



OHL México



<b>CARTA DEL PRESIDENTE</b>	<b>3</b>
<b>GOBIERNO CORPORATIVO</b>	<b>4</b>
ESTRUCTURA DE GOBIERNO	6
ORGANIGRAMA FUNCIONAL	6
ESTRUCTURA CORPORATIVA	7
<b>OHL MÉXICO</b>	<b>8</b>
PRESENTACIÓN DE LA COMPAÑÍA	9
SOCIEDADES CONCESIONARIAS	10
EMPRESAS DE SERVICIOS	24
<b>HECHOS RELEVANTES 2010</b>	<b>26</b>
FINANCIEROS	28
EXPLOTACIÓN	30
CONSTRUCCIÓN Y NUEVAS ADJUDICACIONES	32
PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS	35
<b>DESARROLLO SUSTENTABLE</b>	<b>36</b>
EQUIPO HUMANO	38
INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO	39
RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA	41
<b>PERFIL DE DIRECTIVOS Y CONSEJEROS</b>	<b>45</b>
<b>INFORMACIÓN ECONÓMICA</b>	<b>49</b>
DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	51
DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES	53
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS	54
NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS	62
GLOSARIO	111
<b>DIRECTORIO</b>	<b>112</b>

OHL México es uno de los principales operadores en el sector privado de concesiones en infraestructura de transporte en México, y es el líder de su sector en el área metropolitana de la Ciudad de México por número de concesiones asignadas y kilómetros administrados. El portafolio de activos de la compañía incluye seis concesiones de autopistas de peaje, tres de las cuales se encuentran en operación, dos en construcción y una en fase de pre-construcción. Estas concesiones de autopistas se encuentran estratégicamente situadas y cubren necesidades básicas de transporte en las zonas urbanas con mayor tráfico de vehículos en el Distrito Federal, el Estado de México y el Estado de Puebla, los cuales generaron conjuntamente en 2009 el 28% del PIB del país y representaron el 27% de la población nacional y el 25% del número total (7.4 millones) de vehículos en México. Así mismo, la Compañía tiene una participación del 49% en la compañía concesionaria del Aeropuerto de Toluca, que es el segundo mayor aeropuerto en el área metropolitana de la Ciudad de México. OHL México inició sus operaciones en el año 2003, y está controlada directamente por OHL Concesiones de España, la séptima compañía más grande del mundo en el sector de infraestructura de transporte.



INDICE • PERFIL

EXTERIOR M  
CIRC  
M



## CARTA DEL PRESIDENTE

Es una gran satisfacción presentar ante ustedes, en este primer Informe anual, los resultados de desempeño del ejercicio 2010 de OHL México.

El pasado 2010 ha estado marcado por importantes crecimientos en los tráficos de las infraestructuras en operación, la entrada en servicio de nuevos tramos de autopistas, el crecimiento del portafolio de activos y, de manera destacada, por la consolidación de la autonomía financiera de la empresa mediante una exitosa oferta pública de venta del 26% de su accionariado.

La evolución de la sociedad ha seguido un curso positivo alcanzando, al 31 de diciembre de 2010, los siguientes crecimientos con respecto al año anterior:

+50.5% en ingresos

+122.6% en la UAFIDA

+116.3% en la utilidad neta consolidada

El tráfico medio diario anualizado en las 3 autopistas en operación, Circuito Exterior Mexiquense y Viaducto Bicentenario, en el Estado de México, y la Autopista Puebla-Perote, en los Estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz, registró un incremento promedio del 18%.

Entre los meses de septiembre y noviembre fueron inaugurados los tramos 2 y 3 del Viaducto Bicentenario, completando los 22 km de la primera fase que discurre entre Toreo y Tepalcapa. La puesta en operación de esta vialidad ha marcado un hito para la compañía al haber sido instalado en este viaducto elevado el primer peaje 100% electrónico del Grupo OHL y haber sido iluminada toda la vía con energía solar.

El Circuito Exterior Mexiquense inició el cobro de peaje de la fase II en el mes de enero, tras su inauguración a finales del ejercicio 2009. El 29 de septiembre de 2010 se inauguró el primer tramo de 10 km de la Fase III y con ello se llevó a cabo la puesta en servicio del tramo Lago de Guadalupe-Vialidad Mexiquense. La finalización de la obra de esta importante infraestructura esta prevista en el primer tercio de 2011.

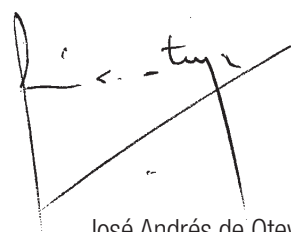
En el transcurso del primer semestre del año 2010, en los meses de abril y junio, el Gobierno del Distrito Federal adjudicó a OHL México dos nuevos proyectos viales que forman parte de un novedoso esquema de autopista urbana de peaje para la interconexión de las autopistas a Querétaro, Toluca y Cuernavaca y la descongestión del tráfico urbano.

Vía Rápida Poetas es la sociedad concesionaria encargada del diseño, construcción, financiación y posterior explotación del sistema vial de puentes, túneles y distribuidores sur poniente de la Ciudad de México. Esta autopista, con una longitud de más de 5 km, unirá Santa Fe con el Periférico Sur a la altura de Luis Cabrera.

La concesión de la Autopista Urbana Norte tiene como objeto diseñar, financiar, construir y operar un viaducto elevado de 9 km, con peaje completamente automatizado, que conectará en su extremo norte con el Viaducto Bicentenario y, en su extremo sur, con el Distribuidor Vial San Antonio.

El 11 de noviembre de 2010 las acciones de la compañía comenzaron a cotizar en la Bolsa Mexicana de Valores mediante una oferta pública de venta que ha constituido la mayor salida a bolsa realizada en el mercado de valores mexicano en los últimos 10 años y la tercera del sector de infraestructuras de transporte a nivel mundial en los últimos cinco años. Como resultado de esta operación OHL ha conservado el control de la sociedad manteniendo un 74% de participación y se ha dotado a OHL México de los recursos necesarios para ejecutar su programa de inversiones y desarrollar nuevos proyectos.

Todos estos resultados han sido obtenidos gracias al compromiso de un equipo humano profesional y a la confianza depositada en la empresa por las administraciones públicas y las entidades financieras. A todos ellos, nuestro más sincero agradecimiento.



José Andrés de Oteyza  
Presidente del Consejo de Administración

# GOBIERNO CORPORATIVO

## ESTRUCTURA DE GOBIERNO

Consejo de Administración

Comité de Auditoría

Comité de Prácticas Societarias

## ORGANIGRAMA FUNCIONAL ESTRUCTURA CORPORATIVA

La política de gobierno corporativo de OHL México se desarrolla en el marco de los principios establecidos en el Código Ético del Grupo OHL, así como en lo estipulado por el Código de Mejores Prácticas emitido por el Comité de Mejores Prácticas Corporativas del Consejo Coordinador Empresarial.

Los órganos de gobierno procuran en todo momento ofrecer la máxima precisión en la información transmitida a los accionistas, siguiendo los principios básicos de respeto a la legalidad, integridad ética y transparencia.

## ESTRUCTURA DE GOBIERNO

### Consejo de Administración

<b>Presidente</b>	José Andrés de Oteyza Fernández
<b>Vicepresidente</b>	Juan Luis Osuna Gómez
<b>Consejeros</b>	Tomás García Madrid Enrique Weickert José María del Cuvillo Pemán Felipe Ezquerro Plasencia Carlos Ruiz Sacristán Jesús Reyes-Heroles González-Garza Valentín Díez Morodo Emilio Lozoya Austin
<b>Secretario no consejero</b>	José Francisco Salem Alfaro

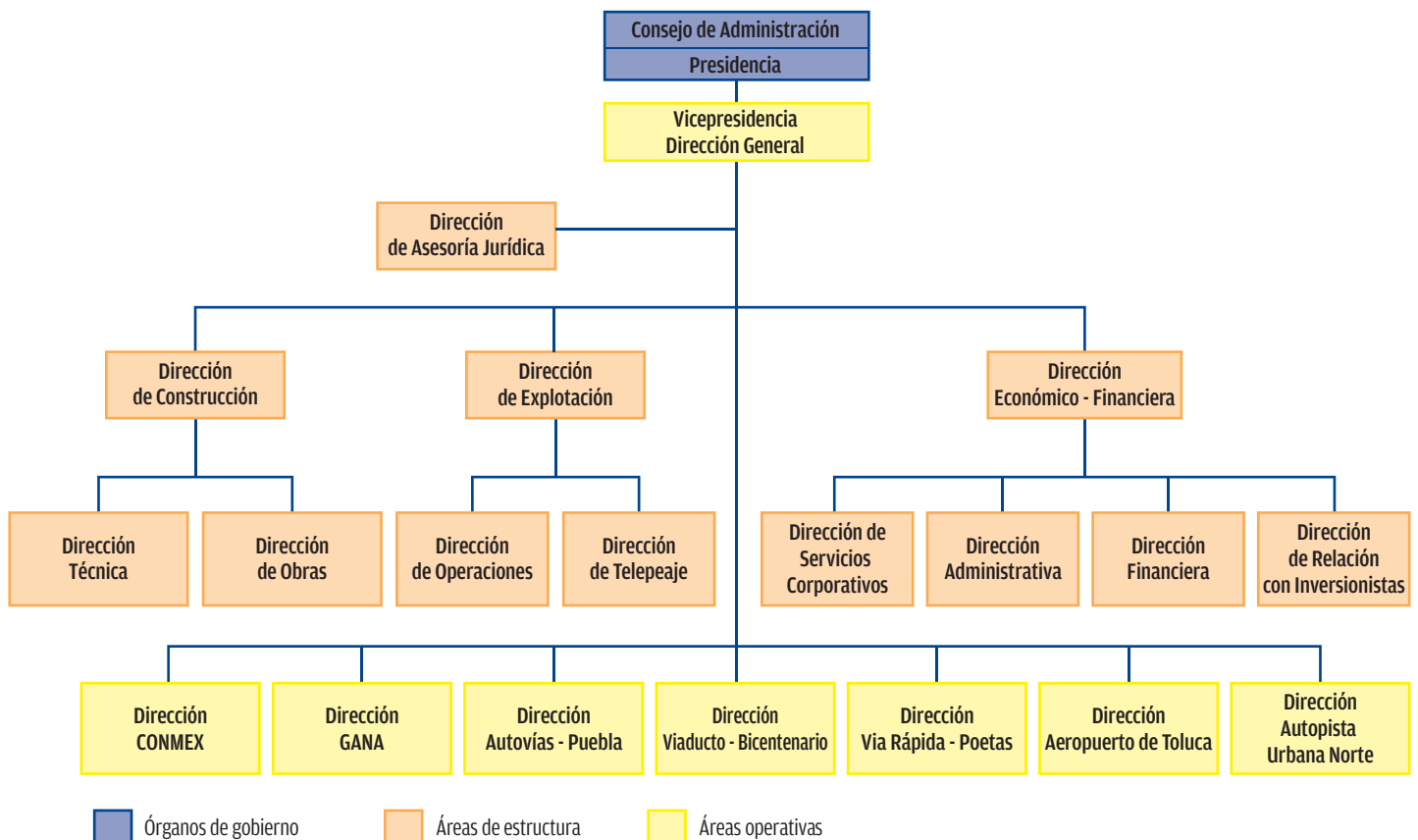
### Comité de Auditoría

<b>Presidente</b>	Carlos Ruiz Sacristán Jesús Reyes-Heroles González-Garza Emilio Lozoya Austin
-------------------	---

### Comité de Prácticas Societarias

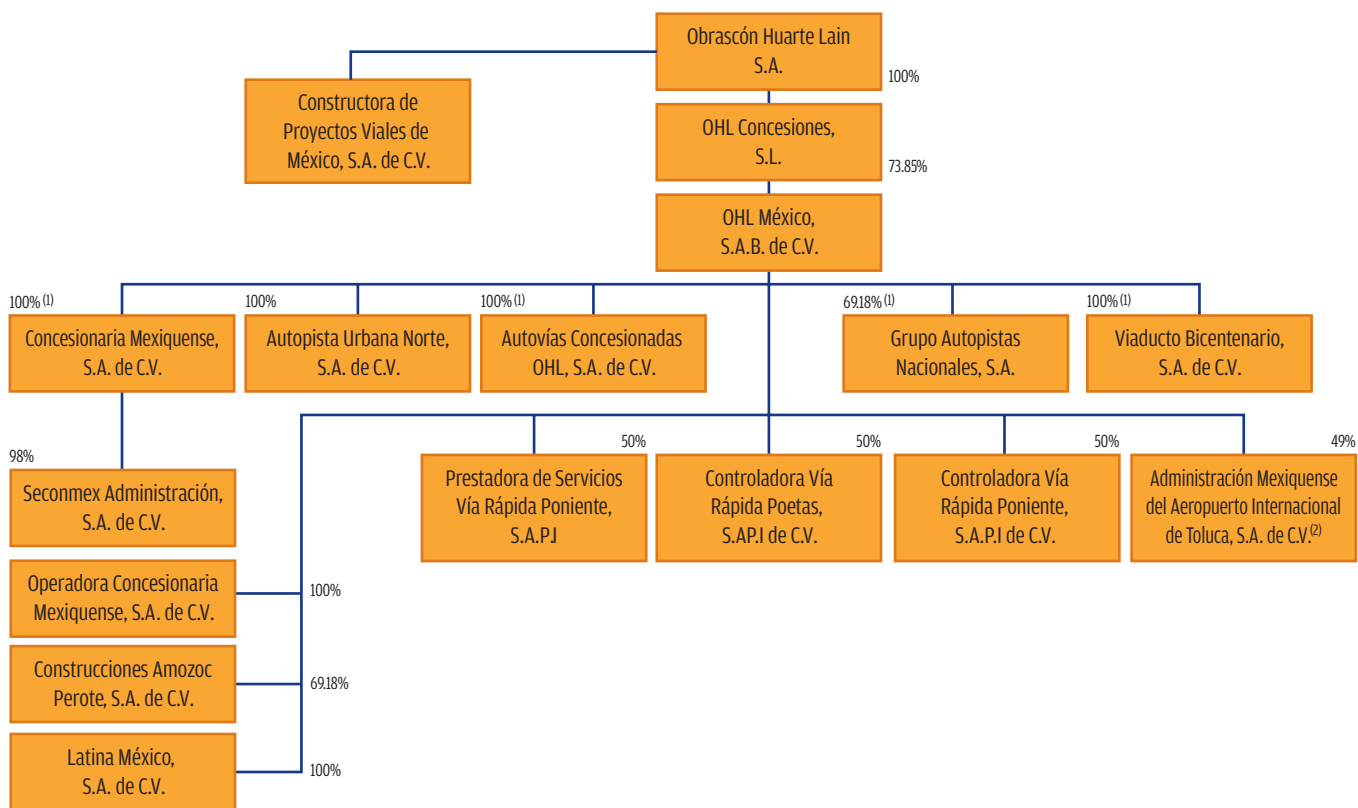
<b>Presidente</b>	Carlos Ruiz Sacristán Juan Luis Osuna Gómez Valentín Díez Morodo
-------------------	--

## ORGANIGRAMA FUNCIONAL





## ESTRUCTURA CORPORATIVA



(1) La compañía participa en el capital social de dicha sociedad a través de un fideicomiso

(2) Participación a través de OHL Toluca

# OHL MÉXICO

## SOCIEDADES CONCESIONARIAS

Circuito Exterior Mexiquense  
Autopista Puebla - Perote  
Viaducto Bicentenario  
Libramiento Norte de Puebla  
Supervía Poetas  
Autopista Urbana Norte  
Aeropuerto Internacional de Toluca

## EMPRESAS DE SERVICIOS

Seconmex Administración, S.A. de C.V. (SECONMEX)  
Samait  
Prestadora de Servicios Vía Rápida Poniente  
Coordinadora Vía Rápida Poniente  
Construcciones Amozoc Perote, S.A. (CAPSA)  
Operadora Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V. (OPCOM)  
Latina México, S.A. de C.V.

OHL México inicia su actividad en el país en el año 2003 con la adjudicación del Circuito Exterior Mexiquense, desde entonces ha incrementado significativamente su presencia mediante su participación en diversos proyectos hasta alcanzar, al cierre del ejercicio 2010, un portafolio de activos que incluye 6 autopistas de peaje y un aeropuerto.

El impulso decidido de las administraciones públicas a nivel estatal y federal en la promoción de proyectos de colaboración público y privada en el sector, junto con la experiencia local y de su accionista de control, han hecho que la compañía se sitúe como uno de los principales operadores de infraestructuras de transporte liderando su sector en el área metropolitana de la Ciudad de México, tanto por número de concesiones asignadas como por kilómetros administrados.

Las concesiones de autopistas se encuentran estratégicamente situadas y cubren necesidades básicas de transporte en las zonas urbanas con mayor tráfico de vehículos en el Distrito Federal, el Estado de México y el Estado de Puebla, los cuales reúnen el 27% de la población nacional, generaron conjuntamente en 2009 el 28% del PIB del país y concentran el 25% del número total de vehículos en México, que asciende a 7.4 millones. En el sector aeroportuario participa en el Aeropuerto Internacional de Toluca, que es el segundo mayor aeropuerto en el área metropolitana de la Ciudad de México.

## PORTAFOLIO DE ACTIVOS

AUTOPISTAS	km	%*
Circuito Exterior Mexiquense (Conmex)	155.0	100
Autopista Puebla – Perote (Gana)	123.0	69
Viaducto Bicentenario	32.0	100
Libramiento Norte de Puebla (Autovías)	34.9	100
Supervía Poetas (Vía Rápida Poetas)	5.5	50
Autopista Urbana Norte	9.0	100
<b>AEROPUERTOS</b>		
Aeropuerto Internacional de Toluca (AMAIT)		
<b>SERVICIOS</b>		
Aeroportuarios, complementarios y comerciales		49

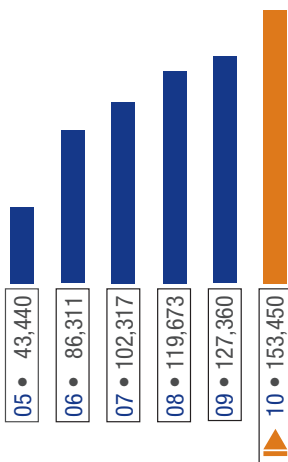
\* Corresponde a la participación de OHL México

## Circuito Exterior Mexiquense

Período de concesión: Febrero de 2003 - Diciembre de 2040
Cliente: Gobierno del Estado de México
Inversión total: 22,402 millones de pesos
Participación de OHL México: 100%
Longitud: 155 Km



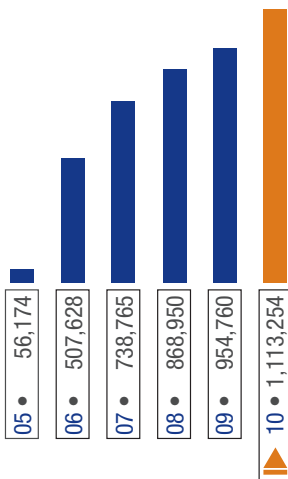
Tráfico medio diario  
(Vehículos equivalentes)



Concesionaria Mexiquense, S.A de C.V. es la sociedad a cargo de la concesión para diseñar, financiar, construir y operar el conjunto de autopistas que conforman el Circuito Exterior Mexiquense, ubicadas en la zona noreste del área metropolitana de la Ciudad de México. Este sistema carretero tiene como objetivo conectar las principales autopistas de acceso a la capital (México-Querétaro, México-Pachuca y México-Puebla-Veracruz), integrando las áreas más densamente pobladas del Valle de México, así como importantes centros comerciales e industriales en la región norte de la zona metropolitana.

Concebido en etapas, la Fase I cuenta con 52 km en servicio desde 2005, la Fase II inició sus operaciones de cobro en enero de 2010, mientras que en la Fase III se inauguró en septiembre de ese mismo año, un primer tramo de 10 km e inició con operaciones de cobro en octubre de 2010.

Ingresos de peaje  
(Miles de pesos)



El tráfico promedio diario alcanzó 153,450 vehículos equivalentes, representando un incremento del 20.5% con respecto al año anterior. El crecimiento de tráfico considerando sólo la Fase I fue de un 8.4%.

El tráfico promedio diario alcanzó 153,450 vehículos equivalentes, representando un incremento del 20.5% con respecto al año anterior.

Concesionaria Mexiquense, S.A de C.V. es la sociedad a cargo de la concesión para diseñar, financiar, construir y operar el conjunto de autopistas que conforman el Circuito Exterior Mexiquense, ubicadas en la zona noreste del área metropolitana de la Ciudad de México.



SOCIEDADES CONCESIONARIAS

CIRCUITO EXTERIOR MEXIQUENSE

## Autopista Puebla - Perote

Período de concesión:

Noviembre de 2003 - Noviembre 2033

Cliente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

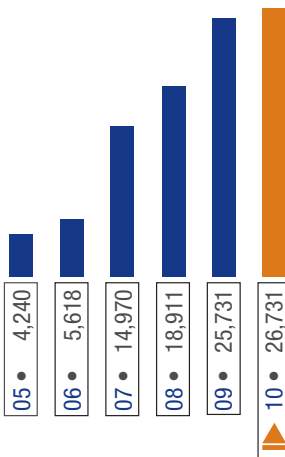
Inversión total: 3,022 millones de pesos

Participación de OHL México: 69%

Longitud: 123 Km



Tráfico medio diario  
(Vehículos equivalentes)

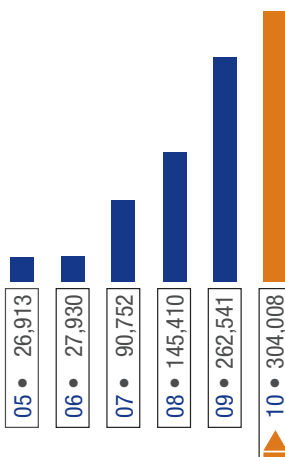


Grupo Autopistas Nacionales, S.A. (GANAN), es la sociedad concesionaria que administra, opera y mantiene la autopista de peaje Amozoc – Perote actualmente totalmente operativa desde octubre del año 2008. La concesión otorgada por 30 años incluye el diseño, construcción y operación de 104.9 km de autopista entre Amozoc, Puebla y Perote, Veracruz, así como la operación y mantenimiento de 17.6 km del Libramiento Perote.

Esta infraestructura tiene como finalidad consolidar el corredor vial conocido como Corredor Carretero Altiplano, el cual conecta la región central de México con el Puerto de Veracruz en el Golfo de México. Adicionalmente, servirá como una ruta más corta y segura entre la Ciudad de México y el Puerto de Veracruz.

El tráfico promedio diario fue de 26,731 vehículos equivalentes durante el 2010, un incremento de 3.9% al comparar con los datos de tráfico del ejercicio anterior.

Ingresos de peaje  
(Miles de pesos)



El tráfico promedio diario fue de 26,731 vehículos equivalentes durante el 2010, un incremento de 3.9% al comparar con los datos de tráfico del ejercicio anterior.

Esta infraestructura tiene como finalidad consolidar el corredor vial conocido como Corredor Carretero Altiplano, el cual conecta la región central de México con el Puerto de Veracruz en el Golfo de México. Adicionalmente, servirá como una ruta más corta y segura entre la Ciudad de México y el Puerto de Veracruz.



SOCIEDADES CONCESIONARIAS

AUTOPISTA PUEBLA - PEROTE

## Viaducto Bicentenario

Período de concesión:

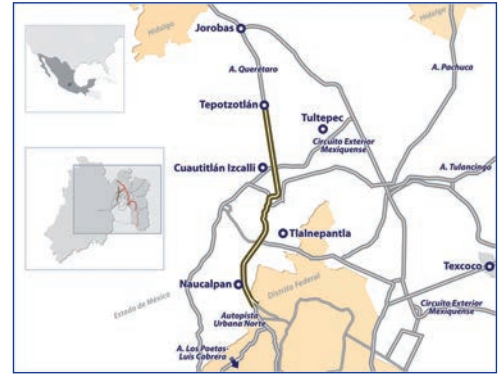
Mayo de 2008 - Mayo de 2038

Cliente: Gobierno del Estado de México

Inversión total: 9,147 millones de pesos

Participación de OHL México: 100%

Longitud: 32 Km



### Tráfico medio diario (Intensidad Media Diaria)



OHL México es titular de la concesión para el diseño, construcción y explotación del viaducto elevado entre el Terepatria y el km 44 de la Autopista México-Querétaro, a cargo de la sociedad concesionaria Viaducto Bicentenario, S.A. de C.V. y cuyo propósito es mejorar las condiciones de movilidad entre la Ciudad de México y las áreas conurbadas situadas al norte de la ciudad.

