celebrado con los Intermediarios Internacionales. Las operaciones de estabilización, que en su caso, lleven cabo los Colocadores, las realizarán con fondos propios y en forma coordinada, en cumplimiento de las disposiciones legales aplicables y del contrato entre sindicatos. Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), actuará como agente coordinador para todo lo relacionado con la Opción de Sobreasignación y las operaciones de estabilización que se mencionan anteriormente.

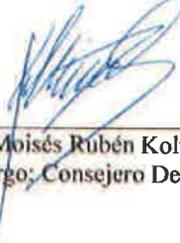
La Compañía se obligó a observar, y a causar que sus subsidiarias y directores relevantes mencionados en este Prospecto observen, que asumieron dicha obligación en el Contrato de Colocación se obligaron a observar, lo siguiente: (a) que durante el periodo comprendido entre la fecha del Contrato de Colocación y la fecha que ocurra noventa (90) días naturales después, no podrá ofrecer, vender, obligarse a vender o de otra manera enajenar, cualquier Acción u otro valor de la Compañía que sea similar a las Acciones, sin el consentimiento previo y por escrito de cada uno de los Intermediarios Colocadores en México, incluyendo, sin limitación, cualquier valor que sea convertible en, o que represente el derecho de recibir, Acciones, ni celebrar o participar en operaciones de cobertura (*swaps*, *hedges* u operaciones similares) o en cualquier otro convenio para la transmisión de Acciones o cualesquiera derechos de propiedad respecto de Acciones, o a divulgar públicamente su intención de ofrecer, vender, gravar o disponer, o de celebrar cualquier operación, intercambios (*swaps*), coberturas (*hedges*) u operaciones similares respecto de Acciones, sin el consentimiento previo y por escrito de cada uno de los Intermediarios Colocadores en México (excepto por las Acciones que son objeto de la Oferta Global); y (b) a no llevar a cabo (y, en su caso, hacer que sus subsidiarias no lleven a cabo), directa o indirectamente, cualquier acto destinado o que constituya o que razonablemente pueda constituir o dar como resultado, la estabilización o manipulación del precio de cualquier valor emitido por la Compañía (incluyendo las Acciones).

Adicionalmente, los Intermediarios Colocadores no enfocaron sus esfuerzos en colocar las Acciones con miembros del mismo Grupo Empresarial (según dicho término se define en la LMV) al que ellos pertenecen. En caso de que algún miembro del mismo Grupo Empresarial al que pertenecen los Intermediarios Colocadores pretenda adquirir Acciones dentro de la Oferta en México, dicho miembro deberá participar en el proceso de colocación en condiciones de igualdad con el resto de los inversionistas potenciales.

## PERSONAS RESPONSABLES

Los suscritos, como delegados especiales del Consejo de Administración, 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 Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V., 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.

Finalmente, los suscritos ratificamos la opinión rendida a la Asamblea General de accionistas relativa al informe que el Director General, en términos de la Ley de Mercado de Valores, presentó a dicha asamblea, la cual se incluye en el Prospecto y manifestamos que es la misma que se rindió ante la Asamblea General de accionistas, de conformidad con dicho precepto legal.



Nombre: Moisés Rubén Kolteniuk Toyber  
Cargo: Consejero Delegado



Nombre: Ramiro Pérez Abujin  
Cargo: Consejero Delegado

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V., 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: David Peñaloza Alanís  
Cargo: Director General



Nombre: Carlos Césarman Kolteniuk  
Cargo: Director Ejecutivo de Finanzas



Nombre: Francisco Hugo Cajiga Castillo  
Cargo: Abogado General

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de la Emisora, 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, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las acciones objeto de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la Emisora 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.

Su representada ha participado con la Emisora, en la definición del rango de precio de las acciones objeto de la oferta pública, tomando en cuenta las características de la sociedad, 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 el (los) mercado(s) de valores en la fecha de colocación.

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



---

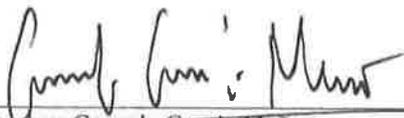
Nombre: Ricardo Gastón Fernández Robledo  
Cargo: Apoderado

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de la Emisora, 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, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las acciones objeto de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la Emisora 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.

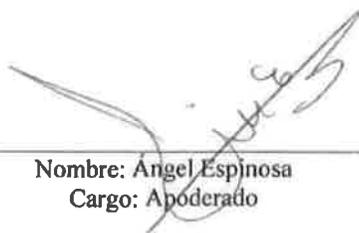
Su representada ha participado con la Emisora, en la definición del rango de precio de las acciones objeto de la oferta pública, tomando en cuenta las características de la sociedad, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y 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 el (los) mercado(s) de valores en la fecha de colocación.

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



---

Nombre: Gonzalo García-Muñoz  
Cargo: Apoderado



---

Nombre: Angel Espinosa  
Cargo: Apoderado

Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de la Emisora, 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, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las acciones objeto de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la Emisora 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.

Su representada ha participado con la Emisora, en la definición del rango de precio de las acciones objeto de la oferta pública, tomando en cuenta las características de la sociedad, 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 el (los) mercado(s) de valores en la fecha de colocación.

J.P. Morgan Casa de Bolsa, S.A. de C.V.,  
J.P. Morgan Grupo Financiero



---

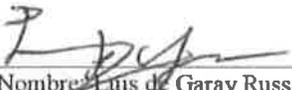
Nombre: Luis de la Peña  
Cargo: Apoderado

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de la Emisora, 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, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las acciones objeto de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la Emisora 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.

Su representada ha participado con la Emisora, en la definición del rango de precio de las acciones objeto de la oferta pública, tomando en cuenta las características de la sociedad, 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 el (los) mercado(s) de valores en la fecha de colocación.

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

  
Nombre: Luis de Garay Russ  
Cargo: Apoderado

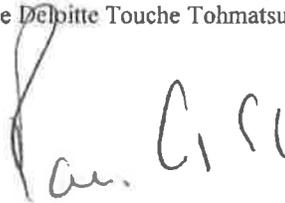
El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que (i) los estados financieros anuales consolidados auditados de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2013 y 2012 y por los años que terminaron en esas fechas, y al 31 de diciembre de 2012 y 2011 y al 1 de enero de 2011 y por los años que terminaron al 31 de diciembre de 2012 y 2011, que contiene el presente Prospecto, fueron dictaminados con fecha 25 de abril de 2014 y 15 de marzo de 2013, respectivamente, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera y (ii) los estados financieros condensados consolidados intermedios no auditados por cada uno de los periodos de tres meses concluidos al 31 de marzo de 2014 y 2013, que contiene el presente Prospecto, fueron objeto de una revisión limitada con fecha 6 de junio de 2014, de acuerdo con la Norma Internacional 2410, aplicable a compromisos de revisión *de información financiera intermedia realizada por los auditores independientes de la entidad*.

Asimismo, manifiesto que he leído el presente Prospecto y basado en mi lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tengo 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 o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la demás información contenida en este Prospecto que no provenga de los estados financieros por mí dictaminados o revisados.



C.P.C. José Gabriel Beristáin Salmerón  
Auditor externo  
Socio de Galaz, Yamazaki, Riuz Urquiza, S.C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. Ramón Arturo García Chávez  
Apoderado Legal  
Socio de Galaz, Yamazaki, Riuz Urquiza, S.C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

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. 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.

**Raz Guzmán, S.C.**



**José Raz Guzmán Castro**  
**Socio**