El proyecto está estructurado en tres fases: la primera consiste en un viaducto con carácter reversible de 22 km, entre Terepatria y Tepalcapa; en la segunda fase se ejecutará un segundo viaducto en paralelo una vez alcanzado el máximo aforo vehicular, y en la tercera se prolongarán 10 km en ambos viaductos.

Durante el 2010, la puesta en operación de la totalidad de la primera fase del Viaducto Bicentenario ha permitido culminar con una exitosa estrategia de desarrollo de autopistas urbanas que incluye: la instalación del primer peaje 100% automatizado en México; optimizar, con el uso de carriles reversibles, el aprovechamiento de la infraestructura en función de las necesidades de tráfico y, el uso de energías renovables para la iluminación de la calzada.

### Ingresos de peaje (Miles de pesos)



Uno de los propósitos del Viaducto Bicentenario es mejorar las condiciones de movilidad entre la Ciudad de México y las áreas conurbadas situadas al norte de la ciudad.



Durante el 2010, la puesta en operación de la totalidad de la primera fase del Viaducto Bicentenario ha permitido culminar con una exitosa estrategia de desarrollo de autopistas urbanas que incluye: la instalación del primer peaje 100% automatizado en México; optimizar, con el uso de carriles reversibles, el aprovechamiento de la infraestructura en función de las necesidades de tráfico y, el uso de energías renovables para la iluminación de la calzada.



SOCIEDADES CONCESIONARIAS

VIADUCTO BICENTENARIO

## Libramiento Norte de Puebla

Período de concesión:

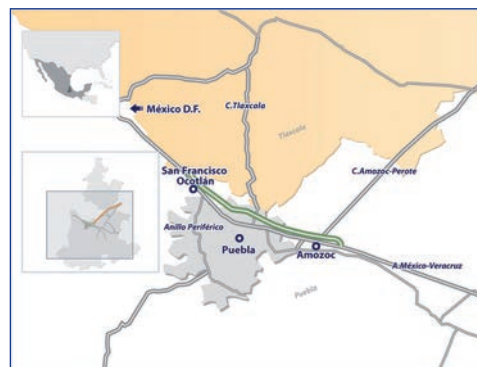
**Marzo de 2008 - Marzo de 2038**

Cliente: **Gobierno del Estado de Puebla**

Inversión total: **3,065 millones de pesos**

Participación de OHL México: **100%**

Longitud: **35 Km**



Autovías Concesionadas OHL, S.A. de C.V. suscribió con el Gobierno del Estado de Puebla, el 24 de marzo de 2008, el título de concesión para el diseño, construcción, financiamiento y explotación del Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla con el propósito de dar solución a los problemas de congestión vial en la carretera federal México – Veracruz.

El nuevo libramiento de la zona urbana permitirá importantes ahorros de tiempo a los usuarios de larga distancia del corredor que une México DF, la capital del Estado de Puebla y el puerto de Veracruz. Propiciará, además, la integración regional y la descentralización de la actividad económica, cultural y social de la capital poblana.

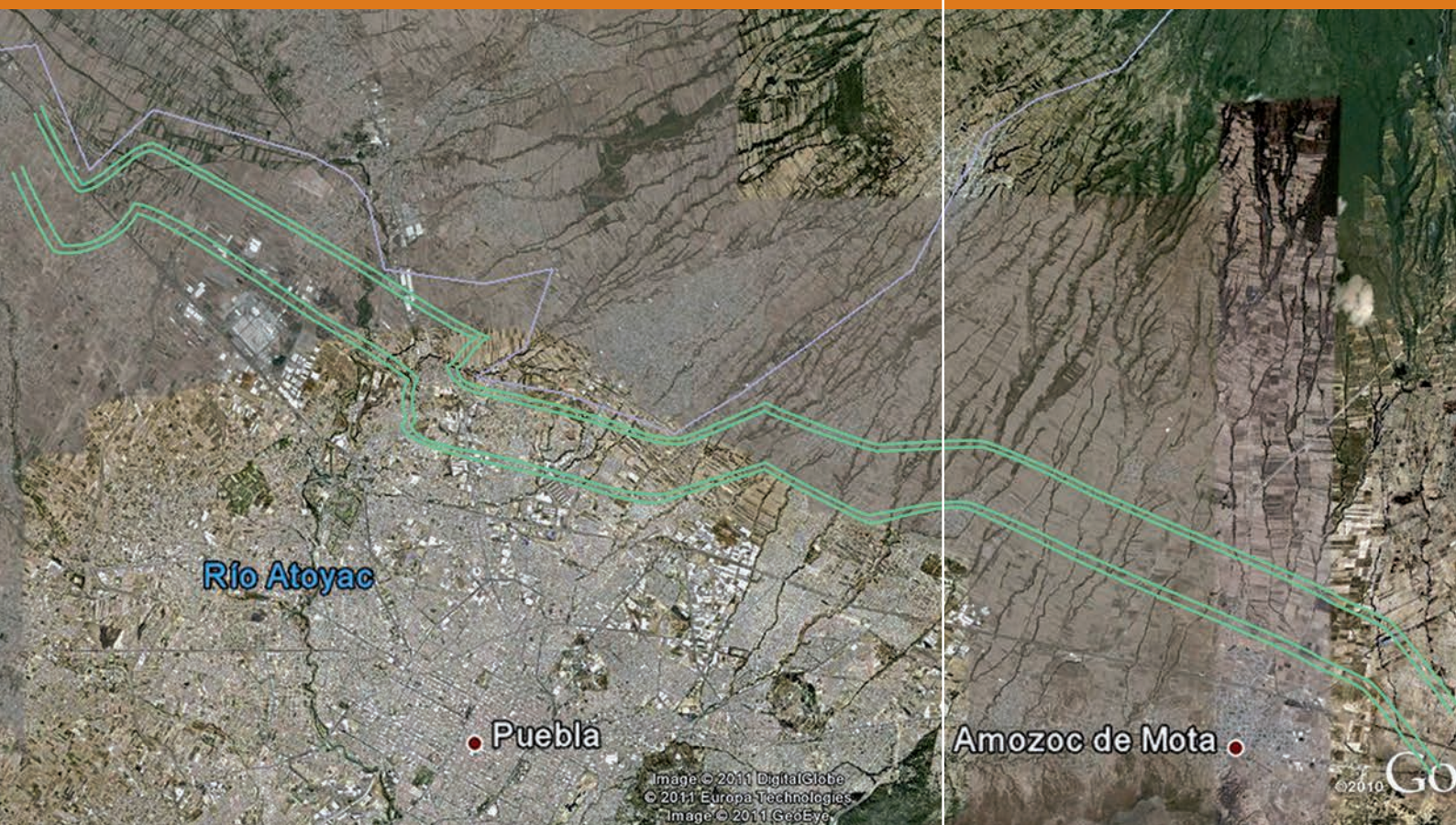
Esta nueva autopista de cuota dispondrá de dos carriles por sentido y conectará con la Autopista Puebla – Perote generando sinergias operativas y de tráfico entre ambas infraestructuras.

Con posterioridad al cierre del ejercicio, el 11 de enero de 2011, la sociedad concesionaria acuerda la segunda modificación al título de concesión que prevé la ampliación del trazado en 3.4 km hasta su entronque directo con la Autopista de cuota México - Puebla, lo que permitirá captar un mayor tráfico vehicular.

Se espera completar la construcción e iniciar operaciones del Libramiento Norte Puebla en el año 2012.

Esta nueva autopista de cuota dispondrá de dos carriles por sentido y conectará con la Autopista Puebla – Perote generando sinergias operativas y de tráfico entre ambas infraestructuras.

El nuevo libramiento de la zona urbana permitirá importantes ahorros de tiempo a los usuarios de larga distancia del corredor que une México DF, la capital del Estado de Puebla y el puerto de Veracruz. Propiciará, además, la integración regional y la descentralización de la actividad económica, cultural y social de la capital poblana.



SOCIEDADES CONCESIONARIAS

LIBRAMIENTO NORTE DE PUEBLA

## Supervía Poetas

Período de concesión:

**Abril de 2010 - Abril 2043 <sup>(1)</sup>**

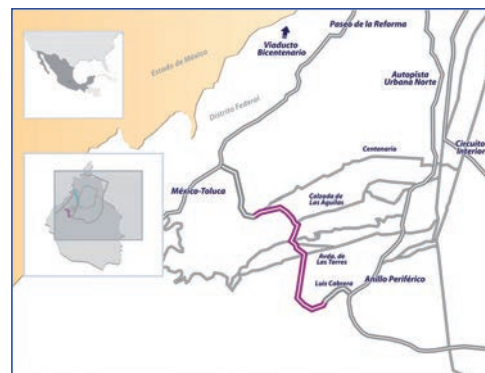
Cliente: **Gobierno del Distrito Federal**

Inversión total: **5,455 millones de pesos**

Participación de OHL México: **50%**

Longitud: **5 Km**

(1) 30 años a partir del inicio de operaciones



Controladora Vía Rápida Poetas, S.A. de C.V. es la sociedad adjudicataria de la concesión para el diseño, construcción y operación del sistema vial de puentes, túneles y distribuidores sur poniente de la Ciudad de México, conocido como Supervía Poetas.

Con un plazo de concesión de 30 años, a partir de su puesta en operación, esta vía rápida consistirá en tres túneles y dos viaductos que unirán Santa Fe con el Periférico Sur a la altura de Luis Cabrera.

La autopista conforma el eje poniente del proyecto de autopista urbana de peaje impulsado por el Gobierno del Distrito Federal que integrará las salidas a Querétaro, Toluca y Cuernavaca. Constituye, por tanto, una pieza fundamental en la solución integral al complejo problema de conectividad entre el sur y el poniente de la Ciudad de México.

La longitud total de la obra concesionada es de aproximadamente 5 km con peaje 100% automatizado, entre Av. Centenario y Luis Cabrera. Durante el segundo semestre del ejercicio pasado, en el mes de agosto, dio inicio el proceso de construcción, el plazo de obra es de 29 meses por lo que se espera iniciar la operación en el año 2012.

En su desarrollo se han previsto múltiples acciones de protección ambiental, mejoramiento urbano e inclusión de una ruta express de transporte público, todas ellas se detallan en este Informe en el correspondiente capítulo de Desarrollo Sustentable.

En su desarrollo se han previsto múltiples acciones de protección ambiental, mejoramiento urbano e inclusión de una ruta express de transporte público, todas ellas se detallan en este Informe en el correspondiente capítulo de Desarrollo Sustentable.

La autopista conforma el eje poniente del proyecto de autopista urbana de peaje impulsado por el Gobierno del Distrito Federal que integrará las salidas a Querétaro, Toluca y Cuernavaca. Constituye, por tanto, una pieza fundamental en la solución integral al complejo problema de conectividad entre el sur y el poniente de la Ciudad de México.



SOCIEDADES CONCESIONARIAS

SUPERVÍA POETAS

## Autopista Urbana Norte

Período de concesión:

Junio 2010 - Junio 2043 <sup>(1)</sup>

Cliente: Gobierno del Distrito Federal

Inversión total: 9,826 millones de pesos

Participación de OHL México: 100%

Longitud: 9 Km

(1) 30 años a partir del inicio de operaciones



En el mes de junio pasado, el Gobierno del Distrito Federal otorga a Autopista Urbana Norte, S.A. de C.V. la concesión, por un plazo de 30 años desde su puesta en operación, para diseñar, construir, financiar y operar un viaducto elevado de doble cuerpo con peaje completamente automatizado, entre el Tereo y el Distribuidor Vial San Antonio.

La nueva concesión, que será una extensión del Viaducto Bicentenario, constituye el tramo norte de la autopista urbana de peaje impulsada por el Gobierno del Distrito Federal orientada a descongestionar y facilitar el tráfico que atraviesa de norte a sur la Ciudad de México en el extremo occidental, sobre el Periférico Norte.

El proyecto consiste, en su mayor parte, en un viaducto elevado de doble cuerpo con tres carriles por sentido. Con el fin de garantizar la preservación ambiental de la zona del Bosque de Chapultepec, se construirá, entre Palmas y Alencastre, un túnel de 1.5 km de longitud por debajo de la Fuente de Petróleos y del cruce con Reforma.

Los vehículos que utilicen el Viaducto Bicentenario podrán continuar su trayecto en la Autopista Urbana Norte en lugar de utilizar el Periférico desde el Tereo hasta San Antonio.

Para su desarrollo, Autopista Urbana Norte obtuvo en diciembre pasado un crédito de corto plazo por 900 millones de pesos, operación que se detalla en el capítulo Hechos relevantes 2010 de este Informe anual.

Con posterioridad al cierre del ejercicio, el día 10 de enero del 2011, Autopista Urbana Norte dio inicio a las obras del segundo piso del Periférico en el tramo que discurre entre el límite del Estado de México con el Distrito Federal y el enlace de Conscripto. La compañía espera completar la construcción e iniciar operaciones de la Autopista Urbana Norte en 2012.

El proyecto consiste, en su mayor parte, en un viaducto elevado de doble cuerpo con tres carriles por sentido. Con el fin de garantizar la preservación ambiental de la zona del Bosque de Chapultepec, se construirá, entre Palmas y Alencastre, un túnel de 1.5 km de longitud por debajo de la Fuente de Petróleos y del cruce con Reforma.

La nueva concesión, que será una extensión del Viaducto Bicentenario, constituye el tramo norte de la autopista urbana de peaje impulsada por el Gobierno del Distrito Federal orientada a descongestionar y facilitar el tráfico que atraviesa de norte a sur la Ciudad de México en el extremo occidental, sobre el Periférico Norte.

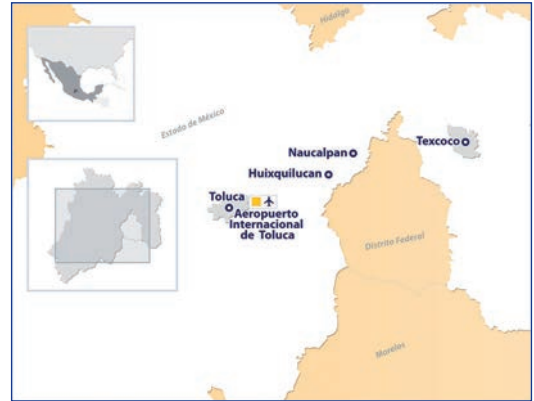


SOCIEDADES CONCESIONARIAS

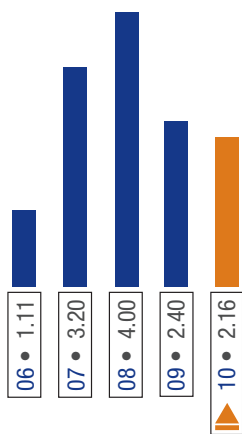
AUTOPISTA URBANA NORTE

## Aeropuerto Internacional de Toluca

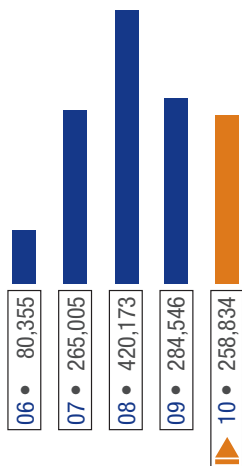
Período de concesión:
<b>Septiembre de 2005 - Septiembre 2055</b>
Cliente: <b>Aeropuertos y Servicios Auxiliares</b>
Inversión total: <b>3,068 millones de pesos</b>
Participación de OHL México: <b>49%</b>
Servicios: <b>Aeroportuarios, complementarios y comerciales</b>



**Pasajeros anuales**  
(Millones)



**Ingresos**  
(Miles de pesos)



Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S.A. de C.V. (AMAIT), es la sociedad titular de la concesión para la ampliación, mejora y desarrollo de un importante programa de explotación aeroportuaria que incluye la totalidad de la operación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales del aeropuerto del que es concesionaria.

Situado en la capital del Estado de México, aproximadamente a 40 km al oeste de la Ciudad de México, es parte estratégica del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM) y es actualmente el segundo mayor aeropuerto que presta servicios al área metropolitana de la Ciudad de México. En el accionariado de AMAIT participan el Gobierno del Estado de México con el 26% y ASA con el 25%.

El Aeropuerto de Toluca ocupa actualmente un terreno de 663 hectáreas, cuenta con 26 puertas de abordaje, la pista de aterrizaje más larga del país, capacidad instalada actual para atender hasta 8 millones de pasajeros al año y cuenta con una capacidad potencial para atender hasta un máximo de 25 millones de pasajeros por año.

La disminución de tráfico de pasajeros en los años 2009 y 2010 con respecto a la tendencia seguida en ejercicios anteriores, se atribuye principalmente a los efectos de la crisis financiera internacional que impactó negativamente el PIB de 2009, la influenza y a la crisis de la compañía aérea Mexicana de Aviación.

El Aeropuerto de Toluca ocupa actualmente un terreno de 663 hectáreas, cuenta con 26 puertas de abordaje, la pista de aterrizaje más larga del país, capacidad instalada actual para atender hasta 8 millones de pasajeros al año.



Situado en la capital del Estado de México, aproximadamente a 40 km al oeste de la Ciudad de México, es parte estratégica del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM) y es actualmente el segundo mayor aeropuerto que presta servicios al área metropolitana de la Ciudad de México. En el accionariado de AMAIT participan el Gobierno del Estado de México con el 26% y ASA con el 25%.



SOCIEDADES CONCESIONARIAS

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOLUCA

#### **SECONMEX ADMINISTRACIÓN, S.A. DE C.V. (SECONMEX)**

Su actividad principal es la prestación de servicios profesionales, técnicos y administrativos a partes relacionadas.

#### **SAMAIT**

Su actividad principal es la prestación de servicios profesionales, técnicos y administrativos para el personal del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca.

#### **PRESTADORA DE SERVICIOS VÍA RÁPIDA PONIENTE**

Su actividad principal es la prestación de servicios profesionales, técnicos y administrativos para la concesionaria encargada del proyecto Vía Rápida Poetas.

#### **COORDINADORA VÍA RÁPIDA PONIENTE**

Su actividad principal es construir, conservar y mantener la vía concesionada consistente en aproximadamente 5 km carreteros conocido como Supervía Poetas, ubicado en la parte surponiente de la ciudad de México.

#### **CONSTRUCCIONES AMOZOC PEROTE, S.A. (CAPSA)**

Su actividad principal es construir, conservar y mantener la vía concesionada de jurisdicción federal consistente en 105 km, conocida como Autopista Puebla – Perote y que discurre por los estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz.

#### **OPERADORA CONCESIONARIA MEXIQUENSE, S.A. DE C.V. (OPCOM)**

Su actividad principal es la de operar, administrar, explotar, conservar y mantener carreteras y puentes de jurisdicción federal o local, y demás proyectos de infraestructura, negocios y/o actividades dentro del marco de la ley aplicable, así como la celebración de actos o contratos relacionados con las actividades anteriores.

#### **LATINA MÉXICO, S.A. DE C.V.**

Su actividad principal es la de suministrar, a sociedades afiliadas o subsidiarias, servicios de construcción, conservación y mantenimiento de carreteras y puentes de jurisdicción federal o local, ya sea directamente o mediante subcontratación de terceros.

Los servicios de mantenimiento, administración de obras y gestión de personal de las infraestructuras concesionadas a OHL México son prestados por empresas subsidiarias de la compañía.



## EMPRESAS DE SERVICIOS



# HECHOS RELEVANTES 2010

## FINANCIEROS

- Oferta Pública de Acciones
- Financiamiento del Viaducto Bicentenario
- Compra de Participación de COFIDES en Concesionaria Mexiquense
- Financiamiento del Circuito Exterior Mexiquense
- Financiamiento Autovías – Puebla
- Financiamiento Autopista Urbana Norte

## EXPLOTACIÓN

- Inicio de operaciones de cobro en la Fase II del Circuito Exterior Mexiquense e inauguración de un primer tramo de la Fase III
- Inicio de operaciones del segundo y tercer tramo de la Fase I del Viaducto Bicentenario

## CONSTRUCCIÓN Y NUEVAS ADJUDICACIONES

- La obra del Viaducto Bicentenario
- La obra del Circuito Exterior Mexiquense
- Adjudicación de la Vía Rápida Poetas e inicio de obra
- Adjudicación de Autopista Urbana Norte

## PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS

- Aeropuerto Internacional de Toluca, el mejor de Latinoamérica y el Caribe
- Circuito Exterior Mexiquense, Latin American PPP Deal of the Year 2009
- Viaducto Bicentenario, mejor obra civil 2010 del Estado de México
- Viaducto Bicentenario, Latin American PPP Deal of the Year 2010

OHL México ha seguido una evolución positiva durante el ejercicio fiscal 2010, atribuible tanto al buen desempeño de las infraestructuras en operación, como a la conclusión de la etapa de construcción de nuevos tramos carreteros y la ampliación de la cartera de activos.

Las principales magnitudes de su cuenta de resultados han alcanzado, al 31 de diciembre de 2010, los siguientes crecimientos con respecto al año anterior:

- +50.5% en ingresos
- +122.6% en la UAFIDA
- +116.3% en la utilidad neta consolidada

**La oferta pública inicial de acciones que OHL México ha colocado a través de la Bolsa Mexicana de Valores, ha constituido la mayor operación de salida a bolsa realizada en los últimos diez años en el mercado de valores mexicano, y la tercera del sector de infraestructuras de transporte a nivel mundial en los últimos cinco años.**

## **FINANCIEROS**

### **Oferta Pública de Acciones**

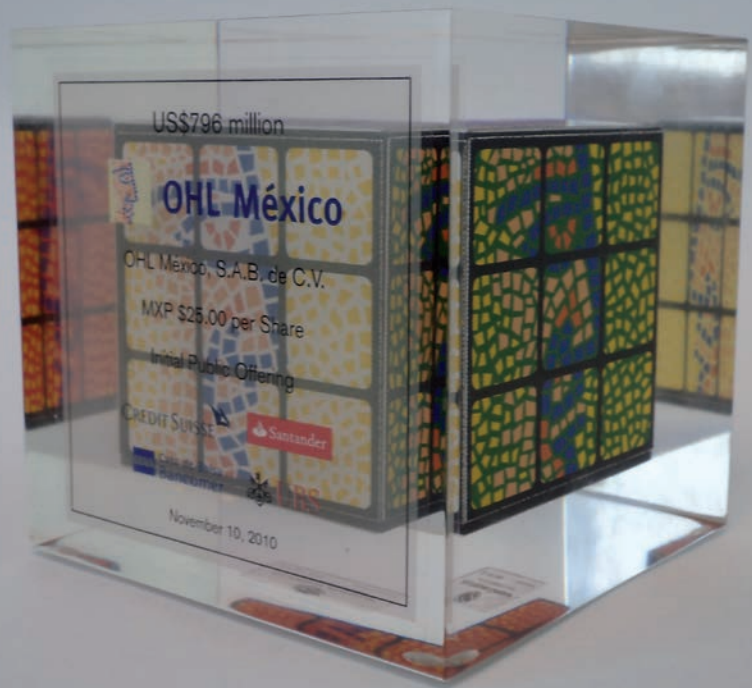
La oferta pública inicial de acciones que OHL México ha colocado a través de la Bolsa Mexicana de Valores, ha constituido la mayor operación de salida a bolsa realizada en los últimos diez años en el mercado de valores mexicano, y la tercera del sector de infraestructuras de transporte a nivel mundial en los últimos cinco años.

Las acciones de la compañía comenzaron a cotizar en la BMV el 11 de noviembre de 2010, con un precio de salida de 25 pesos por acción, lo que supone una valoración de la compañía, antes de la ampliación de capital, de 28,114 millones de pesos.

La oferta pública inicial consistió en un tramo primario (ampliación de capital) de 368,225,185 acciones, equivalente al 32.74% del capital preexistente, y un tramo secundario de 22,197,798 acciones. Banco Santander y Credit Suisse actuaron como Coordinadores Globales de la operación y UBS y BBVA-Bancomer como Joint Bookrunners para el tramo internacional y para el tramo local respectivamente.

El éxito de la operación ha permitido consolidar objetivos estratégicos para la compañía:

- Se ha incorporado una importante base de inversionistas, tanto locales como internacionales, que fortalecen su posición de liderazgo en el sector de infraestructuras de transporte en México
- Se mantiene una participación de control, con un 73.85% del accionariado, garantizando con ello la continuidad en la estrategia y políticas seguidas por OHL México
- OHL México obtiene los recursos necesarios para ejecutar su programa de inversiones y desarrollar nuevos proyectos



### Financiamiento del Viaducto Bicentenario

En el mes de marzo de 2010 tuvo lugar el cierre del financiamiento de largo plazo destinado a sufragar la inversión de la primera fase de 22 km de longitud del Viaducto Bicentenario en el Estado de México.

La operación consiste en una financiación bancaria estructurada por el Fondo Nacional de Infraestructuras (Fonadin), en la que participaron el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) y Banco Inbursa, cada uno de ellos con 2,000 millones de pesos en una deuda senior, y el Fonadin, con 1,500 millones en una financiación subordinada.

### Compra de Participación de COFIDES en Concesionaria Mexiquense

El 3 de noviembre de 2010 OHL México, mediante el ejercicio de la opción de compra establecida en octubre de 2004, se consolidó como accionista único de su subsidiaria Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V. (Conmex).

La compra del 6.5% del capital que mantenía Compañía Española de Financiación del Desarrollo, S.A. (COFIDES) fue por un monto de 508.3 millones de pesos que equivale a 29.4 millones de euros.

### Financiamiento del Circuito Exterior Mexiquense

El 14 de diciembre de 2010 la sociedad filial Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V. celebró un contrato de apertura de crédito simple subordinado por un plazo de 16 años que será destinado a la conclusión de las Fases II y III del Circuito Exterior Mexiquense en el Estado de México.

Esta operación financiera, por un monto de 2,000 millones de pesos, fue suscrita con Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras), en su carácter de Institución Fiduciaria en el Fideicomiso denominado Fondo Nacional de Infraestructura, (Fonadin).



### Financiamiento Autovías – Puebla

Autovías Concesionadas OHL, S.A. de C.V, sociedad concesionaria a cargo del desarrollo del proyecto vial Libramiento Norte de Puebla en el Estado de Puebla, suscribió el 17 de diciembre de 2010 un contrato de apertura de crédito simple de hasta 650 millones de pesos.

El crédito, que será destinado a la adquisición de derechos de vía, ha sido otorgado por las entidades Scotiabank Inverlat, S.A. e ING Bank (México), S.A.

### Financiamiento Autopista Urbana Norte

El 22 de diciembre de 2010 Autopista Urbana Norte, S.A. de C.V., tras la adjudicación en el mes de junio del proyecto de concesión del tramo norte del segundo piso del anillo periférico en el Distrito Federal, celebró un contrato de crédito a corto plazo con vencimiento en 12 meses por un monto de 900 millones de pesos.

El crédito convenido con la entidad financiera Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., será destinado a realizar las inversiones requeridas para el desarrollo de este proyecto vial cuyo inicio de obra tuvo lugar al inicio de 2011.

## EXPLOTACIÓN

### Inicio de operaciones de cobro en la Fase II del Circuito Exterior Mexiquense e inauguración de un primer tramo de la Fase III

El 10 de diciembre de 2009 Concesionaria Mexiquense concluye la obra de un tramo de 7 km de longitud de la Fase II del Circuito Exterior Mexiquense, tras un breve período de marcha blanca, se inician las operaciones de cobro en el mes de enero de 2010.

El tramo que entró en servicio, Texcoco – Bordo de Xochiaca, enlaza con la Fase I, de 52 km y en servicio desde el año 2005.

El adecuado avance del programa de obra a lo largo del año deriva en la apertura al tráfico, el 2 de octubre de 2010, del primer tramo, Lago de Guadalupe – Vialidad Mexiquense, de 9 km, de la Fase III del Circuito Exterior Mexiquense.

La fase III constituye la variante norponiente de este cinturón carretero que circunvala de norte a sur la zona metropolitana del Valle de México en su extremo nororiental. La compañía estima que la totalidad de la obra quedará concluida en los primeros meses del año 2011. Con su puesta en servicio son ya cerca de 70 km de esta vialidad los que están en operación.



## **Entre septiembre y noviembre de 2010 fueron inaugurados el segundo y tercer tramo del Viaducto Bicentenario que completaron los primeros 22 km de esta vía elevada en el Estado de México. En octubre de 2010 entran en operación los primeros 10 km de la Fase III del Circuito Exterior Mexiquense.**

La incorporación a la etapa de operación de estos nuevos tramos de autopista, junto con un buen desempeño de tráfico en la Fase I, ha arrojado como resultado del ejercicio importantes crecimientos en tráfico e ingresos, superando en ambos casos el 15%.

### **Inició de operaciones del segundo y tercer tramo de la Fase I del Viaducto Bicentenario**

Entre los meses de septiembre y noviembre de 2010 fueron inaugurados el segundo y tercer tramo del Viaducto Bicentenario que completaron los primeros 22 km de esta vía elevada en el Estado de México.

El día 3 de septiembre fueron inaugurados 11.5 km, entre Lomas Verdes y el Lago de Guadalupe, enlazando con el primer tramo de 4 km puesto en operación desde el mes de septiembre de 2009. El 24 de noviembre, entra en operación el último tramo de 5 km entre Lago de Guadalupe y Tepalcapa.

La conclusión de esta primera fase ha significado un gran logro para OHL México en múltiples aspectos:

- Se ha instalado el primer peaje 100% electrónico en el país, siendo también el primero de este género del Grupo OHL. El desarrollo constituye la primera aplicación de un sistema de telepeaje semi free flow en México, que dota a OHL México de tecnología propia para la gestión de autopistas urbanas con alto tráfico
- La iluminación de la autopista se ha hecho con lámparas led que se alimentan con energía solar y representan ahorros significativos en consumo energético e impacto ambiental
- La solución de carriles reversibles ha permitido la adaptación de la infraestructura a las necesidades de tráfico en una zona urbana densamente poblada y con fuertes problemas de congestión vial

Estos logros, que contribuyen a mejorar significativamente las condiciones de tráfico y su impacto ambiental, fortalecen el desarrollo sustentable de la empresa. En el capítulo 4 de este Informe anual se describen con mayor precisión las iniciativas de innovación y desarrollo tecnológico desarrolladas por la compañía.



## CONSTRUCCIÓN Y NUEVAS ADJUDICACIONES

En cumplimiento de los compromisos adquiridos con las distintas administraciones públicas y de conformidad con el programa de inversiones establecido por OHL México y sus subsidiarias, se han cubierto los plazos de inauguración de obra e iniciado los procesos constructivos de las nuevas autopistas adjudicadas en 2010.

En el 2010, se realizaron inversiones de 11,914.9 millones de pesos, 35.7% por encima de los 8,779 millones invertidos en 2009. La inversión ejecutada fue destinada principalmente a las obras de construcción del Circuito Exterior Mexiquense por 6,547.3 millones y Viaducto Bicentenario por 4,428.4 millones, el resto de la inversión corresponde a las demás concesiones.

### La obra del Viaducto Bicentenario

Con la puesta en servicio del último tramo de la fase I, en noviembre de 2010, concluyó un período de obra de 23 meses en el cual el conocimiento y experiencia de la ingeniería civil mexicana fue clave para resolver los desafíos planteados por el alto grado de sismicidad en la zona de obra, avalada por el Instituto de Ingeniería de la UNAM.

La ingeniería llevada a cabo permitió abatir tiempos de ejecución de la obra, así como minimizar la afectación de la circulación del tránsito, una de las más intensas de la zona metropolitana de la Ciudad de México tanto por las mañanas en sentido de Norte a Sur como por las tardes en dirección inversa, de Sur a Norte.

Para ello, se estableció un horario de trabajo nocturno, de las 11:00 P.M. a las 5:00 A.M., durante el cual se llevaron a cabo las obras de excavación, cimentaciones, así como la ejecución de los montajes de las estructuras previamente prefabricadas, como fueron las zapatas-columnas, traveses y tabletas.

Importante es decirlo que los prefabricados permitieron una solución novedosa para abatir los tiempos de construcción, y más aún, mencionar que por primera vez en México, se aplicó una tecnología, con el diseño y montaje de zapatas-columnas integradas monolíticamente.

El viaducto actualmente en funcionamiento al 100%, opera bajo la modalidad de reversible, con 14 enlaces para accesos y/o salidas con un horario de 5:00 A.M. de Norte a Sur (del Estado de México en dirección al D.F.) y de las 14:00 a las 00:00

**En cumplimiento de los compromisos adquiridos con las distintas administraciones públicas y de conformidad con el programa de inversiones establecido por OHL México y sus subsidiarias, se han cubierto los plazos de inauguración de obra e iniciado los procesos constructivos de las nuevas autopistas adjudicadas en 2010.**

horas en sentido Sur-Norte (del D.F. hacia el Estado de México).

La operación de los 14 enlaces se da de acuerdo a lo siguiente:

<b>TURNO A.M.</b>		<b>TURNO P.M.</b>	
<b>ACCESOS</b>	<b>SALIDAS</b>	<b>ACCESOS</b>	<b>SALIDAS</b>
Tepalcapa	Vallejo	Vallejo	Tepalcapa
López Portillo	Circunvalación	Vallejo Periférico	López Portillo
Lechería	R. S. Joaquín	Circunvalación	Lechería
Lago de Guadalupe	Periférico	R. S. Joaquín	Lago de Guadalupe
Valle Dorado		Periférico	Valle Dorado
Sta. Mónica			Sta. Mónica
Naucalli			Lomas Verdes
Lomas Verdes			Gustavo Baz
Gustavo Baz			

Al mes de diciembre de 2010, se registró un flujo vehicular de 1'122,493 autos. El aforo diario llegó a un máximo de 51,786 autos el día 15 de diciembre de 2010.

El Viaducto Bicentenario ha sido equipado con un sistema de telepeaje electrónico con tecnología de punta, así como con un moderno sistema de iluminación solar con lo cual, esta magna obra contribuye a la protección al medio ambiente.

#### La obra del Circuito Exterior Mexiquense

La obra desarrollada por Concesionaria Mexiquense ha presentado también importantes retos constructivos derivados de las características del subsuelo lacustre con alto grado de hundimiento diferencial regional, mismos que han sido resueltos satisfactoriamente.

En el tramo 1 de la Fase II, que inició operaciones de cobro en enero de 2010 y fue ejecutado sobre terrenos del extinto Lago de Texcoco, hubo necesidad de aplicar una ingeniería de punta en México. Se emprendió una mejora del suelo a base de cubos de poliestileno de alta densidad, encapsulados en una membrana que los hace funcionar monolíticamente, sobre los cuales se colocó una losa de compresión para la distribución uniforme de las cargas, para luego recibir la base, sub-base y finalmente la carpeta asfáltica de la troncal.

En cuanto a la ingeniería para el procedimiento constructivo de las estructuras de los puentes destaca la cimentación que, debido a la presencia del manto freático y la

**La Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA) concedió el premio “Rolim Amaro” al Aeropuerto Internacional de Toluca. Este reconocimiento sitúa al Aeropuerto de Toluca como el mejor de Latinoamérica y el Caribe en 2009 y valora el esfuerzo emprendido para brindar un servicio de excelencia a las aerolíneas.**

presencia de un gran espesor de arcilla (aproximadamente 65 m de altura), hubo necesidad de diseñarla a base de cajones de gran dimensión y absorber las supresiones del agua y, mediante el uso de pilotes de fricción, minimizar y controlar el hundimiento de la misma para asimilarlo con el de la región. Cabe mencionar que los cajones se rellenaron con bloques de poliestileno, para evitar que se saturaran con agua y trabajaran como lastre para las estructuras.

Por lo que respecta al desarrollo de la obra del tramo 1 de la Fase III, se realizó atravesando zonas urbanas altamente pobladas, lo que hizo más complicada y compleja su ejecución, sin embargo este reto se superó adecuadamente para lograr poner en operación los primeros 10 km de la red en el mes de octubre de 2010.

#### [Adjudicación de la Vía Rápida Poetas e inicio de obra](#)

La adjudicación de la concesión para el diseño, construcción y operación de la Supervía Poetas fue otorgada por el Gobierno del Distrito Federal en el mes de abril a la sociedad concesionaria Controladora Vía Rápida Poetas con una vigencia de 30 años a partir del inicio de operaciones y en la cual OHL México tiene una participación del 50%.

Al cierre del año 2010 el proyecto cuenta con las autorizaciones que permiten dar inicio a la obra.

El título de concesión otorga al concesionario el derecho a recuperar la inversión total realizada en el desarrollo de la misma más una tasa interna de retorno real anual neta de impuestos del 10%.

#### [Adjudicación de Autopista Urbana Norte](#)

La concesión para el desarrollo de la Autopista Urbana Norte fue otorgada por el Gobierno del Distrito Federal en el mes de junio con una vigencia de 30 años a partir del inicio de operaciones y en la cual OHL México tiene una participación del 100%.

El título de concesión otorga al concesionario el derecho a recuperar la inversión total del proyecto más una tasa interna de retorno real anual mínima neta de impuestos del 10% sobre la inversión total y costos de financiamiento.

Con fecha posterior al cierre del ejercicio se inicia la obra de esta infraestructura planificada para su desarrollo en tres tramos. El día 10 de enero del 2011, comienzan los primeros trabajos en el Tramo I entre el límite del Estado de México con el Distrito Federal y el enlace de Conscripto y el 1° de marzo los del Tramo 3 Alencastre-San Antonio, que es el enlace con el segundo piso del Periférico.



## PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS

### Aeropuerto Internacional de Toluca, el mejor de Latinoamérica y el Caribe

La Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA) concedió, en el mes de octubre de 2009, el premio “Rolim Amaro” al Aeropuerto Internacional de Toluca. Este reconocimiento sitúa al Aeropuerto de Toluca como el mejor de Latinoamérica y el Caribe en 2009 y valora el esfuerzo emprendido para brindar un servicio de excelencia a las aerolíneas.

### Circuito Exterior Mexiquense, Latin American PPP Deal of the Year 2009

En el mes de febrero de 2010 el Grupo Euromoney, PLC, a través de su revista Project Finance, hace público el galardón otorgado a la operación financiera, por importe de 18,000 millones de pesos mexicanos, que Conmex, concesionaria filial de OHL México, cerró en junio de 2009 para el desarrollo del Circuito Exterior Mexiquense.

### Viaducto Bicentenario, mejor obra civil 2010 del Estado de México

El 8 de septiembre, el Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de México otorga al Viaducto Bicentenario el Premio Estatal de Ingeniería Civil, y con ello la obra emprendida por la compañía queda designada como la mejor obra civil de 2010 en este estado.

### Viaducto Bicentenario, Latin American PPP Deal of the Year 2010

Con posterioridad al cierre del ejercicio fiscal, en febrero de 2011, el financiamiento a largo plazo cerrado en el mes de marzo para el desarrollo del Viaducto Bicentenario recibe el reconocimiento del Grupo Euromoney-Project Finance Latin American PPP Deal of the Year 2010.

# DESARROLLO SUSTENTABLE

## EQUIPO HUMANO

## INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Telepeaje electrónico en el Viaducto Bicentenario

## RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

Programa anual 2011 de RSC OHL México

Apadrina un niño indígena

Iluminación con energía solar

Mitigación de impacto ambiental y social en infraestructuras en fase de construcción

**El desarrollo de la actividad de OHL México se fundamenta en un modelo de gestión que se define por la creación de valor en condiciones de sustentabilidad.**

**En el marco de esta cultura empresarial, se diseñan e instrumentan las políticas y estrategias adecuadas para la mejora del capital humano propio, la adopción de una política de innovación y desarrollo dirigida a mejorar los servicios prestados por sus infraestructuras de transporte y, el compromiso de contribuir con el desarrollo integral de las comunidades en las que se opera.**

Los trabajadores de la empresa constituyen un capital determinante para el buen desempeño de la compañía. Con el fin de ofrecer estabilidad y oportunidades de mejora se diseñan diversas fórmulas de formación continua y se procura un clima laboral que proporcione satisfacción y seguridad a los empleados.

Numero de empleados



### EQUIPO HUMANO

Al 31 de diciembre de 2010, la plantilla de la compañía ascendía a un total de 962 personas, cifra que refleja un crecimiento del empleo del 30.7% con respecto al año anterior.

Este incremento es atribuible al fin de la etapa de obra y la progresiva puesta en servicio de nuevas infraestructuras y tramos carreteros, así como a la incorporación de dos nuevas sociedades concesionarias a cargo de los proyectos adjudicados en el ejercicio, Supervía Poetas y Autopista Urbana Norte.

Los trabajadores de la empresa constituyen un capital determinante para el buen desempeño de la compañía. Con el fin de ofrecer estabilidad y oportunidades de mejora se diseñan diversas fórmulas de formación continua y se procura un clima laboral que proporcione satisfacción y seguridad a los empleados.

#### Distribución del empleo por tipo de contrato

Indefinidos	898	93.35%
Temporales	64	6.65%
<b>TOTAL</b>	<b>962</b>	<b>100%</b>

#### Distribución del empleo por titulación

	Nº	%
Directivos	25	2.60%
Titulados Superiores	190	19.75%
Titulados Medios	387	40.23%
Técnicos sin título	134	13.93%
Administrativos	13	1.35%
Operarios y otros	213	22.14%





La juventud es una de las principales características del personal que trabaja en OHL México, el 89% de la plantilla se ubica en un rango de edad inferior a los 45 años.

#### Distribución por rango de edad

Hasta 30 años	48.8%
Entre 31 y 45 años	41.1%
Entre 46 y 55 años	7.6%
Mayores 55 años	2.6%

#### INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Las políticas de investigación y el desarrollo tecnológico asumidas por la compañía buscan garantizar la competitividad de la empresa, generar un valor agregado para el inversionista, minimizar el impacto ambiental de los proyectos en concesión y mejorar los servicios ofertados a los usuarios de sus infraestructuras de transporte.

Durante el pasado 2010 cabe destacar en materia de I+D un hito que ha marcado positivamente el desarrollo futuro de OHL México: la instalación, por primera vez en el país y para el Grupo OHL, de un sistema de peaje 100% electrónico.

##### Telepeaje electrónico en el Viaducto Bicentenario

El Viaducto Bicentenario cuenta con el primer sistema de telepeaje totalmente electrónico con un pórtico de control desarrollado mediante un proyecto de investigación y desarrollo del Grupo OHL en colaboración con Indra, empresa global de tecnología.

La principal aportación de este sistema de telepeaje es que se trata de una solución 100% electrónica que se puede aplicar en aquellos países en los que no existe una legislación que admita peajes basados exclusivamente en pórticos *free flow*.

Para salvar ese problema legal y conseguir una solución fiable a efectos del cobro electrónico del peaje y que facilitara la fluidez del tráfico en un área urbana de tanta afluencia como la del Viaducto Bicentenario, se diseñó un modelo de negocio semi *free flow* en el que se controla el acceso a la autopista y la salida es libre, y que está basado en un esquema de prepago que exige adquirir el dispositivo electrónico TAG para utilizar la autopista.



El control de acceso se realiza en los enlaces de entrada al viaducto mediante los siguientes elementos:

- Pórtico de estado de la vía: facilita información de interés general a los usuarios como es el sentido de circulación de esta vía reversible
- Pórtico de lectura: dispone de antenas para lectura del dispositivo TAG, indicando a cada usuario el saldo disponible. Las antenas de este pórtico están planificadas para hacer la lectura hasta una velocidad de 60 km por hora
- Pórtico de señalización: a través de pantallas electrónicas, indica a cada usuario si tiene acceso autorizado al viaducto o no, debiendo salir, en este último caso, por las vías de escape. Igualmente, dispone de un *display* para informar a los usuarios sobre la validez del TAG, publicando los últimos cinco dígitos de este dispositivo y el saldo restante después de cada acceso al viaducto

La salida del Viaducto Bicentenario es libre, a través de un pórtico free flow constituido por el equipamiento básico siguiente: láser bihaz, para ubicación e identificación del vehículo; cámaras OCR, para captura de foto para aplicación de procesos OCR a matrícula; antena, para identificación del cliente mediante dispositivo TAG, y RSE, armario controlador encargado de gestionar los periféricos e integrar la información proveniente de ellos.

Todas las zonas de peaje del Viaducto Elevado Bicentenario (VEB) están conectadas a través de fibra óptica a la troncal y al centro de control mediante un anillo de doble redundancia, en el cual se conectan a los diferentes sistemas que lo conforman y que son los siguientes: ITS, centro de monitoreo y vigilancia del VEB; COP, solución para el armado de viajes en modalidad automática, o manual, si es necesario; y CRM, que se encarga de la gestión de clientes, recargas de saldos, determinación de costos de recorrido y disminución de saldos, facturación, estados de cuenta e inventario de TAG, entre otras actividades.

Por último, cabe destacar, los beneficios socioeconómicos de este desarrollo tecnológico que ha permitido incrementar la velocidad de operación. Antes de la construcción del viaducto la velocidad de circulación media era de 15 km/hr, con esta nueva vía se ha incrementado a 80 km/hr, y con ello se han reducido significativamente los tiempos de recorrido, consumo de combustible y emisión de contaminantes.

**La política, objetivos y estrategias de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) trazados por OHL México se planifica en el marco del modelo de gestión empresarial sustentable asumido por la compañía con el fin de contribuir al desarrollo económico, social y ambiental de las regiones en las cuales se opera.**

## **RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA**

La política, objetivos y estrategias de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) trazados por OHL México se planifica en el marco del modelo de gestión empresarial sustentable asumido por la compañía con el fin de contribuir al desarrollo económico, social y ambiental de las regiones en las cuales se opera.

Las características específicas de la actividad desarrollada por la compañía permite la delimitación de ámbitos de competencia empresarial que, junto con el análisis de las demandas locales y regionales, constituyen el punto de partida para aprovechar sinergias y generar alianzas estratégicas que dan origen a la implantación de programas y actuaciones puntuales en esta materia.

Las infraestructuras de transporte impulsan el desarrollo económico local y regional, integran regiones y acercan servicios.

Las concesiones administrativas otorgadas por periodos de entre 20 y 50 años permiten el desarrollo de proyectos de largo alcance, apostando por el desarrollo de iniciativas comprometidas con el futuro y un horizonte temporal de largo plazo.

En el ámbito específico de la RSC y como parte de la tarea de promoción, operación y mantenimiento de las infraestructuras, se trabaja en seguridad vial, la mejora del entorno ambiental y la integración social.

Entre los hechos destacados del pasado ejercicio se incluyen el desarrollo de un programa anual 2011 con el fin de fortalecer los programas de RSC, el objetivo trazado para incrementar el apoyo ofrecido a los niños mazahua del Estado de México, el fortalecimiento de la política empresarial para el uso y promoción de energía limpia y el inicio de los programas de mitigación social y ambiental en los proyectos en etapa de construcción.

### **Programa anual 2011 de RSC OHL México**

Durante el segundo semestre del ejercicio 2010 OHL México desarrolló un análisis del contexto en el cual operan las infraestructuras en concesión y las actuaciones de desarrollo social emprendidas hasta el momento.

**Desde el año 2008, la compañía colabora con esta iniciativa promovida por la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno del Estado de México para el patrocinio de 100 niños indígenas pertenecientes al grupo étnico mazahua, en las localidades de San Francisco Tepeolulco y Santiago Coachocitlán.**

Este estudio ha permitido establecer un plan general que busca fortalecer los programas en curso e incrementar los proyectos a desarrollar a partir del 2011, articulando los objetivos generales con base en cuatro líneas de acción:

1. Infancia y alimentación
2. Educación vial y ambiental para niños en edad escolar
3. Campañas de seguridad vial
4. Consolidación de las iniciativas de medio ambiente

Cada línea de acción agrupa proyectos que se irán dando a conocer próximamente conforme al calendario previsto para su puesta en marcha, y que buscan potenciar su alcance a partir de la colaboración activa con las administraciones públicas y con socios de carácter estratégico.

#### [Apadrina un niño indígena](#)

Desde el año 2008, la compañía colabora con esta iniciativa promovida por la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno del Estado de México para el patrocinio de 100 niños indígenas pertenecientes al grupo étnico mazahua, en las localidades de San Francisco Tepeolulco y Santiago Coachocitlán.

El objetivo principal del programa es el de disminuir las condiciones de desigualdad entre la población indígena mexiquense, entre los 5 y 14 años de edad, mediante apoyos que mejoren su calidad de vida, su situación nutricional y que faciliten su permanencia en la escuela, contribuyendo a disminuir el índice de deserción escolar y brindando oportunidades de desarrollo.

Los niños beneficiados con este programa reciben mensualmente una canasta alimenticia familiar y una especial navideña. Se entrega también un paquete de útiles escolares y apoyo económico para la compra de uniformes escolares y otras necesidades de vestuario al inicio y a mediados de cada ciclo escolar.

El éxito de este programa que contribuye a reducir las importantes carencias de este sector poblacional en riesgo, ha llevado a OHL México a replantear el apoyo otorgado hasta el momento, incrementando de 100 a 300 el número de niños apadrinados a partir del mes de abril de 2011.



## Iluminación con energía solar

OHL México, en el transcurso de los últimos años, se ha preocupado por la instalación de tecnología sustentable que minimice el impacto ambiental de sus infraestructuras.

Con este propósito se han instalado lámparas alimentadas con celdas solares en las casetas de peaje de las autopistas Circuito Exterior Mexiquense y Puebla – Perote, al igual que en la totalidad del estacionamiento del Aeropuerto Internacional de Toluca con más de 2,000 plazas.

Durante 2010, con la conclusión de la obra de la primera fase del Viaducto Bicentenario, la compañía reforzó su estrategia de sustentabilidad iluminando la totalidad de la calzada mediante un sistema que combina la instalación de módulos fotovoltaicos monocristalinos de alta calidad y calibrados para obtener la máxima eficiencia de captación de la radiación solar registrados en la zona.

Los módulos fotovoltaicos, con una vida útil que excede los 20 años, alimentan pilas de gel que garantizan la autonomía energética hasta por un período de cuatro días, previendo con ello un soporte para la iluminación de la infraestructura durante la temporada de lluvias cuando los índices de radiación solar son menores.

Las lámparas ONILED R alimentadas por este sistema son las primeras en México diseñadas para uso exterior con diodos emisores de luz (LED) y que ofrecen ventajas adicionales de ahorro en el consumo energético, la generación de una iluminación uniforme que mejora la visión a larga distancia y menor costo de mantenimiento en virtud de su mayor resistencia a vibraciones y golpes.

## Mitigación de impacto ambiental y social en infraestructuras en fase de construcción

El inicio de obra en la Supervía Poetas ha estado acompañado por un intenso programa ambiental en cumplimiento de las diez principales medidas de compensación y mitigación ambiental marcadas por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) en su resolución y que a continuación se enumeran:

1. Aportación de 50 millones de pesos al Fondo Ambiental Público, etiquetados para actividades de conservación de las barrancas urbanas del poniente
2. Aportación de la contraprestación del 1% de los ingresos del peaje, durante la etapa de operación de 30 años, para la implementación de los programas de conservación



3. Restitución de 3,721 árboles en la zona de vialidades
4. Restitución de 108,480 árboles en áreas naturales en la zona de influencia del proyecto, conforme a un programa general de reforestación
5. Rescate de árboles jóvenes susceptibles de trasplante (encinos y otras especies nativas), para ser empleados en la restitución y restauración de caminos de acceso, zonas de maniobras y campamentos
6. Instalación de 2 naves de invernadero dentro del Área de Valor Ambiental (AVA) Tarango y el Área Natural Protegida (ANP) La Loma
7. Implementación de los siguientes programas:
  - Rescate, conservación y reutilización de suelo orgánico
  - Rescate de flora
  - Restitución de taludes en barrancas
  - Manejo de residuos forestales
  - Recolección y manejo de residuos
  - Conservación hidrológica de la zona de barrancas
  - Manejo de fauna
8. Restitución de 25 mil metros cuadrados de áreas verdes
9. Aprovechamiento de los residuos de la construcción mediante su reuso, valorización y reutilización
10. Restauración ambiental de los caminos de acceso, zona de campamentos, zona de maniobras y plataformas con especies nativas

Junto a este programa que contiene actividades a corto y largo plazo, la Supervía Poetas incluye la planeación de nuevas rutas RTP con tecnologías limpias y sin costo adicional para el usuario, reduciendo el gasto en combustible y transporte hasta en un 75%.

En materia de acción social la sociedad concesionaria Controladora Vía Rápida Poetas, ha emprendido múltiples acciones destinadas a regenerar el espacio público, así como el equipamiento y la infraestructura urbana.

En este tenor, durante el pasado ejercicio fueron mejorados cuatro espacios deportivos en las Delegaciones Álvaro Obregón y Magdalena Contreras y se emprendió un proyecto de rehabilitación de fachadas de las casas de la Colonia La Malinche.

# PERFIL DE DIRECTIVOS Y CONSEJEROS

DIRECTIVOS RELEVANTES

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

## DIRECTIVOS RELEVANTES

### Juan Luis Osuna Gómez.

El señor Osuna actualmente es Director General de la Compañía, Consejero Delegado de OHL Concesiones y miembro del consejo de administración de diversas sociedades del Grupo OHL. Anteriormente desempeñó en diversos cargos directivos en el Grupo OHL en el área de Promoción de Infraestructura de Transporte y en TYPESA, destacada sociedad de servicios de ingeniería. Es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, M.S. por la Universidad de Wisconsin y MBA por la Universidad de Comillas.

### Jesús Campos López.

El señor Campos actualmente es Director Técnico de la Compañía. Anteriormente se desempeñó como Subdirector de Infraestructura Hidráulica y Urbana, y asimismo fue Jefe de la Unidad de Agua Potable y Saneamiento de la Comisión Nacional del Agua y como Director de Construcción de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos durante 3 años. Es Ingeniero Civil por el Instituto Politécnico Nacional.

### Héctor Arturo Eugenio Quinde Razuri.

El señor Quinde actualmente es Director de Explotación de OHL México S.A.B. de C.V., anteriormente se desempeñó durante 15 años en Operación y Conservación de Autopistas Concesionadas S.A. de C.V. en donde su último cargo fue Director de Operación y Administración. Es Licenciado en Administración de Empresas en la Universidad de Piura en Perú y obtuvo un MBA en el Instituto Panamericano en Alta Dirección de Empresa (IPADE).

### Gerardo Fernández Reyes.

El señor Fernández es actualmente Director Jurídico de OHL México S.A.B. de C.V., anteriormente se desempeñó como Abogado durante 6 años en el despacho Bermúdez, Wiencke y Bermúdez S.C. y anteriormente en el Banco Nacional de México, S.A. durante 5 años. Es Licenciado en Derecho en la Universidad Iberoamericana y obtuvo un postgrado en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.



## CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

### José Andrés de Oteyza Fernández.

El señor Oteyza actualmente es Presidente del Grupo OHL en México y miembro del consejo de administración de diversas sociedades del Grupo OHL. Anteriormente se desempeñó como Director General de Financiera Nacional Azucarera, Secretario del Patrimonio y Fomento Industrial del Gobierno de México, Embajador de México en Canadá y Director General de ASA. Es Licenciado en Economía por la UNAM y cuenta con una maestría de la Universidad de Cambridge en Inglaterra.

### Juan Luis Osuna Gómez.

El señor Osuna actualmente es Director General de la Compañía, Consejero Delegado de OHL Concesiones y miembro del consejo de administración de diversas sociedades del Grupo OHL. Anteriormente desempeñó en diversos cargos directivos en el Grupo OHL en el área de Promoción de Infraestructura de Transporte y en TYPESA, destacada sociedad de servicios de ingeniería. Es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, M.S. por la Universidad de Wisconsin y MBA por la Universidad de Comillas.

### Tomás García Madrid.

El señor García actualmente es Consejero Delegado del Grupo Villar Mir, Consejero Ejecutivo de Fertiberia S.A. (Grupo Villar Mir), miembro del Consejo de Administración de OHL, S.A., OHL Concesiones y de diversas sociedades del Grupo OHL. Es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y obtuvo un MBA en la Universidad IESE.

### Enrique Weickert Molina.

El señor Weickert actualmente es Director General Económico Financiero de OHL y miembro del consejo de administración de diversas sociedades del Grupo OHL. Anteriormente se desempeñó como Director Económico Financiero de Fertiberia, S.A. (Grupo Villar Mir), líder en el sector español de Agroquímicos, y trabajó en Deloitte, S.L. en el sector de Energía y Telecomunicaciones. Es licenciado en Ciencias Económicas Empresariales por la Universidad de Sevilla y es auditor inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas (ROAC) del Ministerio de Economía y Hacienda de España.

### José María del Cuvillo Pemán.

El señor del Cuvillo actualmente es Director General de Servicios Jurídicos y Vicesecretario del Consejo de Administración de OHL y miembro del consejo de administración de diversas sociedades del Grupo OHL. Anteriormente desempeñó diversos cargos en el área jurídica del Grupo OHL y trabajó como Director de Asesoría Jurídica y Vicesecretario de Administración de la Sociedad General de Obras y Construcciones S.A. Es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid.

### Felipe Ezquerro Plasencia.

El señor Ezquerro actualmente es Director General de Economía y Finanzas de OHL Concesiones y miembro del consejo de administración de diversas sociedades del Grupo OHL. Anteriormente desempeñó diversos cargos dentro del Grupo OHL y trabajó en la división de auditoría de Arthur Andersen. Es Ingeniero por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid.

### Carlos Ruiz Sacristán.

El señor Ruiz Sacristán actualmente es miembro del Consejo de Administración de Southern Copper Corporation, Banco Ve por Mas, Constructora y Perforadora Latina, ASARCO y Sempra Energy. Anteriormente se desempeñó como Director de Sempra Energy, fue Director General de Petróleos Mexicanos, Secretario de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal, así como en diversos cargos dentro de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Banco de México. Es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac, con Maestría en Finanzas y Administración de la Universidad de Northwestern en Chicago.

#### [Jesús Reyes-Heroles González-Garza.](#)

El señor Reyes-Heroles actualmente es Presidente del Consejo y Director General de GEA (Grupo de Economistas y Asociados). Anteriormente se desempeñó como Director General de PEMEX, Embajador de México en Estados Unidos, Secretario de Energía, y Director General de BANOBRAS. Es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico de México y cuenta con estudios de Derecho en la UNAM. Asimismo es Doctor en Economía por el Instituto Tecnológico de Massachussets.

#### [Valentín Díez Morodo.](#)

El señor Díez Morodo actualmente es Vicepresidente de Grupo Modelo y del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). Adicionalmente es Presidente del Comité Bilateral México – España del Consejo Empresarial Mexicano Exterior (COMCE), Presidente del Consorcio Empresarial DM, Presidente del Consejo Mexicano de Hombres de Negocios y Presidente del Consejo de la Universidad Iberoamericana y miembro del Consejo de Administración de Grupo Financiero Banamex, Kimberly Clark de México, DES, Multivisión MVS Comunicaciones, Avantel, Grupo Ferroviario Mexicano, Grupo Alfa y Citigroup – Salomón Smith Barney. Es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Iberoamericana y también cuenta con estudios de posgrado en Mercadotecnia, Ventas y Administración de Personal en la Universidad de Michigan en Ann Arbor.

#### [Emilio Lozoya Austin.](#)

El señor Lozoya actualmente es consejero de distintas empresas tanto en Estados Unidos como en Europa. Anteriormente participó en el consejo de administración de Cormus Capital, Corporación Interamericana de Inversiones, TerraDesign y el Banco de México, entre otras. Asimismo ha participado en el Foro Económico Mundial en Davós. Es Licenciado en Economía por el ITAM y Licenciado en Derecho por la UNAM, asimismo cuenta con una Maestría en Desarrollo Internacional y en Administración Pública por la Universidad de Harvard.

#### [José Francisco Salem Alfaro.\\*](#)

El señor Salem es Licenciado en Derecho con Mención Honorífica por la Universidad Nacional Autónoma de México. Cuenta con estudios de Posgrado en Servicios Bancarios y Bursátiles, en Fideicomiso, Inversiones Extranjeras y Derecho Fiscal. Es Especialista en Derecho Mercantil y Derecho Corporativo por la Universidad Panamericana.

Fue Funcionario Bancario en los departamentos fiduciarios de diversas instituciones bancarias mexicanas, socio del despacho Basham, Ringe y Correa, S.C., hasta el mes de diciembre de 2007 y actualmente es socio del despacho Matsui & Salem Abogados, S.C.; fue vicepresidente y coordinador jurídico de la Comisión de Técnicas y Prácticas Bancarias del Capítulo Mexicano de la Cámara Internacional de Comercio y actualmente es secretario del consejo de administración de diversas empresas privadas que no cotizan en bolsa de valores.

\* Secretario no consejero

# INFORMACIÓN ECONÓMICA

DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

NOTAS SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

GLOSARIO



# Discusión y análisis de los estados financieros

## INGRESOS

En los doce meses del 2010, los ingresos por construcción se incrementaron 37%, alcanzando Ps. 12,120.3 millones, principalmente entre CONMEX (23%) y Viaducto Bicentenario (48%) las cuales se encontraban en fases de construcción durante el período.

Los ingresos por cuotas de peaje se incrementaron en Ps. 253.3 millones, equivalentes al 21%, al pasar de Ps. 1,220.4 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 1,473.7 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente como resultado de (a) un aumento significativo en ingresos por cuota de peaje del Viaducto Bicentenario que inició operaciones en noviembre de 2009, (b) un aumento del 16% en ingresos por cuota de peaje de Autopista Puebla-Perote, los cuales se beneficiaron por el incremento en el aforo y tarifas en la autopista Puebla-Perote de 9% y 28% en el Libramiento Perote y (c) un aumento del 17% en ingresos por cuota de peaje de CONMEX, los ingresos equivalentes, es decir considerando solo la Fase I de CONMEX crecieron 10.19% de forma anual.

Los otros ingresos de operación se incrementaron en Ps.2,180.2 millones, equivalentes al 177%, al pasar de Ps. 1,233.3 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 3,413.6 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2010, principalmente por el reconocimiento por primera vez de otros ingresos de operación por la rentabilidad garantizada imputables a la Concesión del Viaducto Bicentenario, después de haber comenzado su operación en septiembre de 2009.

## COSTOS Y GASTOS

Los costos y gastos de operación crecieron 9%, al pasar de Ps. 237.9 millones durante los doce meses del 2009 a Ps. 258.7 millones en 2010, ligeramente por debajo del crecimiento de los ingresos de operación debido al inicio de operaciones de los tramos IV-A y V del Viaducto Bicentenario (Lago de Guadalupe a Tepalcapa) en noviembre del 2010, la cual incluyó la puesta en servicio de los últimos 7 kilómetros, del Viaducto Bicentenario y la sección I de la Fase II del Circuito Exterior Mexiquense en Diciembre del 2009.

## RESULTADO DE OPERACIÓN

La utilidad de operación de la Compañía se incrementó en Ps. 2,549.2 millones, equivalentes al 123.0%, al pasar de Ps. 2,072.6 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 4,621.8 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2010. Esta variación se debe principalmente a (a) un incremento de la UAFIDA por cuotas de peaje y otros, por Ps. 248.4 millones, al pasar de Ps. 911.4 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 1,159.8 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2010, lo que representa un incremento del 27.3% con respecto al mismo período del ejercicio anterior, (b) al incremento de la UAFIDA por Otros Ingresos de operación en Ps. 2,155.6 millones, al pasar de Ps. 1,220.5 millones en el período de doce meses terminado el 31 de diciembre de 2009 a Ps. 3,376.0 millones en el período de doce meses terminado el 31 de diciembre de 2010, principalmente por el reconocimiento por primera vez de otros ingresos de operación por la rentabilidad garantizada imputables a la Concesión del Viaducto Bicentenario, después de haber comenzado su operación en septiembre de 2009.

## **RESULTADO INTEGRAL DE FINANCIAMIENTO**

### **Gastos por intereses**

Para el período de los doce meses del 2010 los gastos por intereses incrementaron 118%, al pasar de Ps. 391.1 en 2009 a Ps. 852.3 en 2010. Los incrementos fueron imputables a los intereses relacionados con la concesión del Circuito Exterior Mexiquense debido a que los intereses devengados por el crédito utilizado para financiar la sección I de la Fase II de la concesión, que entró en operaciones en diciembre del 2009, se capitalizaron durante el 2009, mientras que en 2010 se incluyeron en el costo de financiamiento. Además, la sección I de la Fase I del Viaducto Bicentenario entró en operación en noviembre de 2009 y la puesta en operación de la Tercera Fase de la Etapa I de Lago de Guadalupe a Tepalcapa en noviembre de 2010, la cual incluyó la puesta en servicio de los últimos 7 kilómetros del Viaducto Elevado Bicentenario y 5 enlaces más, la Compañía empezó a incluir los costos de financiamiento correspondientes dentro de los gastos por intereses.

### **Ingresos por intereses**

Para el período de los doce meses del 2010, los ingresos por intereses crecieron 52%, al pasar de (Ps. 65.8) en 12M09 a (Ps. 99.9) en 12M10, los incrementos están asociados a los saldos en tesorería provenientes de los recursos de la oferta pública.

## **UTILIDAD NETA CONSOLIDADA**

Durante el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2010 la Compañía generó una utilidad neta consolidada, neta de la participación minoritaria, de Ps. 2,870.4 millones, comparada con una utilidad neta consolidada de Ps. 1,211.4 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2009.

## **INVERSIONES EN ACTIVOS**

En los doce meses del 2010, la Compañía realizó inversiones de Ps. 11,914.9 millones, 35.7% por encima de los Ps. 8,779 millones en 2009, principalmente aplicado a la construcción de Conmex por Ps. 6,547.3 y Viaducto Bicentenario por Ps. 4,428.4, el resto en las demás concesiones.

# Dictamen de los Auditores Independientes

## Deloitte.

Galaz, Yamazaki,  
Ruiz Urquiza, S.C.  
Paseo de la Reforma 489  
Piso 6  
Colonia Cuauhtémoc  
06500 México, D.F.  
México

Tel: +52 (55) 5080 6000  
Fax: +52 (55) 5080 6001  
[www.deloitte.com/mx](http://www.deloitte.com/mx)

Al Consejo de Administración y Accionistas de OHL México, S. A. B. de C. V.

Hemos examinado los balances generales consolidados de OHL México, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la “Compañía”) (subsidiaria de OHL Concesiones, S. L.) al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, y los estados consolidados de resultados, de variaciones en el capital contable y de flujos de efectivo, que les son relativos, por los años que terminaron en esas fechas. Dichos estados financieros son responsabilidad de la administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los mismos con base en nuestras auditorías.

Nuestros exámenes fueron realizados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México, las cuales requieren que la auditoría sea planeada y realizada de tal manera que permita obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes, y de que están preparados de acuerdo con las normas de información financiera mexicanas. La auditoría consiste en el examen, con base en pruebas selectivas, de la evidencia que soporta las cifras y revelaciones de los estados financieros; asimismo, incluye la evaluación de las normas de información financiera utilizadas, de las estimaciones significativas efectuadas por la administración y de la presentación de los estados financieros tomados en su conjunto. Consideramos que nuestros exámenes proporcionan una base razonable para sustentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados antes mencionados presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de OHL México, S. A. B. de C. V. y subsidiarias, al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, y los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los flujos de efectivo, por los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las normas de información financiera mexicanas.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C. P. C. Sergio Vargas Vargas  
16 de febrero de 2011

OHL MÉXICO, S. A. B. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS  
(SUBSIDIARIA DE OHL CONCESIONES, S. L.)

**BALANCES GENERALES CONSOLIDADOS**

Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(En miles de pesos)

	(Conversión por conveniencia Nota 2g) Diciembre 31, 2010 2010 (Miles de dólares)	2010	2009	2008
Activo				
Activo circulante:				
Efectivo, equivalentes de efectivo y fondos en fideicomiso	\$ 432,779	\$ 5,358,538	\$ 1,014,998	\$ 113,421
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	683	8,457	14,661	7,112
Cuentas por cobrar a participación no controladora	-	-	-	69,100
Impuestos por recuperar	133,012	1,646,914	874,138	347,010
Otras cuentas por cobrar y gastos diferidos	11,881	147,110	48,880	53,939
Total de activo circulante	578,355	7,161,019	1,952,677	590,582
Fondos en fideicomiso y efectivo restringido a largo plazo	84,361	1,044,538	603,700	770,432
Activo intangible por concesión, neto	3,336,131	41,306,970	26,259,118	16,435,047
Mobiliario y equipo, neto	5,190	64,264	55,761	24,989
Instrumentos financieros derivados	6,308	78,102	92,471	1,771
Inversión en acciones de compañía asociada y activo intangible por concesión, neto	143,995	1,782,898	1,749,594	1,222,236
Otros activos	6,108	75,622	46,739	46,097
Total	\$ 4,160,448	\$ 51,513,413	\$ 30,760,060	\$ 19,091,154

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



	(Conversión por conveniencia Nota 2g) Diciembre 31, 2010 (Miles de dólares)	2010	2009	2008
<b>Pasivo y capital contable</b>				
<b>Pasivo circulante:</b>				
Porción circulante de préstamos bancarios	\$ 77,260	\$ 956,615	\$ 30,000	\$ -
Cuentas por pagar a proveedores, impuestos y gastos acumulados	54,531	675,193	595,272	145,993
Cuentas y documentos por pagar a partes relacionadas	149,491	1,851,001	3,572,199	2,136,815
Documentos por pagar a participación no controladora	17,459	216,173	316,722	156,392
Total de pasivo circulante	298,741	3,698,982	4,514,193	2,439,200
<b>Pasivo a largo plazo:</b>				
Préstamos bancarios a largo plazo	1,475,229	18,265,845	10,796,162	6,000,000
Instrumentos financieros derivados	122,448	1,516,117	869,858	689,514
Cuentas por pagar a partes relacionadas a largo plazo	46,444	575,000	938,178	-
Documentos por pagar a largo plazo	-	-	77,395	-
Beneficios a empleados	752	9,315	4,872	1,006
Impuestos a la utilidad diferidos	225,114	2,787,289	1,756,930	1,233,445
Total de pasivo largo plazo	1,869,987	23,153,566	14,443,395	7,923,965
Total de pasivo	2,168,728	26,852,548	18,957,588	10,363,165
<b>Capital contable:</b>				
Capital social	1,072,535	13,279,808	7,651,508	4,913,076
Prima en colocación de acciones	459,591	5,690,521	-	-
Resultados acumulados	571,989	7,082,173	3,981,412	3,069,297
Valuación de instrumentos financieros derivados	(123,214)	(1,525,595)	(766,100)	(607,237)
Participación controladora	1,980,901	24,526,907	10,866,820	7,375,136
Participación no controladora	10,819	133,958	935,652	1,352,853
Total capital contable	1,991,720	24,660,865	11,802,472	8,727,989
Total pasivo y capital contable	\$ 4,160,448	\$ 51,513,413	\$ 30,760,060	\$ 19,091,154

OHL MÉXICO, S. A. B. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS  
(SUBSIDIARIA DE OHL CONCESIONES, S. L.)

ESTADOS CONSOLIDADOS DE RESULTADOS

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(En miles de pesos, excepto utilidad por acción)

	(Conversión por conveniencia Nota 2g) Diciembre 31, 2010 (Miles de dólares)	2010	2009	2008
Ingresos:				
Ingresos por construcción	\$ 978,884	\$ 12,120,253	\$ 8,849,965	\$ 4,903,535
Ingresos por cuotas de peaje propios	119,023	1,473,705	1,220,372	1,015,434
Otros ingresos de operación	272,663	3,376,032	1,220,472	1,164,073
Ingresos por servicios y otros	3,033	37,546	12,867	10,866
	<u>1,373,603</u>	<u>17,007,536</u>	<u>11,303,676</u>	<u>7,093,908</u>
Costos y gastos:				
Costos de construcción	947,445	11,730,976	8,769,437	4,805,430
Costos y gastos de operación	20,895	258,714	237,952	117,824
Depreciación y amortización	24,497	303,311	139,813	102,183
Gastos de venta y de administración	7,488	92,718	83,842	41,120
	<u>1,000,325</u>	<u>12,385,719</u>	<u>9,231,044</u>	<u>5,066,557</u>
Utilidad de operación	373,278	4,621,817	2,072,632	2,027,351
Otros gastos, neto	147	1,817	807	1,713
Resultado integral de financiamiento:				
Gastos por intereses	68,836	852,305	391,052	379,176
Ingresos por intereses	(8,065)	(99,853)	(65,840)	(107,603)
Pérdida (ganancia) cambiaria, neta	(484)	(5,994)	(11,436)	44
	<u>60,287</u>	<u>746,458</u>	<u>313,776</u>	<u>271,617</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad y participación en el resultado de asociada	312,844	3,873,542	1,758,049	1,754,021

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

	(Conversión por conveniencia Nota 2g) Diciembre 31, 2010 (Miles de dólares)	2010	2009	2008
Participación en la utilidad de compañía asociada	3,144	38,924	52,586	54,380
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	315,988	3,912,466	1,810,635	1,808,401
Impuestos a la utilidad	79,059	978,883	454,419	564,829
Utilidad neta consolidada	\$ 236,929	\$ 2,933,583	\$ 1,356,216	\$ 1,243,572
Participación controladora	\$ 231,825	\$ 2,870,441	\$ 1,211,411	\$ 1,055,805
Participación no controladora	5,104	63,142	144,805	187,767
Utilidad neta consolidada	\$ 236,929	\$ 2,933,583	\$ 1,356,216	\$ 1,243,572
Utilidad por acción ordinaria:				
Utilidad neta participación controladora		\$ 2,6040	\$ 1,7919	\$ 4,9267
Promedio ponderado de acciones en circulación		1,102,319,382	676,059,996	214,302,310

OHL MÉXICO, S. A. B. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS  
(SUBSIDIARIA DE OHL CONCESIONES, S. L.)

ESTADOS CONSOLIDADOS DE VARIACIONES EN EL CAPITAL CONTABLE

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(En miles de pesos)

	Capital Social		
	Histórico		
	Suscrito	Suscrito no pagado	Actualización
Saldos al 1 de enero de 2008	\$ 4,300,300	\$ (560,400)	\$ 64,589
Aumento de capital social	1,548,187	(439,600)	-
Utilidad integral:			
Utilidad neta del año	-	-	-
Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados de subsidiaria	-	-	-
Saldos al 31 de diciembre de 2008	5,848,487	(1,000,000)	64,589
Aumento de capital social	4,000,000	(1,261,568)	-
Dividendos pagados a la participación no controladora	-	-	-
Efecto del registro de pasivo por impuesto sobre la renta originado por la reforma fiscal	-	-	-
Efecto en el capital contable por adquisición de la participación no controladora	-	-	-
Utilidad integral:			
Utilidad neta del año	-	-	-
Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados de subsidiaria	-	-	-
Saldos al 31 de diciembre de 2009	9,848,487	(2,261,568)	64,589
Aumento de capital social	3,366,732	2,261,568	-
Comisiones y gastos de emisión de capital	-	-	-
Efecto del registro de pasivo por impuesto sobre la renta originado por la reforma fiscal	-	-	-
Efecto en el capital contable por dilución y adquisición de la participación no controladora	-	-	-
Utilidad integral:			
Utilidad neta del año	-	-	-
Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados de subsidiaria	-	-	-
Saldos al 31 de diciembre de 2010	\$ 13,215,219	\$ -	\$ 64,589

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

Prima en colocación de acciones	Resultados acumulados	Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados de subsidiaria	Total participación controladora	Participación no controladora	Total capital contable
\$ -	\$ 2,013,492	\$ (295,070)	\$ 5,522,911	\$ 1,212,725	\$ 6,735,636
-	-	-	1,108,587	-	1,108,587
-	1,055,805	-	1,055,805	187,767	1,243,572
-	-	(312,167)	(312,167)	(47,639)	(359,806)
-	3,069,297	(607,237)	7,375,136	1,352,853	8,727,989
-	-	-	2,738,432	-	2,738,432
-	-	-	-	(71,700)	(71,700)
-	(65,596)	-	(65,596)	-	(65,596)
-	(233,700)	-	(233,700)	(467,000)	(700,700)
-	1,211,411	-	1,211,411	144,805	1,356,216
-	-	(158,863)	(158,863)	(23,306)	(182,169)
-	3,981,412	(766,100)	10,866,820	935,652	11,802,472
5,945,846	-	-	11,574,146	-	11,574,146
(255,325)	-	-	(255,325)	-	(255,325)
-	(53,641)	-	(53,641)	-	(53,641)
-	283,961	-	283,961	(864,836)	(580,875)
-	2,870,441	-	2,870,441	63,142	2,933,583
-	-	(759,495)	(759,495)	-	(759,495)
<u>\$ 5,690,521</u>	<u>\$ 7,082,173</u>	<u>\$ (1,525,595)</u>	<u>\$ 24,526,907</u>	<u>\$ 133,958</u>	<u>\$ 24,660,865</u>

OHL MÉXICO, S. A. B. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS  
(SUBSIDIARIA DE OHL CONCESIONES, S. L.)

ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(En miles de pesos)

(Método indirecto)

	(Conversión por conveniencia Nota 2g) Diciembre 31, 2010 (Miles de dólares)	2010	2009	2008
<b>Actividades de operación:</b>				
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 315,988	\$ 3,912,466	\$ 1,810,635	\$ 1,808,401
<b>Partidas relacionadas con actividades de inversión:</b>				
Participación en las utilidades de compañía asociada	(3,144)	(38,924)	(52,586)	(54,380)
Amortización y depreciación	24,497	303,311	139,813	102,183
Pérdida por venta de activos fijos	-	-	-	2,375
Intereses a favor devengados con partes relacionadas	(665)	(8,233)	(10,959)	(18,658)
Activo intangible - rentabilidad garantizada por recuperar	(272,663)	(3,376,032)	(1,220,372)	(1,164,073)
<b>Partidas relacionadas con actividades de financiamiento:</b>				
Intereses devengados a cargo	51,986	643,672	288,824	321,338
Instrumentos financieros derivados devengados	16,850	208,633	102,228	57,838
	132,849	1,644,893	1,057,583	1,055,024
<b>(Aumento) disminución:</b>				
Cuentas por cobrar y por pagar con partes relacionadas y participación no controladora, neto	(287,576)	(3,560,682)	(1,724,941)	395,189
Impuestos por recuperar	(62,414)	(772,776)	(507,164)	(203,074)
Otras cuentas por cobrar y gastos diferidos	(7,933)	(98,227)	5,059	(27,450)
Otros activos	(3,879)	(48,029)	(644)	(33,251)
<b>Aumento (disminución):</b>				
Cuentas por pagar a proveedores, impuestos y gastos acumulados	767	9,501	65,563	46,795
Beneficios a empleados	359	4,443	3,866	(4,584)
Impuestos a la utilidad pagados	(2,493)	(30,877)	(19,964)	(23,737)
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	(230,320)	(2,851,754)	(1,120,642)	1,204,912
<b>Actividades de inversión:</b>				
Adquisición de mobiliario y equipo	(1,672)	(20,703)	(58,354)	(16,218)
Venta de mobiliario y equipo	275	3,401	20,440	-
Inversión en acciones en compañía asociada	-	-	(480,392)	-
Activo intangible por inversión en concesión	(730,390)	(9,043,466)	(4,816,610)	(4,528,240)
Préstamos cobrados (otorgados) a partes relacionadas y participación no controladora	-	-	59,149	219,291
Intereses cobrados a partes relacionadas	-	-	39,651	-
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(731,787)	(9,060,768)	(5,236,116)	(4,325,167)
Efectivo a obtener de actividades de financiamiento	(962,107)	(11,912,522)	(6,356,758)	(3,120,255)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

	(Conversión por conveniencia Nota 2g) Diciembre 31, 2010 (Miles de dólares)	2010	2009	2008
Actividades de financiamiento:				
Aumento de capital social	\$ 454,566	\$ 5,628,300	\$ 2,738,431	\$ 853,414
Prima en colocación de acciones, neto de gastos de emisión	459,591	5,690,521	-	-
Dividendos pagados a la participación no controladora	-	-	(71,686)	-
Préstamos obtenidos de partes relacionadas y participación no controladora	382,910	4,741,072	1,767,700	2,820,590
Pagos de préstamos a partes relacionadas y participación no controladora	(412,967)	(5,113,233)	(494,072)	(2,123,371)
Financiamientos bancarios pagados	(2,423)	(30,000)	(6,000,000)	(3,327,250)
Financiamientos bancarios obtenidos	680,545	8,426,298	10,826,162	6,000,000
Intereses bancarios pagados	(113,220)	(1,401,851)	(870,781)	(629,682)
Intereses pagados a partes relacionadas y participación no controladora	(9,101)	(112,686)	(142,009)	(83,404)
Instrumentos financieros derivados pagados	(44,473)	(550,646)	(373,325)	(66,728)
Adquisición de la participación no controladora	(46,914)	(580,875)	(288,817)	-
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	<u>1,348,514</u>	<u>16,696,900</u>	<u>7,091,603</u>	<u>3,443,569</u>
Aumento neto de efectivo, equivalentes de efectivo y fondos en fideicomiso	386,407	4,784,378	734,845	323,314
Efectivo, equivalentes de efectivo y fondos en fideicomiso al principio del período	<u>130,733</u>	<u>1,618,698</u>	<u>883,853</u>	<u>560,539</u>
Efectivo, equivalentes de efectivo y fondos en fideicomiso al final del período	<u>\$ 517,140</u>	<u>\$ 6,403,076</u>	<u>\$ 1,618,698</u>	<u>\$ 883,853</u>

Las principales operaciones que no afectaron los flujos de efectivo de la Compañía por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 fueron:

	2010	2010	2009	2008
Cuentas por pagar a partes relacionadas por construcción de activo intangible	<u>\$ 130,416</u>	<u>\$ 1,614,776</u>	<u>\$ 2,977,526</u>	<u>\$ 746,770</u>
Efecto por adquisición de acciones a la participación no controladora	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 411,900</u>	<u>\$ -</u>
Aumento de capital social mediante capitalización de pasivos	<u>\$ 32,731</u>	<u>\$ 405,267</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 255,100</u>

OHL MÉXICO, S. A. B. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS  
(SUBSIDIARIA DE OHL CONCESIONES, S. L.)

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(En miles de pesos, excepto cuando se indique lo contrario)

**1. Actividades**

OHL México, S. A. B. de C. V. (la “Compañía”), subsidiaria de OHL Concesiones, S.L. fue constituida el 31 de marzo de 2005 y su actividad principal consiste en tener inversión en acciones de empresas dedicadas al diseño, operación, construcción y explotación de proyectos de infraestructura carretera, aeroportuaria y portuaria, así como la celebración de actos o contratos relacionados con las actividades anteriores.

En asamblea general extraordinaria de accionistas celebrada el 22 de octubre de 2010, se aprobó el cambio de denominación de la sociedad de OHL Concesiones México, S. A. de C. V: para cumplir con las disposiciones de la Ley del Mercado de Valores; debiendo usarse la denominación de “Bursátil de Capital Variable”, quedando su denominación social como “OHL México, S. A. B. de C.V.”.

**2. Bases de presentación**

- a. **Consolidación de estados financieros** - Los estados financieros consolidados incluyen los de la Compañía y los de sus subsidiarias en las que tiene control. De conformidad con la NIF A-8 “Supletoriedad”, en aquellas compañías o asociaciones en las que existe control compartido de manera contractual, se incluyen en los estados financieros consolidados línea por línea, los activos, pasivos, ingresos, costos y gastos en la proporción que se tiene en el capital social, conforme a los lineamientos establecidos en la Norma Internacional de Información Financiera No. 31 “Participación en Negocios Conjuntos”. Las subsidiarias que consolidan sobre esta base son: Controladora Vía Rápida Poetas, S.A.P.I. de C. V.; Coordinadora Vía Rápida Poniente, S.A.P.I. de C. V. y Prestadora de Servicios Vía Rápida Poniente, S.A.P.I. de C.V. Los saldos y operaciones importantes entre las compañías consolidadas han sido eliminados.

Las principales subsidiarias consolidadas se presentan a continuación:

Subsidiaria	Actividades	Porcentaje de participación directa e indirecta		
		2010 %	2009 %	2008 %
Organización de Proyectos de Infraestructura, S. de R. L. de C. V. y subsidiarias (“OPI”)	Tenedora de las acciones de Concesionaria Mexiquense, S. A. de C. V. y de Seconmex Administración, S. A. de C. V. (1)	<b>99.99</b>	99.99	99.99
Grupo Autopistas Nacionales, S. A. (“GANA”)	Concesión de la autopista Amozoc- Perote	<b>69.18</b>	69.18	55.00
Viaducto Bicentenario, S. A. de C. V. (“VIADUCTO BICENTENARIO”)	Concesión del Viaducto Elevado en los tramos de Periférico Manuel Ávila Camacho desde el Toreo de Cuatro Caminos en Naucalpan a Valle Dorado en Tlalnepantla	<b>99.99</b>	99.99	99.99
Autovías Concesionadas OHL, S. A. de C. V. (“AUTOVIAS”)	Concesión del libramiento Norte de la Ciudad de Puebla.	<b>99.99</b>	99.99	99.99
OHL Toluca, S. A. de C. V. (“OHL TOLUCA”)	Posee inversión en la concesión del Aeropuerto de Toluca.	<b>99.99</b>	99.99	66.67
Construcciones Amozoc Perote, S. A. de C. V. (“CAPSA”)	Constructora	<b>69.18</b>	69.18	66.50



Subsidiaria	Actividades	Porcentaje de participación directa e indirecta		
		2010	2009	2008
Operadora Concesionaria Mexiquense, S. A. de C. V. ("OPCOM")	Prestadora de servicios de operación de las autopistas concesionadas.	99.99	99.99	99.99
Autopista Urbana Norte, S. A. de C. V. ("AUNORTE") (4)	Concesión de la Vía Periferia Elevada.	99.99	-	-
Controladora Vía Rápida Poetas, S.A.P.I. de C. V. (los "Poetas")	Concesión del Viaducto con inicio en la Av. Centenario y terminación en la Av. Luis Cabrera. (2)	50.00	50.00	-
Coordinadora Vía Rápida Poniente, S.A.P.I. de C. V. ("Poniente")	Constructora. (3)	50.00	-	-
Prestadora de Servicios Vía Rápida Poniente, S.A.P.I. de C.V.	Prestadora de servicios profesionales, técnicos y administrativos. (5)	50.00	-	-
Latina México, S. A. de C. V.	Constructora (7)	99.99	-	-

(1) Las subsidiarias de OPI y su porcentaje de participación directa e indirectamente son:

Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V. ("CONMEX")	Concesión del Circuito Exterior Mexiquense (6)	99.99	87.20	87.20
Seconmex Administración, S.A. de C.V. ("SECONMEX")	Prestadora de servicios profesionales, técnicos y administrativos	98.00	98.00	98.00

(2) Poetas fue constituida el 11 de diciembre de 2009

(3) Poniente fue constituida el 11 de mayo de 2010

(4) AUNORTE fue constituida el 16 de junio de 2010.

(5) Prestadora de Servicios Vía Rápida Poniente fue constituida 23 de junio de 2010

(6) Durante 2010 OPI, apporto capital a CONMEX por \$2,757,900 con lo que diluyó la participación minoritaria de Compañía Española de Financiación del Desarrollo, S. A. ("COFIDES") del 12.7989% al 6.4723%.

En octubre de 2004, la Compañía otorgó a COFIDES, participación no controladora en CONMEX, una opción de venta de la totalidad de las acciones de CONMEX de la cual COFIDES es propietaria y que al 30 de septiembre de 2010 representaban el 6.47% del total del capital de CONMEX; opción que fue ejercida por COFIDES en julio de 2010. El 3 de noviembre de 2010, se concretó la venta por \$508,322 que equivalen a €29,408,643.

(7) Latina fue constituida el 17 de diciembre de 2010.

- b. **Reclasificaciones** - Los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2009 han sido reclasificados en ciertos rubros para conformar su presentación con la utilizada en 2010.

- c. **Comparabilidad** - El 22 de diciembre de 2008, OHL Concesiones, S.L., (“OHL Concesiones”) realizó un incremento de capital social en la Compañía por la cantidad de \$2,460,293. Dicho aumento lo realizó mediante la cesión a la Compañía de la totalidad de las acciones que OHL Concesiones tenía de las acciones de OPI, esta compañía a su vez es tenedora de las acciones de CONMEX y SECONMEX. (Ver nota 2.a). Debido a que la Compañía y OPI son subsidiarias de OHL Concesiones, la transferencia de los activos netos se realizó considerando los valores contables que se tenían a la fecha de dicha transferencia. Para efectos de comparabilidad, los estados financieros consolidados adjuntos por el año que terminó el 31 de diciembre de 2008, incluyen los estados financieros de OPI, CONMEX y SECONMEX como si hubieran sido subsidiarias de la Compañía en ese año.
- d. **Utilidad integral** - Es la modificación del capital contable durante el ejercicio por conceptos que no son aportaciones, reducciones o distribuciones de capital; se integra por la utilidad neta del ejercicio más otras partidas que representan una ganancia o pérdida del mismo período, las cuales se presentan directamente en el capital contable sin afectar el estado de resultados. La otra partida de utilidad integral está representada por la fluctuación en el valor razonable del instrumento financiero derivado. Al momento de realizarse los activos y pasivos que originaron las otras partidas de utilidad integral, estas últimas se reconocen en el estado de resultados.
- e. **Clasificación de costos y gastos** - Se presentan atendiendo a su función debido a que esa es la práctica del sector al que pertenece la Compañía.
- f. **Utilidad de operación** - Se obtiene de disminuir a los ingresos netos el costo de construcción y costos y gastos de operación. Aun cuando la NIF B-3, Estado de resultados, no lo requiere, se incluye este renglón en los estados de resultados consolidados que se presentan ya que contribuye a un mejor entendimiento del desempeño económico y financiero de la Compañía.
- g. **Conversión por conveniencia** - Únicamente para conveniencia de los lectores, los importes en pesos incluidos en los estados financieros al 31 de diciembre de 2010 y por el período de 12 meses que terminó en esa fecha, han sido convertidos a dólares estadounidenses usando un tipo de cambio de Ps.12.3817 por dólar, publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, dicha conversión no debe interpretarse como una representación de que los importes mostrados debieran convertirse a dólares estadounidenses a ese o a otro tipo de cambio.
- h. **Unidad monetaria de los estados financieros** - Los estados financieros y notas al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 incluyen saldos y transacciones de pesos de diferente poder adquisitivo.
- i. **Deficiencia de capital de trabajo** - Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, los balances generales consolidados adjuntos muestran una deficiencia en el capital de trabajo de \$2,561,516 y \$1,848,618, respectivamente. La administración de la Compañía, considera que esta situación no afecta la continuidad de sus operaciones, debido a que el esquema normal operación de cualquier concesión, en su etapa de construcción, implica tener financiamiento obtenido ya sean con instituciones financieras o créditos de partes relacionadas y capital de trabajo propio, esté último invertido por parte de los accionistas de la Compañía para cumplir con los propios acuerdos hechos en los títulos de concesión de mantener cierto capital mínimo propio y/o aportado conforme se requiera en la construcción de las concesiones. Una vez que las concesiones están en plena operación y se han concluido las etapas de construcción, se busca obtener financiamiento de largo plazo y con mejores condiciones. Como se observa en los estados financieros adjuntos, la mayor parte de las cuentas por pagar a corto plazo son por concepto de servicios de construcción con Constructora de Proyectos Viales de México, S. A. de C. V., parte relacionada, cuya antigüedad del saldo corresponde al ciclo normal de las operaciones de la Compañía (ver nota 15); asimismo, por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se han hecho aportaciones de capital por parte de OHL Concesiones S. L. por las cantidades de \$2,368,516, \$2,738,432 y \$1,108,587, respectivamente, no solo para afrontar los compromisos de la Compañía, sino para apoyar su crecimiento y cumplir con los requisitos de capital mínimo de trabajo establecidos en los títulos de cada una de las concesiones de la Compañía.

### 3. Resumen de las principales políticas contables

Los estados financieros consolidados adjuntos cumplen con las Normas de Información Financiera Mexicanas (“NIF”). Su preparación requiere que la administración de la Compañía efectúe ciertas estimaciones y utilice determinados supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros 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. Las principales políticas contables seguidas por la Compañía son las siguientes:

- a. **Cambios contables** - A partir del 1 de enero de 2010, la Compañía adoptó las siguientes nuevas NIF e interpretaciones a las Normas de Información Financiera (INIF).

NIF C-1, Efectivo y equivalentes de efectivo.- Requiere la presentación del efectivo y equivalentes de efectivo restringido en el rubro de efectivo y equivalentes de efectivo, a diferencia del Boletín C-1, que requería la presentación en forma separada; sustituye el término de inversiones temporales a la vista por el de inversiones disponibles a la vista y considera como una característica de este tipo de inversiones el vencimiento hasta de tres meses a partir de la fecha de adquisición.

- b. **Reconocimiento de los efectos de la inflación** - La inflación acumulada de los tres ejercicios anuales anteriores al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, es 14.48%, 15.01% y 11.56%, respectivamente; por lo tanto, el entorno económico califica como no inflacionario en estos ejercicios. Los porcentajes de inflación por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 fueron 4.40%, 3.57% y 6.53%, respectivamente.

A partir del 1 de enero de 2008, la Compañía suspendió el reconocimiento de los efectos de la inflación en los estados financieros; sin embargo, los activos, pasivos y capital contable incluyen los efectos de reexpresión reconocidos hasta el 31 de diciembre de 2007.

- c. **Efectivo y equivalentes de efectivo** - Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones a corto plazo, de gran liquidez, fácil convertibles en efectivo, con vencimientos hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambio de valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en el Resultado Integral de Financiamiento (RIF) del período.

- d. **Fondos en fideicomiso** - Representan el patrimonio neto de los fideicomisos, y se afectan con el cobro de los peajes neto de los gastos de operación y mantenimiento de las vías concesionadas y dotaciones conforme a los Contratos de Crédito y Fideicomiso, vigentes. El uso de dichos fondos se encuentra restringido para el pago de la liberación del derecho de vía, el desarrollo y mantenimiento de las concesiones y como garantía de pago de la deuda de la Compañía.

Aquellos fondos cuya utilización es mayor a un año, se presentan en los estados financieros adjuntos como fondos en fideicomiso a largo plazo.

- e. **Activo intangible por concesión** - La Compañía utiliza para reconocer los contratos de concesión la INIF 17 “Contratos de concesión de servicios”, ésta INIF es un suplemento al Boletín D-7, “Contratos de construcción y de fabricación de ciertos bienes de capital”, antes de la promulgación de la INIF 17 la Compañía adoptó por supletoriedad y utilizaba para registrar y valorar los contratos de concesión la interpretación No. 12 del Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera “IFRIC 12. Acuerdos para la Concesión de Servicios” (“IFRIC 12”) emitido por el Comité de Interpretaciones de Informes Financieros Internacionales con vigencia obligatoria a partir del 1 de enero de 2008. Esta interpretación se refiere al registro por parte de operadores del sector privado involucrados en proveer de activos y servicios de infraestructura al sector público, clasificando los activos en activos financieros, activos intangibles o una combinación de ambos.

La interpretación establece que para los contratos de concesión, los activos de infraestructura no deben ser reconocidos como propiedad, planta y equipo por el operador.

El activo financiero se origina cuando un operador construye o hace mejoras a la infraestructura en el cual el operador tiene un derecho incondicional a recibir una cantidad específica de efectivo u otro activo financiero durante la vigencia del contrato. Activo intangible es cuando el operador construye o hace mejoras y se le permite operar la infraestructura por un período fijo después de terminada la construcción en el cual los flujos futuros de efectivo del operador no se han especificado ya que pueden variar de acuerdo con el uso del activo y que por tal razón se consideran contingentes; o la combinación de ambos, un activo financiero y un activo intangible cuando el rendimiento/ganancia para el operador lo proporciona parcialmente un activo financiero y/o un activo intangible. Tanto para el activo financiero como para el activo intangible, los ingresos y los costos relacionados con la construcción o las mejoras se reconocen en los ingresos y costos durante la fase de construcción.

Los ingresos por construcción se reconocen conforme al método del grado de avance, bajo este método, el ingreso es identificado con los costos incurridos para alcanzar la etapa de avance para la terminación de la concesión, resultando en el registro de ingresos y costos atribuibles a la proporción de trabajo terminado al cierre de cada año. Para la construcción de las vías que tiene concesionadas la Compañía y sus subsidiarias, en general, se subcontrata a partes relacionadas o compañías constructoras independientes; por medio de los subcontratos de construcción celebrados las constructoras son las responsables de la ejecución, terminación y calidad de las obras, de esta manera la Compañía y sus subsidiarias actúan como agentes en lo que a la construcción respecta y, aplicando un criterio de prudencia, no reconocen en sus estados de resultados utilidad por la ejecución de dichas obras. Los subcontratos de construcción no eximen a la Compañía de sus obligaciones adquiridas con respecto a los títulos de concesión.

El activo intangible, se amortiza de acuerdo al método de unidades de uso, mediante la aplicación al aforo vehicular ocurrido de factores de costo, determinados en base al valor neto de la inversión actualizada, entre el aforo vehicular esperado de acuerdo con los años de concesión otorgados según corresponda en cada concesión.

Los anticipos a proveedores corresponden a erogaciones efectuadas para trabajos que se recibirán en el futuro por concepto de inversión en obra.

El resultado integral de financiamiento incurrido durante el período de construcción de los tramos carreteros se capitaliza y hasta el 31 de diciembre de 2007 se actualizó aplicando factores derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (“INPC”) hasta esa fecha.

La Compañía realiza determinadas obras para las compañías subsidiarias que tienen a cargo las vías concesionadas, registrando ingresos, costos y márgenes de utilidad en estas obras aplicando el método del grado de avance.

- f. **Rentabilidad garantizada por recuperar** - Algunas concesiones de la Compañía le otorgan el derecho a recibir, mediante una fórmula preestablecida en el título de concesión, la diferencia que existe entre la rentabilidad real, neta de impuestos, obtenida por la operación de dichas concesiones (“rentabilidad real”), contra la rentabilidad real garantizada (“rentabilidad garantizada o tasa interna de retorno fija”), cuando esta última resulte mayor. La diferencia entre la rentabilidad real y la rentabilidad garantizada antes de impuestos, se reconoce en el balance general como parte del activo intangible y en el estado de resultados como otros ingresos de operación, conforme dicho derecho se devenga. La utilidad registrada mediante este cálculo lleva asociado el correspondiente efecto fiscal (gasto por ISR), teniendo como contrapartida la cuenta de impuestos diferidos a largo plazo.

El reconocimiento del exceso de la rentabilidad garantizada sobre la rentabilidad real, se realiza conforme entran en operación las concesiones o sus diversas fases según corresponda a cada concesión y/o cuando se tiene certeza de que se van a recibir los beneficios económicos. En relación con las Concesionarias Conmex y Viaducto Bicentenario para determinar la inversión realizada y la tasa interna de retorno fija, la Administración de la Compañía y el Gobierno, por medio del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (“SAASCAEM”), han establecido un procedimiento periódico que se documenta como la “Inversión total pendiente de recuperar”, y es aprobado por el propio SAASCAEM y representantes legales de la Compañía.

Con base en estimaciones anuales de rentabilidad que tiene determinadas la Administración de la Compañía, se estima que la rentabilidad mínima garantizada reconocida será recuperada dentro del plazo normal de la concesión, y para el caso de no presentarse los flujos estimados de vehículos que den dicha rentabilidad, el Título de Concesión permite alcanzarla mediante las prórrogas del plazo de vigencia que se requieran para ello.

El valor del activo intangible correspondiente a la rentabilidad garantizada por recuperar será amortizado contra resultados en los ejercicios en los cuales la rentabilidad real exceda a la rentabilidad garantizada.

- g. **Subvenciones oficiales y ayudas gubernamentales** - La Compañía adoptó la disposición de la norma internacional número 20, “Contabilización de las subvenciones del gobierno e información a revelar sobre ayudas gubernamentales” (“NIC 20”) relativa a la contabilización e información a presentar acerca de las subvenciones oficiales, así como de la información a revelar sobre otras formas de ayudas públicas, presentando las aportaciones recibidas del gobierno, disminuidas de cada subvención o aportación recibida del valor por el que se ha contabilizado el activo correspondiente, es decir el activo intangible.
- h. **Mobiliario y equipo** - Se registran al costo de adquisición. Los saldos que provienen de adquisiciones realizadas hasta el 31 de diciembre de 2007 se actualizaron aplicando factores derivados del INPC hasta esa fecha. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil, como sigue:

	<b>Porcentaje anual</b>
	%
Equipo de transporte	25
Equipo de cómputo	30
Mobiliario y equipo de oficina	10
Maquinaria	10
Equipo de señalización	10
Equipo de energía eléctrica	10
Gastos de instalación en locales arrendados	10

- i. **Adquisición de negocios** - Todas las adquisiciones de negocios, se reconocen y valúan inicialmente utilizando el método de compra que incluye el efectivo entregado o su equivalente a valor razonable. En su caso se reconocerá un crédito mercantil o partida extraordinaria.
- j. **Inversión en acciones de compañía asociada** - Las inversiones permanentes en las entidades en las que se tiene influencia significativa, se reconocen inicialmente con base en el valor razonable neto de los activos y pasivos identificables de la entidad a la fecha de la adquisición. Dicho valor es ajustado con posterioridad al reconocimiento inicial por la porción correspondiente tanto de las utilidades o pérdidas integrales de la asociada como de la distribución de utilidades o reembolsos de capital de la misma. Cuando el valor razonable de la contraprestación pagada es mayor que el valor de la inversión en la asociada, la diferencia corresponde al crédito mercantil el cual se presenta como parte de la misma inversión. Cuando el valor razonable de la contraprestación pagada es menor que el valor de la inversión, este último se ajusta al valor razonable de la contraprestación pagada. En caso de presentarse indicios de deterioro las inversiones en asociadas se someten a pruebas de deterioro.
- k. **Deterioro de activos de larga duración en uso** - La Compañía revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso, ante la presencia de algún indicio de deterioro que pudiera indicar que el valor en libros pudiera no ser recuperable, considerando el mayor del valor presente de los flujos netos de efectivo futuros o el precio neto de venta en el caso de su eventual disposición. El deterioro se registra si el valor en libros excede al mayor de los valores antes mencionados. Los indicios de deterioro que se consideran para estos efectos, son entre otros, las pérdidas de operación o flujos de efectivo negativos en el período si es que están combinados con un historial o proyección de pérdidas, depreciaciones y amortizaciones cargadas a resultados que en términos porcentuales en relación con los ingresos, sean substancialmente superiores a las de ejercicios anteriores, efectos de obsolescencia, reducción en la demanda de los servicios que se prestan, competencia y otros factores económicos y legales.

- l. **Instrumentos financieros derivados** - La Compañía obtiene financiamientos bajo diferentes condiciones; cuando estos son a tasa variable, con la finalidad de reducir su exposición a riesgos de volatilidad en tasas de interés, contrata “Swaps” y/o “CAPS” que convierten su perfil de pago de intereses, de tasa variable a tasa fija. La negociación con instrumentos derivados se realiza sólo con instituciones de reconocida solvencia y se han establecido límites para cada institución. La política de la Compañía es la de no realizar operaciones con propósitos de especulación con instrumentos financieros derivados.

La Compañía reconoce todos los activos o pasivos que surgen de las operaciones con instrumentos financieros derivados en el balance general a valor razonable, independientemente del propósito de su tenencia. El valor razonable se determina con base en precios de mercados reconocidos y cuando no cotizan en un mercado, se determina con base en técnicas de valuación aceptadas en el ámbito financiero.

Cuando los derivados son contratados con la finalidad de cubrir riesgos y cumplen con todos los requisitos de cobertura, se documenta su designación al inicio de la operación de cobertura, describiendo el objetivo, características, reconocimiento contable y como se llevará a cabo la medición de la efectividad, aplicables a esa operación.

Los derivados designados como cobertura reconocen los cambios en valuación de acuerdo al tipo de cobertura de que se trate: (1) cuando son de valor razonable, las fluctuaciones tanto del derivado como de la partida cubierta se valúan a valor razonable y se reconocen en resultados; (2) cuando son de flujo de efectivo, la porción efectiva se reconoce temporalmente en la utilidad integral y se recicla a resultados cuando la partida cubierta los afecta; la porción inefectiva se reconoce de inmediato en resultados.

La Compañía suspende la contabilidad de coberturas cuando el derivado ha vencido, ha sido vendido, es cancelado o ejercido, cuando el derivado no alcanza una alta efectividad para compensar los cambios en el valor razonable o flujos de efectivo de la partida cubierta, o cuando la entidad decide cancelar la designación de cobertura.

Al suspender la contabilidad de coberturas en el caso de coberturas de flujo de efectivo, las cantidades que hayan sido registradas en el capital contable como parte de la utilidad integral, permanecen en el capital hasta el momento en que los efectos de la transacción pronosticada o compromiso en firme afecten los resultados. En el caso de que ya no sea probable que el compromiso en firme o la transacción pronosticada ocurra, las ganancias o las pérdidas que fueron acumuladas en la cuenta de utilidad integral son reconocidas inmediatamente en resultados.

Ciertos instrumentos financieros derivados, aunque son contratados con fines de cobertura desde una perspectiva económica, por no cumplir con todos los requisitos que exige la normatividad, para efectos contables, son designados como de negociación. La fluctuación en el valor razonable de esos derivados se reconoce en el resultado integral de financiamiento.

- m. **Provisiones** - Se reconocen cuando se tiene una obligación presente como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.
- n. **Beneficios directos a los empleados** - Se valúan en proporción a los servicios prestados, considerando los sueldos actuales y se reconoce el pasivo conforme se devengan. Incluye principalmente Participación de los Trabajadores en las Utilidades (“PTU”) por pagar, ausencias compensadas, como vacaciones y prima vacacional, e incentivos.
- o. **Beneficios a empleados por terminación, al retiro y otras** - El pasivo por primas de antigüedad e indemnizaciones por terminación de la relación laboral se registra conforme se devenga, el cual se calcula por actuarios independientes con base en el método de crédito unitario proyectado utilizando tasas de intereses nominales.

- p. **Participación de los trabajadores en las utilidades** - La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de otros ingresos y gastos en el estado de resultados adjunto. La PTU diferida se determina por las diferencias temporales que resultan de la comparación de los valores contables y fiscales de los activos y pasivos y se reconoce sólo cuando sea probable la liquidación de un pasivo o generación de un beneficio, y no exista algún indicio de que vaya a cambiar esa situación, de tal manera que dicho pasivo o beneficio no se realice.
- q. **Impuestos a la utilidad** - El impuesto sobre la renta (“ISR”) y el impuesto empresarial a tasa única (“IETU”) se registran en los resultados del año en que se causan. Para reconocer el impuesto diferido se determina si, con base en proyecciones financieras, la Compañía causará ISR o IETU y reconoce el impuesto diferido que corresponda al impuesto que esencialmente pagará. El diferido se reconoce aplicando la tasa correspondiente a las diferencias temporales que resultan de la comparación de los valores contables y fiscales de los activos y pasivos, y en su caso, se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales. El impuesto diferido activo se registra sólo cuando existe alta probabilidad de que pueda recuperarse.
- r. **Reconocimiento de ingreso por peajes y por servicios** - Los ingresos se reconocen conforme se prestan los servicios de operación, con base en el aforo vehicular. Como parte de los cobros de peaje que se realizan en las concesiones de GANA y CONMEX, se cobran peajes propiedad de Caminos y Puentes Federales (“CAPUFE”), por estos peajes, que en los años de 2010, 2009 y 2008 ascendieron a \$318,187, \$338,266 y \$357,713, respectivamente, OPCOM cobra una comisión del 3% por la gestión del cobro de los mismos, equivalente a \$10,073, \$10,147 y \$10,731, respectivamente, que se incluyen en ingresos por servicios y otros dentro del estado de resultados consolidado. Los ingresos por peaje propiedad de CAPUFE no se incluyen como ingresos por la Compañía en sus estados de resultados consolidados adjuntos.
- s. **Utilidad por acción** - La utilidad básica por acción ordinaria se calcula dividiendo la utilidad neta de la participación controladora entre el promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio. La determinación del promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación se hizo considerando como si el Split inverso de acciones a que se hace mención en la nota 14 se hubiera realizado desde el primer día de enero de 2008.

#### 4. Efectivo, equivalentes de efectivo y fondos en fideicomiso

	2010	2009	2008
Efectivo	\$ 122,100	\$ 574,631	\$ 82,321
Equivalentes de efectivo (Inversiones a la vista)	5,027,540	68,500	5,000
Efectivo restringido (4) (5)	61,888	-	-
Fondos en fideicomiso (1) (2) (3) (6)	1,191,548	975,567	796,532
	<b>6,403,076</b>	1,618,698	883,853
Menos porción a largo plazo de fondos en fideicomiso	<b>(1,044,538)</b>	(603,700)	(770,432)
Total de efectivo, equivalentes de efectivo y fondos en fideicomiso	<b>\$ 5,358,538</b>	\$ 1,014,998	\$ 113,421

Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, estas inversiones incluyen los recursos para fondos de reserva, de mantenimiento, y fondo concentrador integrantes del patrimonio fideicomitido de los siguientes fideicomisos:

- (1) **CONMEX:** fideicomiso de administración número 429 y fondo para liberación de derecho de vía, éste último corresponde al patrimonio fideicomitido del fideicomiso de administración número 406, ambos fideicomisos fueron celebrados con Banco Invex, S. A. (ver nota 7.I)

- (2) **Viaducto Bicentenario:** fideicomiso de administración número 915, celebrado con Banco Invex, S. A. y los recursos para administrar y pagar el costo de Liberación del Derecho de Vía del fideicomiso 11032265, este último fue celebrado con Scotiabank Inverlat, (ver nota 7.II).
- (3) **GANÁ:** fideicomiso de administración número 2001293, con Banco Santander (México), S. A., mismo que tiene por objeto administrar la totalidad de los recursos derivados de la explotación de la concesión, así como los demás recursos relacionados con la Vía Concesionada y el Libramiento Perote, hasta su liquidación y extinción. (ver nota 7.III).
- Fideicomiso de administración número F/300861, con HSBC, S. A., mismo que tiene por objeto la administración, garantía y fuente de pago del financiamiento contratado con Banco Santander (México), S. A. y Banco Invex, S. A.
- (4) **GANÁ:** El efectivo restringido corresponde a un depósito que realizó la sociedad en Obrascon Huarte Lain, S. A. sucursal México.
- (5) **POETAS:** Correspondiente al fideicomiso de administración para pago del costo de liberación del derecho de vía No. 1361, celebrado con Scotiabank Inverlat, S. A.
- (6) **AUTOVIAS:** Fideicomiso de administración con Scotiabank Inverlat, S. A., Institución de Banca Múltiple, mismo que tiene por objeto el pago del costo de Liberación de Derecho de Vía.

## 5. Impuestos por recuperar

	<b>2010</b>	2009	2008
Impuesto al valor agregado	<b>\$ 1,566,947</b>	\$ 825,773	\$ 326,572
Impuesto al activo	<b>3,369</b>	3,790	4,211
Impuesto a los depósitos en efectivo	<b>43,845</b>	10,839	7,699
Impuesto sobre la renta	<b>30,689</b>	33,702	8,528
Otros	<b>2,064</b>	34	-
	<b><u>\$ 1,646,914</u></b>	<u>\$ 874,138</u>	<u>\$ 347,010</u>

## 6. Otras cuentas por cobrar y gastos diferidos

	<b>2010</b>	2009	2008
Deudores diversos	<b>\$ 4,152</b>	\$ 12,946	\$ 13,215
Pagos anticipados	<b>101,254</b>	22,040	25,763
Cuentas por cobrar por servicios de peaje (Telepass)	<b>22,863</b>	11,145	13,600
Inventario de boletos	<b>545</b>	1,434	1,004
Depósitos en garantía	<b>6,330</b>	637	357
Otros	<b>1,966</b>	678	-
	<b><u>\$ 147,110</u></b>	<u>\$ 48,880</u>	<u>\$ 53,939</u>



## 7. Activo intangible por concesión (inversión en concesión)

La integración del activo intangible (inversión en concesión) al 31 de diciembre es como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Obra civil terminada	\$ <b>22,385,643</b>	\$ 10,927,500	\$ 8,302,900
Obra en proceso	<b>8,798,246</b>	8,607,386	4,244,518
Anticipo a proveedores	<b>391,923</b>	1,255,037	474,346
Contraprestación inicial	<b>750,000</b>	750,000	750,000
Intereses capitalizados	<b>2,928,803</b>	1,881,388	938,151
Mantenimiento mayor y otros	<b>212,231</b>	130,600	63,000
	<b>35,466,846</b>	23,551,911	14,772,915
Aportaciones recibidas del FINFRA	<b>(1,159,412)</b>	(1,159,412)	(1,110,942)
Amortización acumulada	<b>(709,591)</b>	(466,476)	(339,550)
	<b>33,597,843</b>	21,926,023	13,322,423
Subtotal activo intangible	<b>33,597,843</b>	21,926,023	13,322,423
Rentabilidad garantizada por recuperar	<b>7,709,127</b>	4,333,095	3,112,624
	<b>\$ 41,306,970</b>	<b>\$ 26,259,118</b>	<b>\$ 16,435,047</b>

Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, el saldo de \$7,709,127, \$4,333,095 y \$3,112,624, respectivamente, que se presenta como parte del activo intangible, representa la diferencia entre la rentabilidad garantizada a la que se tiene derecho en algunas concesiones y la rentabilidad real de las mismas de acuerdo al procedimiento establecido en la nota 3.f.

A continuación se presenta una descripción de las concesiones de las subsidiarias de la Compañía:

### I. CONMEX - Sistema Carretero del Oriente del Estado de México

Con fecha 25 de febrero de 2003, el Gobierno del Estado de México, en su carácter de concedente, otorgó una concesión a CONMEX ("Concesionario") para la construcción, explotación, conservación y mantenimiento del Sistema Carretero del Oriente del Estado de México ("El Sistema Carretero") que comprende los siguientes cuatro tramos o fases de la carretera:

- I. Fase I. de Jorobas a Peñón, que enlaza con la autopista México - Querétaro, con longitud de 52.0 Kilómetros. Al 31 de diciembre de 2010 la etapa de construcción ha sido concluida y se encuentra operando.
- II. Fase II. de Texcoco a Autopista México - Puebla, con longitud de 38.3 Kilómetros. Al 31 de diciembre de 2010 el tramo uno se encuentra en operación y el tramo dos se encuentra en etapa de construcción.
- III. Fase III. de Lago de Guadalupe a Tultepec, con longitud de 20 Kilómetros. Al 31 de diciembre de 2010 el tramo uno se encuentra en operación y el tramo dos se encuentra en etapa de construcción.
- IV. Fase IV. de autopista México - Puebla a límite con el Estado de Morelos, con longitud de 43.7 Kilómetros. Al 31 de diciembre de 2010 aún no inicia la construcción.

Los términos establecidos en la Concesión son los que a continuación se señalan:

- a. **Objeto** - La concesión otorga el derecho a construir, operar, conservar, explotar y mantener la vía concesionada.
- b. **Vigencia** - El plazo de vigencia será de 30 años contados a partir de la fecha de otorgamiento del Título de Concesión, prorrogables, cuando por causas no imputables a CONMEX, se produjeran retrasos en el Programa de Obras, imposibilidad de operar la carretera, o modificaciones al Proyecto y/o atraso, o se ejecuten obras adicionales que generen una sobreinversión; o bien, el flujo vehicular resultare inferior al previsto en la proyección de aforo y dicha prórroga fuera necesaria para alcanzar la recuperación de la inversión más el rendimiento previsto. El plazo de prórroga será determinado en función de los estudios técnicos y financieros que se realicen.
- c. **Tarifas** - CONMEX podrá aplicar en la operación de los tramos parciales del “Sistema Carretero del Oriente del Estado de México”, las cuotas de peaje que no excedan las tarifas máximas autorizadas. Las tarifas máximas iniciales constan en el Título de Concesión.

Con el producto de las tarifas que se cobren al usuario, CONMEX utilizará dichos recursos en el siguiente orden:

- 1) El Impuesto al Valor Agregado (IVA), así como las demás obligaciones fiscales federales, estatales o municipales que se generen por la operación del Sistema Carretero.
- 2) Una contraprestación al SAASCAEM por concepto de explotación operación y supervisión, que será del 0.5% (cero punto cinco por ciento) de los ingresos brutos tarifados que reciba mensualmente sin incluir IVA. Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 la contraprestación fue de \$6,080, \$4,774 y \$4,345 respectivamente.
- 3) Los gastos de operación y mantenimiento menor y mayor del sistema carretero.
- 4) Los gastos propios de la estructura financiera.
- 5) El capital de riesgo y la utilidad a que tiene derecho la concesionaria conforme al Título de Concesión. En caso de que los derechos al cobro de las cuotas de peaje sean afectados en fideicomiso o como fuente de pago o garantía a favor de terceros, se deberá mantener la prelación en la aplicación de recursos antes detallada.

Con fecha 16 de julio de 2004, se suscribió una primera modificación al Título de Concesión, cuyo objetivo primordial, fue reconocer la importancia de asegurar que en caso de que se presentara la terminación anticipada de la Concesión, antes de la liquidación de los créditos o financiamientos, los derechos al cobro del peaje seguirán afectos al fideicomiso o fideicomisos que se constituyan para el cumplimiento de los financiamientos.

Con fecha 9 de septiembre de 2005, se firmó una segunda modificación al Título de Concesión, mediante la cual el SAASCAEM reconoció la sobre inversión producida en la Fase I, debido a que los retrasos en la liberación del derecho de vía y del programa de obra fueron por causas no imputables a la Compañía.

Con fecha 15 de junio de 2007, se suscribió una tercera modificación al Título de Concesión, mediante la cual se determinó lo siguiente:

- i. En la cláusula sexta del apartado D) de la citada tercera modificación, se amplía el plazo de la vigencia de la concesión hasta el año 2037.
- ii. Se determinó la remodelación del Camellón Central de Periférico Oriente y la construcción de obras en la Vialidad Metropolitana (Vía Mexiquense).

- iii. Se modificaron los montos a ejecutar para la obra civil y de algunos trazos de diversos tramos de la Fase II y III.

Con fecha 1 de octubre de 2007, se suscribió una cuarta modificación al Título de Concesión, en el cual se previó que la afectación de los derechos de cobro de peaje al o a los fideicomisos que en su caso se constituyan, subsistirán incluyendo cualesquier refinanciamientos que se realicen durante la vigencia del Título de Concesión, aún en caso de terminación anticipada.

Con fecha 7 de agosto de 2009, se suscribió el acuerdo 01/2009 al Título de Concesión, en el cual CONMEX se obliga a comprar maquinaria especializada para la gestión del tráfico hasta por \$500,000 y a realizar obras adicionales por hasta \$350,000. Dichas cantidades serán reconocidas como parte de la inversión; asimismo, la Concesionaria tendrá derecho a una ampliación adicional de tres años, una vez concluida la vigencia de la Concesión.

Con fecha 14 de diciembre de 2010, los fideicomitentes, los fideicomisarios en primer lugar y el fiduciario, celebraron el quinto convenio modificatorio al contrato de fideicomiso, en el cual, la Compañía afecta el patrimonio del Fideicomiso:

- i. El derecho de la Compañía a los recursos del Crédito Subordinado (ver Nota 11 (c)).
  - ii. El derecho de disposición de la Compañía respecto de los recursos del Crédito Subordinado.
  - iii. Los recursos provenientes de, Contrato de Apoyo Subordinado, aportados directamente por Obrascon Huarte Lain, S. A. y OHL Concesiones, S. L., en ambos casos, conforme a lo establecido en el contrato de Apoyo subordinado.
- d. **Fideicomiso irrevocable número 429** - Con fecha 7 de octubre de 2004 y en cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de financiamiento, CONMEX celebró en calidad de fideicomitente y fideicomisario en segundo lugar, contrato de fideicomiso irrevocable número 429, con Banco Invex, S. A., como institución fiduciaria y BBVA Bancomer, S. A., Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. N. C. ("BANOBRAS") y el Instituto de Crédito Oficial ("ICO") como fideicomisarios en primer lugar, mismo que tiene por objeto fiduciario principal el de administrar la totalidad de los recursos derivados de la explotación de la concesión, así como de los demás recursos de la vía concesionada, hasta la liquidación de dicho financiamiento y extinción. La Compañía se obliga a afectar en el fideicomiso la totalidad de las cantidades resultantes de la explotación de la concesión, las que serán administradas en los términos establecidos en el contrato de financiamiento y en el contenido clausular de dicho contrato de fideicomiso.

Al 31 de diciembre de 2009, los fideicomitentes, los fideicomisarios en primer lugar y el fiduciario, han celebrado cuatro convenios modificatorios al contrato de fideicomiso original.

El fideicomiso debe jerarquizar el uso de los recursos de su patrimonio y destinarlo al pago de sus obligaciones que se indican con la siguiente prelación:

- i. Transferir diariamente del fondo Concentrador al fondo de IVA las cantidades que reciba por concepto de IVA correspondiente a los ingresos de peaje y demás ingresos que perciba con motivo de la explotación del tramo carretero.
- ii. Pagos de impuestos de ISR, y en su caso, del IETU, originados por la operación y explotación del tramo carretero.
- iii. Retener en el fondo concentrador el 0.5% de los ingresos de peaje, excluyendo el IVA para pago de la contraprestación al SAASCAEM.

- iv. Retener en el fondo concentrador las cantidades necesarias para efectuar los pagos de honorarios fiduciarios, comisión del banco agente, honorarios y gastos al ingeniero independiente, honorarios y gastos al auditor, al asesor de seguros, así como cualquier otro gasto exigible que sea del conocimiento y autorización del comité técnico del fideicomiso.
  - v. Transferir, mensualmente, del fondo concentrador a la cuenta bancaria que la concesionaria indique, el monto autorizado conforme al Programa de Operación y Mantenimiento Menor.
  - vi. Transferir, al final de cada ejercicio fiscal, del Fondo Concentrador al fondo de impuestos los recursos necesarios para el pago del ISR y en su caso, IETU del ejercicio.
  - vii. Transferir mensualmente recursos del Fondo Concentrador al fondo de mantenimiento mayor y extraordinario el equivalente a un doceavo de la cantidad necesaria para mantener el nivel requerido conforme al Programa de Mantenimiento Mayor y extraordinario.
  - viii. Transferir mensualmente del Fondo Concentrador las cantidades para llevar a cabo el pago del servicio de la deuda del crédito.
  - ix. Transferir mensualmente del Fondo Concentrador al Fondo de Amortización del Principal la cantidad equivalente a una sexta parte del monto total de la amortización semestral de principal del crédito inmediata siguiente.
  - x. Transferir anualmente los recursos remanentes de los incisos anteriores al fondo de reserva hasta cumplir con las cantidades requeridas en el numeral seis de la Cláusula décima del contrato de fideicomiso.
  - xi. Transferir anualmente los recursos remanentes de esta prelación al fondo preventivo.
- e. **Fideicomiso de administración para pago del costo de liberación del derecho de vía** - Con fecha 14 de mayo de 2004 y en cumplimiento de sus obligaciones derivadas de las bases generales de concurso y la concesión, CONMEX constituyó, en calidad de fideicomitente, el fideicomiso de administración, número 406, con Banco Invex, S. A., Institución de Banca Múltiple, como institución fiduciaria, mismo que tiene por objeto fiduciario principal el de administrar y pagar el costo de Liberación del Derecho de Vía ("LDV"), hasta los montos en que CONMEX se encuentra obligada en los términos del Programa de Liberación de Derecho de Vía del Título de Concesión relacionados con la Vía Concesionada.

Para dar cumplimiento a los fines del fideicomiso se tiene las siguientes obligaciones:

- i. Recibir y conservar en propiedad fiduciaria: (i) la Aportación Inicial, (ii) las aportaciones futuras al patrimonio, (iii) aquellos derechos que se deriven del cumplimiento de los fines del presente fideicomiso, para destinar dichos recursos y/o derechos al cumplimiento de los fines de este fideicomiso;
- ii. Invertir los recursos fideicomitados
- iii. De acuerdo a las instrucciones que por escrito reciba del Comité Técnico con cargo al patrimonio del fideicomiso hasta donde baste y alcance, las obligaciones a cargo del Fideicomitente, derivadas del contrato que celebró con la empresa denominada Consultoría de Desarrollo Integral, S. A. para realizar las gestiones de la liberación del Derecho de Vía.
- iv. Liquidar, previa instrucción escrita del Comité Técnico, las Indemnizaciones y/o Contraprestaciones a cargo del Gobierno del Estado de México, por concepto de la liberación de Derecho de Vía, del Sistema Carretero del Oriente del Estado de México, hasta por los montos previstos en el Programa de Liberación de Derecho de Vía, mediante depósito en cuenta de cheques o mediante cheque de caja en favor del beneficiario designado en dicha instrucción.

- v. De acuerdo a las instrucciones que por escrito reciba del Comité Técnico con cargo al patrimonio del fideicomiso, hasta donde baste, entregar las cantidades de dinero que el Comité Técnico indique con la finalidad de que se realicen los pagos a las personas físicas y/o morales; asesores o personal necesario para llevar a cabo actividades de gestión, negociación o supervisión de la liberación del Derecho de Vía.

Los saldos de los fondos en los citados fideicomisos, restringidos en su uso exclusivo para el desarrollo y mantenimiento de la concesión y garantía de pago de la deuda de CONMEX al 31 de diciembre, se integran como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Fondo de reserva	\$ <b>627,763</b>	\$ 507,481	\$ 245,512
Fondo restringido	-	-	304,285
Fondo de mantenimiento mayor	<b>191,120</b>	273,098	97,594
Fondo concentrador (Invex 429)	<b>165,636</b>	46,945	26,111
Fondo para liberación de derecho de vía	<b>7,359</b>	6,973	5,086
Total fondos en fideicomisos del crédito	<b>991,878</b>	834,497	678,588
Fideicomiso PAC	<b>9,200</b>	9,200	9,200
Total fondos en fideicomisos (Ver nota 4)	<b>\$ 1,001,078</b>	\$ 843,697	\$ 687,788

- f. **Derechos** - CONMEX durante el plazo de concesión, tiene derecho a recuperar su inversión total más una tasa interna de retorno del 10% real anual. En caso de que la Concesionaria acredite que por causas no imputables a ésta no ha recuperado su inversión más el rendimiento previsto, se otorgará la prórroga correspondiente, conforme a la cláusula tercera del título de concesión. (Ver nota 3.f).
- g. **Transmisión de la concesión** - CONMEX no podrá ceder o gravar, parcial o totalmente los derechos derivados de la Concesión o de los bienes afectos a la explotación del Sistema Carretero, sin autorización previa y por escrito de la Secretaría de Comunicaciones, excepto los derechos al cobro de peaje, los cuales podrán cederse, en su caso, cuando reúnan las condiciones legales aplicables y bajo la responsabilidad exclusiva de la Compañía.
- Bajo ninguna circunstancia se podrá gravar los bienes del dominio público objeto de la Concesión.
- h. **Recuperación anticipada** - Si durante la vigencia de la Concesión, CONMEX recupera su inversión y la utilidad prevista así como ha cubierto la totalidad de los créditos suscritos para la realización del Sistema, podrá continuar con la titularidad de la concesión hasta el plazo originalmente pactado, pagando una contraprestación que resulte conveniente al Estado.
- i. **Rescate** - La Secretaría de Comunicaciones del Gobierno del Estado de México podrá recuperar anticipadamente, en todo tiempo, la Concesión, por causa de utilidad o interés público y devolverá a CONMEX en un plazo de noventa días su inversión y utilidad total calculada conforme al título de concesión.

## II. VIADUCTO BICENTENARIO - Viaducto Elevado

Con fecha 21 de abril de 2008, el Gobierno del Estado de México, por conducto del SAASCAEM, en su carácter de concedente, otorgó concesión a Viaducto Bicentenario (“Concesionario”) para la construcción, explotación, operación conservación y mantenimiento del Viaducto Elevado en los tramos: Periférico Manuel Ávila Camacho desde el Toreo de Cuatro Caminos en Naucalpan a Valle Dorado en Tlalnepantla (Km. 23+000 de la Autopista México-Querétaro) y del Km. 23+000 al Km. 44+000 de la Autopista México-Querétaro, en Tepotztlán (“Vía Concesionada”).

A partir del 18 de septiembre de 2009, Viaducto Bicentenario inicio con la operación del viaducto elevado en su tramo I (Toreo-Lomas verdes). El 25 de noviembre de 2010 entró en operación el último tramo de la Vía Concesionada, dándose por terminada la etapa uno.

Los términos establecidos en la Concesión son los que a continuación se señalan:

- a. **Objeto** - La concesión otorga el derecho a construir, operar, explotar, conservar, y mantener la Vía Concesionada.
- b. **Vigencia** - El plazo de vigencia será de 30 años contados a partir de la fecha de otorgamiento del Título de Concesión, prorrogables, cuando por causas no imputables a la Concesionaria, se produjeran retrasos en el Programa de Obras, imposibilidad de operar la carretera, o modificaciones al Proyecto y/o atraso, o se ejecuten obras adicionales que generen una sobreinversión; o bien, Viaducto Bicentenario no haya recuperado su inversión con el rendimiento convenido. El plazo de prórroga será determinado en función de los estudios técnicos y financieros que se realicen.
- c. **Tarifas** - Viaducto Bicentenario podrá aplicar en la operación de los tramos parciales del Viaducto Elevado, las cuotas de peaje que no excedan las tarifas máximas autorizadas. Las tarifas máximas iniciales constan en el Título de Concesión.

Con el producto de las tarifas que se cobren al usuario, Viaducto Bicentenario utilizara dichos recursos en el siguiente orden:

- 1) El Impuesto al Valor Agregado (IVA), así como las demás obligaciones fiscales federales, estatales o municipales que se generen por la operación del Viaducto Elevado.
  - 2) Una contraprestación al SAASCAEM por concepto de explotación operación y supervisión, que será del 0.5% (cero punto cinco por ciento) de los ingresos brutos tarifados que reciba mensualmente sin incluir IVA.
  - 3) Los gastos de operación y mantenimiento menor y mayor del Viaducto Elevado.
  - 4) Los gastos propios de la estructura financiera.
  - 5) El capital de riesgo y la utilidad a que tiene derecho la Concesionaria conforme al Título de Concesión. En caso de que los derechos al cobro de las cuotas de peaje sean afectados en fideicomiso o como fuente de pago o garantía a favor de terceros, se deberá mantener la prelación en la aplicación de recursos antes detallada.
- d. **Fideicomiso de administración para pago del costo de liberación del derecho de vía** - Con fecha 4 de julio de 2008 y en cumplimiento de sus obligaciones derivadas de las bases generales de concurso y la concesión, Viaducto Bicentenario constituyó, en calidad de fideicomitente, el fideicomiso de administración, número 11032265, con Scotiabank Inverlat, S. A., como institución fiduciaria, mismo que tiene por objeto fiduciario principal el de administrar y pagar el costo de Liberación del Derecho de Vía ("LDV"), hasta los montos en que Viaducto Bicentenario se encuentra obligada en los términos del Programa de Liberación de Derecho de Vía del Título de Concesión relacionados con la Vía Concesionada. El saldo del fideicomiso al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 asciende a \$1,174, \$158 y \$306, respectivamente.

Para dar cumplimiento a los fines del fideicomiso se tiene las siguientes obligaciones:

- i. Recibir y conservar en propiedad fiduciaria: (i) la Aportación Inicial, (ii) las aportaciones futuras al patrimonio, (iii) aquellos derechos que se deriven del cumplimiento de los fines del presente fideicomiso, para destinar dichos recursos y/o derechos al cumplimiento de los fines de este fideicomiso;

- ii. Depositar previa instrucción del Comité Técnico, los recursos para liquidar, con cargo al patrimonio del fideicomiso, las obligaciones derivadas del o los contratos que se celebren con la(s) empresa(s) encargadas de realizar las gestiones para la liberación de Derecho de Vía y las obligaciones adquiridas con las empresas que contrate para la supervisión de la liberación del derecho de vía;
  - iii. De acuerdo a las instrucciones que por escrito reciba del Comité Técnico, depositar en la cuenta de cheques que al efecto apertura, los recursos necesarios para el pago de las Indemnizaciones y/o Contraprestación a cargo del Gobierno del Estado de México, por concepto de liberación de Derecho de Vía del Viaducto;
  - iv. De acuerdo a las instrucciones que por escrito reciba del Comité Técnico con cargo al patrimonio, depositar en la cuenta las cantidades de dinero que el Comité Técnico autorice con la finalidad de que se realicen los pagos a las personas físicas y/o morales; asesores o personal necesario para llevar a cabo actividades de gestión, negociación o supervisión de la liberación del Derecho de Vía.
- e. **Fideicomiso irrevocable número 915 de administración, fuente de pago y garantía** - Con fecha 27 de noviembre de 2009 y en cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de financiamiento (ver nota 11 (c)), Viaducto Bicentenario celebró en calidad de fideicomitente y fideicomisario en segundo lugar, contrato de fideicomiso irrevocable número 915, con Banco Invex, S. A., como institución fiduciaria, mismo que tiene por objeto fiduciario principal el de administrar la totalidad de los recursos derivados de la explotación de la concesión, así como de los demás recursos de la vía concesionada, hasta la liquidación de dicho financiamiento y extinción. Viaducto Bicentenario se obliga a afectar en el fideicomiso la totalidad de las cantidades resultantes de la explotación de la concesión, las que serán administradas en los términos establecidos en el contrato de financiamiento y en el contenido clausular de dicho contrato de fideicomiso. El saldo del fideicomiso al 31 de diciembre de 2010 y 2009 asciende a \$37,105 y \$57,500, respectivamente.

El fideicomiso debe jerarquizar el uso de los recursos de su patrimonio y destinarlo al pago de sus obligaciones que se indican con la siguiente prelación:

- i. Transferir diariamente del fondo Concentrador al fondo de IVA las cantidades que reciba por concepto de IVA correspondiente a los ingresos de peaje y demás ingresos que perciba con motivo de la explotación del tramo carretero.
- ii. Pagos de impuestos de ISR e IETU, originados por la operación y explotación del tramo carretero.
- iii. Retener en el fondo concentrador el 0.5% de los ingresos de peaje, excluyendo el IVA para pago de la contraprestación al SAASCAEM.
- iv. Retener en el fondo concentrador las cantidades necesarias para efectuar los pagos de honorarios fiduciarios, comisión del banco agente, honorarios y gastos al ingeniero independiente, honorarios y gastos al auditor, honorarios y gastos al asesor de seguros, así como cualquier otro gasto exigible que sea del conocimiento y autorización del comité técnico del fideicomiso.
- v. Transferir, mensualmente, del fondo concentrador a la cuenta bancaria que la concesionaria indique, el monto autorizado conforme al Programa de Operación y Mantenimiento Menor.
- vi. Transferir, al final de cada ejercicio fiscal, del fondo concentrador al fondo de impuestos los recursos necesarios para el pago del ISR y en su caso, IETU del ejercicio.
- vii. Transferir mensualmente recursos del fondo concentrador al fondo de mantenimiento mayor y extraordinario el equivalente a un doceavo de la cantidad necesaria para mantener el nivel requerido conforme al Programa de Mantenimiento Mayor y extraordinario.
- viii. Transferir mensualmente del Fondo concentrador las cantidades para llevar a cabo el pago del servicio de la deuda del crédito.

- ix. Transferir anualmente los recursos remanentes de los incisos anteriores al fondo de reserva hasta cumplir con las cantidades requeridas en el numeral cinco de este contrato.
- x. Transferir anualmente los recursos remanentes de esta prelación al fondo preventivo.
- f. **Derechos** - Viaducto Bicentenario durante el plazo de concesión, tiene derecho a recuperar su inversión total mas una tasa interna de retorno del 7% real anual. En caso de que la Concesionaria acredite que por causas no imputables a ésta no ha recuperado su inversión más el rendimiento previsto, se otorgará la prórroga correspondiente, conforme a la cláusula segunda del título de concesión. (Ver nota 3.f).
- g. **Transmisión de la concesión** - Viaducto Bicentenario no podrá ceder o gravar, parcial o totalmente los derechos derivados de la Concesión o de los bienes afectos a la explotación del Sistema Carretero, sin autorización previa y por escrito de la Secretaría de Comunicaciones, excepto los derechos al cobro de peaje, los cuales podrán cederse, en su caso, cuando reúnan las condiciones legales aplicables y bajo la responsabilidad exclusiva de Viaducto Bicentenario.  
  
Bajo ninguna circunstancia se podrá gravar los bienes del dominio público objeto de la Concesión.
- h. **Recuperación anticipada** - Si durante la vigencia de la Concesión, Viaducto Bicentenario recupera su inversión y la utilidad prevista así como ha cubierto la totalidad de los créditos suscritos para la realización del Sistema, podrá continuar con la titularidad de la concesión hasta el plazo originalmente pactado, pagando una contraprestación que resulte conveniente al Estado.
- i. **Rescate** - La Secretaría de Comunicaciones del Gobierno del Estado de México podrá recuperar anticipadamente, en todo tiempo, la Concesión, por causa de utilidad o interés público y devolverá a Viaducto Bicentenario en un plazo acordado con la misma, su inversión y utilidad total calculada conforme al título de concesión, más la penalización o cargo por prepago que se pudiera ocasionar en los créditos o financiamientos.
- j. **Contraprestación** - Viaducto Bicentenario se obliga a pagar mensualmente al Gobierno del Estado de México por conducto del SAASCAEM la contraprestación, equivalente al 0.5% del ingreso neto tarifado mensual sin incluir el IVA. En caso de que el aforo se comporte por encima de lo estimado en la Corrida Financiera, la contraprestación será del 0.5% de los ingresos netos excedentes, sin incluir IVA. Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 la contraprestación fue de \$281,782 en 2010 y de \$16,550 en 2009, respectivamente, en 2008 Viaducto Bicentenario no tuvo ingresos por lo que no estuvo obligada al pago de contraprestación.

### III. GANA - Carretera de altas especificaciones Amozoc-Perote

Con fecha 24 de noviembre de 2003, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”), en su carácter de concedente, otorgó concesión a GANA (“Concesionario”) para la construcción, explotación, conservación y mantenimiento de la carretera de altas especificaciones de jurisdicción federal de 104.9 kilómetros de longitud, con origen en el entronque Amozoc III, ubicado en el kilómetro 137+455 de la autopista de cuota México-Orizaba y con terminación en el entronque Perote III, localizado en el kilómetro 104+971 de la carretera Amozoc-Perote, en los estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz (“Vía Concesionada”).

Asimismo, GANA obtuvo título de concesión para operar, conservar, explotar y mantener el libramiento de Perote, con una longitud de 17.6 kilómetros, con origen en el kilómetro 94+000 de la carretera federal Acatzingo-Zacatepec-Perote-Jalapa y terminación en el kilómetro 111+581 de la misma carretera, en el estado de Veracruz (“Libramiento Perote”).

En octubre de 2008 se concluyó la construcción de la totalidad de la Vía Concesionada.



Los términos establecidos en la Concesión son los que a continuación se señalan:

- a. **Objeto** - La concesión otorga el derecho a construir, operar, explotar, conservar, y mantener la Vía Concesionada; así como el derecho de operar, explotar, conservar y mantener el Libramiento Perote y establece las condiciones para que dichas actividades se lleven a cabo.
- b. **Vigencia** - El plazo de vigencia será de 30 años para el entronque Amozoc III y con terminación en el entronque Perote III y de 20 años para el libramiento de Perote de la carretera Federal de Acatzingo-Zacatepec-Perote-Jalapa, contados a partir de la fecha de otorgamiento del Título de Concesión, prorrogables de conformidad con la condición cuadragésimo tercera del Título de Concesión, siempre que la Concesionaria haya cumplido con las condiciones del Título y solicite la prórroga dentro de la última quinta parte de su vigencia y a más tardar un año de su conclusión.
- c. **Tarifas** - GANA se obliga a explotar la concesión, conforme a las bases de regulación tarifaria contenidos en el título de concesión y a aplicar la tarifa promedio máxima, a efecto de que las tarifas específicas que establezca, den por resultado una tarifa promedio observada igual o menor que la tarifa promedio máxima.
- d. **Fideicomiso de administración para pago del costo de liberación del derecho de vía** - Con fecha 19 de noviembre de 2003 y en cumplimiento de sus obligaciones derivadas de las bases generales de concurso y la concesión, GANA constituyó, en calidad de fideicomitente, el fideicomiso de administración, bajo el número 392, con Banco INVEX, S. A., como institución fiduciaria, mismo que tiene por objeto fiduciario principal el de administrar la totalidad de los recursos derivados de la explotación de la concesión, así como los demás recursos relacionados con la Vía Concesionada y el Libramiento Perote, hasta su liquidación y extinción. GANA se obliga a afectar en el fideicomiso de administración la totalidad de las cantidades resultantes de la explotación de la concesión, las que serán administradas en los términos establecidos en la concesión y del contenido clausular de dicho contrato de fideicomiso.

Con fecha 31 de octubre de 2007, se firmó el convenio de sustitución de Institución Fiduciaria, para sustituir a Banco INVEX, S.A., por Banco Santander, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander por el F/200193

El fideicomiso de administración debe jerarquizar el uso de los recursos de su patrimonio y destinarlo al pago de sus obligaciones que se indican con la siguiente prelación:

- i. La construcción de las obras;
- ii. Las contribuciones fiscales, incluyendo la contraprestación;
- iii. Los gastos de operación, mantenimiento y supervisión de la Vía Concesionada y el Libramiento Perote, incluyendo los honorarios fiduciarios;
- iv. La constitución del fondo de conservación;
- v. El servicio de los créditos (principal e interés);
- vi. El reembolso a la concesionaria del capital de riesgo efectivamente aportado, incluyendo su rendimiento de acuerdo a la TIR establecida en la concesión; y
- vii. Una vez cubierto el capital de riesgo y su TIR y aplicadas las bases de regulación tarifaria, compartir los excedentes que hubiera con el Fideicomiso Fondo de Inversión en la Infraestructura ("FINFRA").

- e. **Fideicomiso de administración No. 300861** - Con fecha 22 de junio de 2010, se celebró el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración, Garantía y Fuente de pago Número F/300861. El contrato de Fideicomiso fue celebrado entre GANA, como Fideicomitente y Fideicomisario en segundo lugar, Obrascon Huarte Lain, S. A. (OHL), como Fideicomitente y Fideicomisario en segundo lugar, como Fideicomitente y Fideicomisario en segundo lugar Banco Santander (México), S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander (Santander), en su calidad de Banco Agente, como Fideicomisario en primer lugar y HSBC México, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC División Fiduciaria (HSBC), como Fiduciario.

Los bienes y derechos que integran el patrimonio del Fideicomiso son los Derechos Fideicomitados, cantidades que los Fideicomitentes tengan derecho a recibir, aportaciones que realice OHL CM, todos los valores e inversiones adquiridos o realizados por el Fiduciario, los saldos de cuenta del Fideicomiso y los ingresos o rendimientos de cualquier clase que se obtenga de alguno de los bienes previamente mencionados.

La finalidad del Fideicomiso y las obligaciones del Fiduciario que el contrato constituye son las siguientes:

- a) Que el Fiduciario reciba la propiedad, administre y mantenga en garantía los bienes y derechos que conforman el Patrimonio del Fideicomiso, y ejerza, o permita que se ejerzan todos los derechos inherentes a dicho Patrimonio del Fideicomiso, para lo cual el Fiduciario celebrará todos los actos necesarios que le sean instruidos.
- b) Recibir cualquier cantidad derivada de los Derechos de Cobro y administrarlos y aplicarlos en términos del contrato.
- c) Recibir del Banco Agente, por cuenta y orden del Acreditado, los importes provenientes de las disposiciones del Crédito otorgado al amparo del Contrato de Crédito y, una vez recibidos dichos recursos, destinarlos a los fines previstos en el Contrato de Crédito conforme a lo dispuesto para tal efecto en este contrato.
- d) Recibir, de tiempo en tiempo a partir de la fecha de constitución del Contrato, las cantidades que correspondan al Acreditado al amparo de cualquier Contrato de Cobertura, para su aplicación conforme al presente.
- e) Recibir, de tiempo en tiempo, cualquier otra cantidad derivada de los Derechos Fideicomitados, para su aplicación conforme al Contrato.
- f) Recibir de OHL CM, las aportaciones que deba realizar en los términos del Contrato y del Contrato de Crédito, para su aplicación conforme a este Contrato.
- g) Que el Patrimonio del Fideicomiso garantice el cumplimiento de las Obligaciones Garantizadas.
- h) Que el Fiduciario abra y mantenga la Cuenta del Fideicomiso y realice los retiros, pagos y transferencias, así como cualquier otra cuenta bancaria y de inversión necesaria para efectuar las operaciones contempladas en el Contrato.
- i) El Fiduciario invierta cualesquiera cantidades que mantenga en depósito en la Cuenta del Fideicomiso en Inversiones Permitidas.
- j) Recibir el pago de los honorarios fiduciarios, de acuerdo con lo establecido.
- k) Que el Fiduciario lleve a cabo las acciones necesarias para la defensa del Patrimonio del Fideicomiso, para lo cual podrá otorgar y revocar poderes para pleitos y cobranzas.
- l) Que el Fiduciario cumpla, exclusivamente con el cargo al Patrimonio con cargo al Patrimonio del Fideicomiso, con las obligaciones de pago a cargo del Acreditado, conforme al presente Contrato.

- m) A la terminación del Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario revierta el Fideicomitente correspondiente, o transmita a la persona que cada uno de estos, de forma separada, le instruya por escrito, cada uno de los bienes que integren el Patrimonio del Fideicomiso en ese momento en la forma que el Fideicomitente correspondiente se lo instruya.

Al 31 de diciembre, el saldo del fideicomiso se integra como sigue:

	<b>2010</b>	2009	2008
Fondo de liberación de derecho de vía	\$ -	\$ -	\$ 9,018
Fondos de fideicomiso HSBC	<b>53</b>	-	-
Fondo de mantenimiento	<b>68,218</b>	3,099	1,884
Fondo de operación	<b>73,046</b>	8,213	96,769
Banco concentrador	<b>4,909</b>	7,114	767
Total fondos en fideicomiso (véase nota 4)	<b>\$ 146,226</b>	<b>\$ 18,426</b>	<b>\$ 108,438</b>

- f. **Derechos** - GANA durante el plazo de concesión, tiene derecho a recuperar su capital riesgo más una tasa interna de retorno. Asimismo, de conformidad con la condición trigésimo-sexta, la concesión es reequilibrable económicamente si circunstancias de orden económico, o caso fortuito o fuerza mayor, han desequilibrado la misma en o más de un 5%, poniendo en peligro la viabilidad del proyecto.
- g. **Transmisión de la concesión** - GANA no podrá ceder o gravar, parcial o totalmente los derechos derivados de la Concesión o de los bienes afectos a la explotación del Sistema Carretero, sin autorización previa y por escrito de la SCT, excepto los derechos al cobro de peaje, los cuales podrán cederse, en su caso, cuando reúnan las condiciones legales aplicables y bajo la responsabilidad exclusiva de GANA.
- Bajo ninguna circunstancia se podrá gravar los bienes del dominio público objeto de la Concesión.
- h. **Recuperación anticipada** - En caso de que el ingreso neto de la concesión resulte mayor al proyectado y como consecuencia la Compañía obtenga la TIR establecida para el capital de riesgo antes de que concluya el plazo de la vigencia de la concesión, los excedentes económicos que se generen serán compartidos entre la concesionaria y el FINFRA, conforme al Título de Concesión.
- i. **Rescate** - El Gobierno Federal podrá recuperar anticipadamente, en todo tiempo, la Concesión, por causa de utilidad o interés público e indemnizará a la Concesionaria con un monto, que determinado por peritos, tomará en consideración el capital de riesgo no pagado y el rendimiento del mismo, calculado conforme a la TIR.
- j. **Contraprestación** - GANA se obliga a pagar anualmente al Gobierno Federal la contraprestación, equivalente al 0.5% de los ingresos brutos tarifados de la concesión, respecto de los ingresos obtenidos en el año inmediato anterior. En el 2010, 2009 y 2008 se devengaron por este concepto la cantidad de \$1,509, \$1,300 y \$738, respectivamente.
- k. **Subvenciones gubernamentales** - Como parte del título de concesión se establece que el Fideicomiso de Inversión en Infraestructura constituido por el Gobierno Federal en BANOBRAS ("FINFRA") realizara una aportación inicial para ser utilizada en la construcción de la Vía Concesionada, para lo cual, el 14 de octubre de 2005, GANA celebró convenio de aportaciones relacionado con el sistema carretero de los estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz, que comprende el tramo Amozoc-Perote; con Banco Invex, S. A., Institución Fiduciaria en el fideicomiso de administración Núm. 392; y con Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. N. C., Institución Fiduciaria en el fideicomiso FINFRA, con el propósito de otorgar viabilidad financiera a la construcción de la Vía Concesionada para el pago de estimaciones de obra, por un importe total de \$1,116,700 (con inflación a septiembre de 2005). Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 se han dispuesto fondos para obra por la cantidad de \$1,159,412, \$1,159,412 y \$1,110,942, respectivamente. En caso de que el ingreso neto de la vía concesionada resulte mayor al proyectado y

como consecuencia GANA obtenga la TIR establecida para el capital de riesgo antes de que concluya el plazo de vigencia de la concesión, los excedentes económicos que se generen serán compartidos entre GANA y el FINFRA conforme a la metodología de cálculo señalada en el propio título de concesión. El importe aportado por el FINFRA se encuentra garantizado para su correcta utilización con una carta de crédito equivalente al 75% del capital de riesgo.

#### IV. AUTOVIAS - Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla

Con fecha 7 de marzo de 2008, el Gobierno del Estado de Puebla, otorgó concesión a Autovías (“Concesionario”) para la elaboración del proyecto, construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del libramiento Norte de la Ciudad de Puebla, con una longitud de 31.5 kilómetros, con origen en el poblado de San Miguel Xoxtla y San Francisco Ocotlán encontrando con la Autopista México Puebla y terminando en el Poblado de Amozoc de Mota entroncando con la Autopista Puebla Orizaba.

El 18 de junio de 2009, celebraron el primer convenio modificatorio, modificando la cláusula tercera, ampliando la vigencia de la concesión será por el término necesario para que la concesionaria recupere su inversión total más el rendimiento convenido en la cláusula novena, asimismo modifican la cláusula décima en la cual la concesionaria aportará a un fideicomiso hasta la cantidad de \$550,000 para la liberación de derecho de vía.

El 8 de diciembre de 2010, celebraron un segundo convenio modificatorio, modificando la cláusula primera, cambiando la longitud del Libramiento de 31.5 kms a 34.9 kms, el Estado se obliga a reconocer a la Concesionaria la inversión que se genere por la modificación en términos de la cláusula vigésima, asimismo en congruencia con lo mencionado en la cláusula vigésima, las tarifas máximas iniciales para la operación estarán expresadas en pesos del primero de enero de dos mil ocho sin incluir el impuesto al valor agregado.

Los términos establecidos en la Concesión son los que a continuación se señalan:

- a. **Objeto** - La concesión otorga el derecho a construir, operar, explotar, conservar, y mantener la Vía Concesionada; y establece las condiciones para que dichas actividades se lleven a cabo.
- b. **Vigencia** - El plazo de vigencia será de 30 años, contados a partir de la fecha de otorgamiento del Título de Concesión, prorrogables, cuando por causas no imputables a Autovías, se produjeran retrasos en el Programa de Obras por falta de liberación del derecho de vía; o imposibilidad de operar la carretera, o modificaciones al Proyecto y/o atraso, o se ejecuten obras adicionales que generen una sobreinversión; o bien, cuando por causa de fuerza mayor o caso fortuito, se vea impedida temporalmente para ejecutar el programa de obra; o bien, cuando el flujo vehicular resultare inferior al previsto en la proyección de aforo y dicha prórroga fuera necesaria para obtener la inversión total más el rendimiento previsto. El plazo de prórroga será determinado en función de los estudios técnicos y financieros que se realicen.
- c. **Tarifas** - Autovías se obliga a explotar la concesión, conforme a las bases de regulación tarifaria contenidos en el título de concesión y a aplicar la tarifa promedio máxima, a efecto de que las tarifas específicas que establezca, den por resultado una tarifa promedio observada igual o menor que la tarifa promedio máxima.
- d. **Fideicomiso de administración para pago del costo de liberación del derecho de vía** - Con fecha 19 de agosto de 2009 y en cumplimiento de sus obligaciones derivadas de las bases generales de concurso y la concesión, la Compañía constituyó, en calidad de fideicomitente, el Fideicomiso de Administración No. 0011033487, con Scotiabank Inverlat, S. A., como institución fiduciaria, mismo que tiene por objeto fiduciario principal el de administrar y pagar el costo de Liberación de Derecho de Vía, hasta los montos en que la Compañía se encuentra obligada en los términos del Programa de Liberación de Derecho de Vía del Título de Concesión relacionados con la Vía Concesionada. El saldo del fideicomiso al 31 de diciembre de 2010 y 2009 asciende a \$5,965 y \$55,787, respectivamente.

Para dar cumplimiento a los fines del fideicomiso se tiene las siguientes obligaciones:

- i. Recibir y conservar en propiedad fiduciaria: (i) la Aportación Inicial, (ii) las aportaciones futuras al patrimonio, (iii) aquellos derechos que se deriven del cumplimiento de los fines del presente fideicomiso, para destinar dichos recursos y/o derechos al cumplimiento de los fines de este fideicomiso;
  - ii. Depositar previa instrucción del Comité Técnico, los recursos para liquidar, con cargo al patrimonio del fideicomiso, las obligaciones derivadas del o los contratos que se celebren con la(s) empresa(s) encargadas de realizar las gestiones para la liberación de Derecho de Vía y las obligaciones adquiridas con las empresas que contrate para la supervisión de la liberación del derecho de vía;
  - iii. De acuerdo a las instrucciones que por escrito reciba del Comité Técnico, depositar en la cuenta de cheques que al efecto apertura, los recursos necesarios para el pago de las Indemnizaciones y/o Contraprestación a cargo del Gobierno del Estado de Puebla, por concepto de liberación de Derecho de Vía;
  - iv. De acuerdo a las instrucciones que por escrito reciba del Comité Técnico con cargo al patrimonio, depositar en la cuenta las cantidades de dinero que el Comité Técnico autorice con la finalidad de que se realicen los pagos a las personas físicas y/o morales; asesores o personal necesario para llevar a cabo actividades de gestión, negociación o supervisión de la liberación del Derecho de Vía.
- e. **Derechos** - Autovías durante el plazo de concesión, tiene derecho a recuperar su inversión total más una tasa interna de retorno fija del 10% real anual, después de impuestos. En caso de que la Concesionaria no haya recuperado su inversión total más el rendimiento previsto, se otorgará la prórroga correspondiente, conforme a la cláusula cuadragésima del título de concesión.
- f. **Transmisión de la concesión** - Autovías no podrá ceder o gravar, parcial o totalmente los derechos derivados de la Concesión o de los bienes afectos a la explotación del Sistema Carretero, sin autorización previa y por escrito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado de Puebla, excepto los derechos al cobro de peaje, los cuales podrán cederse, en su caso, cuando reúnan las condiciones legales aplicables y bajo la responsabilidad exclusiva de Autovías.

Bajo ninguna circunstancia se podrá gravar los bienes del dominio público objeto de la Concesión.

- g. **Rescate** - El estado podrá recuperar anticipadamente, la Concesión por causa de utilidad o interés público, indemnizando a Autovías con el monto necesario para que recupere su inversión total más el rendimiento previsto conforme al Título de Concesión.
- h. **Contraprestación** - Autovías se obliga a pagar anualmente al Gobierno del Estado de Puebla la contraprestación, equivalente al 0.5% de los ingresos brutos tarifados de la concesión, respecto de los ingresos obtenidos en el mes inmediato anterior, sin incluir IVA.

A la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, la construcción del libramiento no ha iniciado.

## V. CONTROLADORA VIA RÁPIDA POETAS - Vía de comunicación urbana de peaje

Con fecha 6 de abril de 2010, el Gobierno del Distrito Federal, otorgó concesión a Controladora Vía Rápida Poetas para la elaboración del proyecto de infraestructura enfocado al uso, aprovechamiento, explotación y administración del bien de dominio público, identificado como la vía de comunicación urbana de peaje, con una longitud de 5 kilómetros, con origen en entronque con la avenida Centenario en la Delegación Álvaro Obregón, y terminando en el entronque con la avenida Luis Cabrera, en la Delegación Magdalena Contreras, en el Distrito Federal; y los entronques con las avenidas Luis Cabrera, Las Torres, Las Águilas y Centenario.

Los términos establecidos en la Concesión son los que a continuación se señalan:

- a. **Objeto** - La concesión otorga el derecho de explotar, operar y administrar la Vía Concesionada; y establece las condiciones para que dichas actividades se lleven a cabo.
- b. **Vigencia** - El plazo de vigencia será de 30 años, contados a partir de la fecha de otorgamiento del Título de Concesión, los cuales podrán ser prorrogables por un período sucesivo determinado en función de los estudios técnicos y financieros de largo plazo que se realicen.
- c. **Tarifas** - Controladora Vía Rápida Poetas se obliga a explotar la concesión, conforme a las bases de regulación tarifaria contenidos en el título de concesión y a aplicar la tarifa inicial de \$28.00 incluyendo IVA misma que se expresa a valor de la fecha de otorgamiento de la presente concesión (misma que será ajustada automáticamente con base en el INPC), sin perjuicio de que Controladora Vía Rápida Poetas pueda aplicar tarifas inferiores, así como descuentos y promociones.
- d. **Fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago No. F/1361** - Con fecha del 12 de abril de 2010 y en cumplimiento de sus obligaciones derivadas de las bases generales de concurso y concesión, la Compañía constituyó, en calidad de fideicomitente A y fideicomisario en primer lugar, el Gobierno del Distrito Federal como fideicomitente B y fideicomisario en último lugar y Deutsche Bank México, S. A., Institución de Banca Múltiple, División Fiduciaria como fiduciario.

La constitución del fideicomiso considera una aportación inicial por parte del fideicomitente A por mil pesos, el fideicomitente B cede el derecho a recibir periódicamente durante la vigencia del fideicomiso los recursos derivados del 15% de las cantidades remanentes y una aportación inicial del fideicomitente A de cincuenta millones de pesos.

El presente fideicomiso tiene como finalidad (i) administrar los recursos que el fideicomitente A aportará al patrimonio del fideicomiso, para liberación del derecho de vía; y (ii) administrar la aportación GDF y destinarla según se establece en el contrato.

- e. **Derechos** - Controladora Vía Rápida Poetas durante el plazo de concesión, tiene derecho a recuperar su inversión total más una tasa interna de retorno del 10% real anual, después de impuestos, sin financiamientos. En caso de que la Concesionaria acredite que por causas no imputables a ésta no ha recuperado su inversión más el rendimiento previsto, se otorgará la prórroga correspondiente, conforme a la cláusula décima séptima del título de concesión
- f. **Transmisión de la concesión** - Controladora Vía Rápida Poetas no podrá ceder o gravar, parcial o totalmente los derechos derivados de la Concesión o de los bienes afectos a la explotación del Sistema Carretero, sin autorización previa y por escrito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Distrito Federal, excepto los derechos al cobro de peaje, los cuales podrán cederse, en su caso, cuando reúnan las condiciones legales aplicables y bajo la responsabilidad exclusiva de Controladora Vía Rápida Poetas.  
  
Bajo ninguna circunstancia se podrá gravar los bienes del dominio público objeto de la Concesión.
- g. **Recuperación anticipada** - El estado podrá recuperar anticipadamente, la Concesión por causa de utilidad o interés público o en su caso no se pueda operar parcialmente o total, por un plazo menor de un año.
- h. **Contraprestación** - Controladora Vía Rápida Poetas se obliga a pagar anualmente al Gobierno del Distrito Federal la contraprestación, equivalente al 1% de los ingresos brutos tarifados sin IVA respecto de los ingresos obtenidos en el año inmediato anterior.

La construcción de esta concesión dio inicio el 2 de agosto de 2010.

## VI. AUTOPISTA URBANA NORTE - Vía Periferia Elevada

Con fecha 16 de julio de 2010, el Gobierno del Distrito Federal, otorgó concesión a Autopista Urbana Norte (la "Concesionaria") para la explotación, operación y administración del bien de dominio público identificado como la Vía Periferia Elevada en la parte superior del Periférico Manuel Ávila Camacho (Anillo Periférico), en el tramo comprendido entre el Distribuidor Vial San Antonio finalizado en el límite entre el Estado de México y el Distrito Federal, sobre Boulevard Manuel Ávila Camacho a la altura de Calzada Parque de Chapultepec.

Los términos establecidos en la Concesión son los que a continuación se señalan:

- a. **Objeto** - La concesión otorga el derecho de explotar, operar y administrar la Vía Concesionada; y establece las condiciones para que dichas actividades se lleven a cabo.
- b. **Vigencia** - El plazo de vigencia será de 30 años, contados a partir de la fecha de inicio de operación, los cuales podrán ser prorrogables por un período sucesivo determinado en función de los estudios técnicos y financieros de largo plazo que se realicen.
- c. **Tarifas** - La Concesionaria, a partir del inicio de operación total o parcial, tendrá el derecho de cobrar a los usuarios las tarifas que la Concesionaria determine y que se calculen por tipo de vehículo, por períodos de tiempo determinados o por cualquier otro criterio objetivo justificado. Las tarifas por kilómetro de inicio y promedio serán \$1.32 y \$2.36, respectivamente. Las tarifas se ajustarán el 15 de enero de cada año calendario (iniciando en enero 2011), para tal efecto, las tarifas se multiplicarán por el factor de actualización que se obtenga de dividir el INPC vigente en ese momento, entre el INPC vigente el 15 de enero del año inmediato anterior.
- d. **Derechos** - Autopista Urbana Norte durante el plazo de concesión, tiene derecho a recuperar su inversión total más una tasa interna de retorno del 10% real anual, después de impuestos, sin financiamientos. En caso de que la Concesionaria acredite que por causas no imputables a ésta no ha recuperado su inversión más el rendimiento previsto, se otorgará la prórroga correspondiente, conforme a la cláusula décimo novena del título de concesión.
- e. **Reversión** - Al término de la Concesión, los bienes materia de la propia Concesión se revertirán de pleno derecho al control y administración del Gobierno del Distrito Federal, en el estado normal que se encuentren en su momento, libres de toda carga o gravamen y sin pago de indemnización alguna a la Concesionaria.
- f. **Recuperación anticipada** - El estado podrá recuperar anticipadamente, la Concesión por causa de utilidad o interés público o en su caso no se pueda operar parcialmente o total, por un plazo menor de un año.
- g. **Contraprestación** - Autopista Urbana Norte se obliga a cubrir al Gobierno del Distrito Federal en forma anual, un monto equivalente al 1% de los ingresos brutos tarifados sin IVA del año inmediato anterior derivados de la Operación de la Vía Concesionada.

La construcción de esta concesión dio inicio en diciembre de 2010.

## 8. Mobiliario y equipo

	2010	2009	2008
Gastos de instalación en locales arrendados	\$ 14,322	\$ 13,770	\$ 3,201
Equipo de transporte	25,758	19,329	13,982
Equipo de cómputo	21,998	12,720	4,913
Mobiliario y equipo de oficina	11,284	11,240	4,868
Equipo de señalización	7,659	6,721	3,541
Maquinaria	7,557	7,163	3,619
Equipo de energía eléctrica	234	234	234
	<b>88,812</b>	71,177	34,358
Depreciación y amortización acumulada	<b>(24,548)</b>	(15,416)	(9,369)
	<b>\$ 64,264</b>	\$ 55,761	\$ 24,989

## 9. Inversión en acciones de compañía asociada y activo intangible por concesión

- a. Al 31 de diciembre, el saldo de la inversión en acciones y activo intangible por concesión se integra como sigue:

	2010	2009	2008
Inversión en acciones (1)	\$ 1,535,611	\$ 1,496,687	\$ 963,708
Activo intangible (2)	264,147	264,147	264,147
Amortización acumulada del activo intangible	<b>(16,860)</b>	(11,240)	(5,619)
	<b>247,287</b>	252,907	258,528
Total de inversión en acciones de asociada y activo intangible por concesión	<b>\$ 1,782,898</b>	\$ 1,749,594	\$ 1,222,236

- (1) Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2009, OHL Toluca tiene una inversión en acciones por la cantidad de \$1,535,611, \$1,496,687 y \$963,708 respectivamente, que representa la inversión en el 49% del capital contable de Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S.A. de C.V. ("AMAIT"). AMAIT se constituyó el 19 de diciembre de 2003 como una empresa de participación estatal mayoritaria del Gobierno del Estado de México, siendo su actividad principal administrar, operar, construir y/o explotar el Aeropuerto Internacional "Adolfo López Mateos" ubicado en la Ciudad de Toluca (el "Aeropuerto") así como prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales para la explotación de dicho aeropuerto, para lo cual en septiembre de 2005, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT") otorgó a AMAIT la concesión para administrar, operar y explotar y en su caso construir el Aeropuerto por un plazo de 50 años. AMAIT celebró un contrato de uso y aprovechamiento o usufructo con Aeropuertos y Servicios Auxiliares ("ASA") con vigencia de 20 años, prorrogable por el período que contemple la concesión, en donde ASA se obliga a transmitir el derecho real y temporal de usar y disfrutar diversos bienes inmuebles con una superficie de 475.8 hectáreas, para ser utilizados en la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales correspondientes al Aeropuerto.

Como parte de los acuerdos para la operación del Aeropuerto, AMAIT se compromete a realizar las inversiones en obras y acciones necesarias que permitan cumplir con el desarrollo del Aeropuerto, asimismo a restituir el bien objeto del contrato incluyendo las mejoras y accesorios que construya sobre la superficie en usufructo. Al concluir el contrato, AMAIT dará inmediata posesión al nuevo propietario tanto del inmueble como de las remodelaciones, mejoras, edificaciones e instalaciones realizadas sobre el polígono en usufructo, renunciando a cualquier compensación o indemnización. Los acondicionamientos, reparaciones y modificaciones realizadas a los inmuebles podrán retirarlos siempre que sea posible hacerlo sin detrimento del inmueble. En el caso de los predios adquiridos directamente por AMAIT, que no formen parte del polígono objeto del contrato de uso y aprovechamiento o usufructo con ASA, al



término de la presente concesión o de su prórroga, en su caso, y con el objeto de mantener en operación el Aeropuerto, el Gobierno Federal tendrá derecho de preferencia para adquirir los bienes, muebles o inmuebles, obras, instalaciones y mejoras del Aeropuerto o de los bienes adheridos a estos, dedicados a la prestación de los servicios, al precio que se determine conforme al avalúo que se lleve a cabo, de conformidad con lo establecido en las disposiciones legales aplicables o, a opción del Gobierno Federal, este podrá tomar en arrendamiento los bienes. Este derecho que tiene el Gobierno Federal para tomar en arrendamiento los bienes, operará independientemente del destino que AMAIT quiera darle a dichos bienes.

En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de AMAIT, celebrada 19 de febrero de 2009, se acordó incrementar su capital social en la parte variable por \$980,392 (valor nominal), de los cuales OHL Toluca aportó \$480,392 correspondientes al 49% de su participación en el AMAIT.

- (2) Como parte de las aportaciones originales de capital hechas por OHL Toluca al AMAIT se acordó que OHL Toluca pagará una prima por suscripción de acciones por la cantidad \$512,000 (a valor nominal).

Durante el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2008, la Administración de OHL Toluca concluyó la asignación del costo original de adquisición de las acciones del AMAIT, incluyendo el pago de la prima, lo que resultó en la identificación del activo intangible en concesión por la cantidad de \$264,147, que representa el beneficio futuro por el valor del derecho sobre flujos futuros por un período de 50 años. Este activo intangible por concesión será amortizado en línea recta en función de los años remanentes de la vida de la concesión a partir del ejercicio 2008, fecha en la que se hizo la identificación del activo intangible que es de 47 años. Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, la amortización acumulada asciende a la cantidad de \$16,860, \$11,240 y \$5,619, respectivamente.

La información financiera dictaminada condensada de AMAIT al 31 de diciembre es como sigue (en miles de pesos):

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
<b>Balances generales:</b>			
Activo circulante	<b>\$ 545,693</b>	\$ 1,588,951	\$ 836,671
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto	<b>1,893,411</b>	1,518,953	1,168,581
Otros activos	<b>1,410,347</b>	843,109	887,752
Pasivo circulante	<b>(61,529)</b>	(69,258)	(52,833)
Pasivo a largo plazo	<b>(639,114)</b>	(827,293)	(873,384)
Capital social suscrito	<b>(2,236,043)</b>	(2,236,043)	(1,255,651)
Prima por suscripción de acciones	<b>(517,936)</b>	(517,936)	(517,936)
Utilidades retenidas	<b>(394,829)</b>	(300,483)	(193,200)
<b>Estados de resultados:</b>			
Ingresos por servicios aeroportuarios y comerciales	<b>\$ 259,446</b>	\$ 284,545	\$ 420,121
Costos y gastos	<b>(218,013)</b>	(257,273)	(240,763)
Otros productos, neto	<b>9,292</b>	42,177	8,741
Resultado integral de financiamiento	<b>54,838</b>	49,278	8,680
Impuesto a la utilidad	<b>(11,218)</b>	(11,409)	(56,836)
Utilidad neta	<b>\$ 94,345</b>	\$ 107,318	\$ 139,943
Participación de OHL Toluca en AMAIT	<b>\$ 46,229</b>	\$ 52,586	\$ 68,572
Ajuste por efectos de inflación de ejercicios anteriores en OHL Toluca	-	-	(14,192)
Participación de OHL Toluca en AMAIT, neto	<b>\$ 46,229</b>	\$ 52,586	\$ 54,380

## 10. Cuentas por pagar a proveedores, impuestos y gastos acumulados.

	2010	2009	2008
Proveedores	\$ 352,415	\$ 90,069	\$ 56,844
Acreedores diversos	3,804	86,970	62,411
Cuentas por pagar por adquisición de acciones a la participación no controladora (1)	77,395	411,930	-
Impuestos por pagar	188,004	52,355	13,530
Gastos acumulados	52,489	30,488	12,691
Participación de los trabajadores en las utilidades	1,086	855	517
	<b>675,193</b>	<b>672,667</b>	<b>145,993</b>
Menos: Documentos por pagar por adquisición de acciones a la participación no controladora a largo plazo (1)	-	(77,395)	-
Pasivo a corto plazo	<b>\$ 675,193</b>	<b>\$ 595,272</b>	<b>\$ 145,993</b>

- (1) Corresponde a la cuenta por pagar a Facopsa por la compra de acciones de GANA, la fecha de pago de esta cuenta es el 30 de septiembre de 2011.

## 11. Préstamos bancarios a largo plazo

	2010	2009	2008
Crédito sindicado Tramo A otorgado a CONMEX (a)	\$ 5,970,000	\$ 6,000,000	\$ 6,000,000
Crédito sindicado Tramo B otorgado a CONMEX (a)	6,250,837	3,700,000	-
Crédito simple subordinado (b)	1,574,890	-	-
Crédito simple preferente A otorgado a Viaducto Bicentenario (c)	1,970,537	964,257	-
Crédito subordinado otorgado a Viaducto Bicentenario (c)	654,043	161,905	-
Crédito Inbursa otorgado a Viaducto Bicentenario (d)	1,970,537	-	-
Crédito Santander otorgado a GANA (e)	600,000	-	-
Crédito simple BBVA otorgado a AUNORTE (f)	231,616	-	-
	<b>19,222,460</b>	<b>10,826,162</b>	<b>6,000,000</b>
Porción circulante de la deuda a largo plazo	<b>(956,615)</b>	<b>(30,000)</b>	<b>-</b>
	<b>\$ 18,265,845</b>	<b>\$ 10,796,162</b>	<b>\$ 6,000,000</b>

- (a) Con fecha 23 de junio de 2009, CONMEX obtuvo un refinanciamiento de su deuda, por lo que celebró un contrato de crédito simple por \$12,500,000 (valor nominal) mediante préstamo sindicado el cual fue dividido en Tramo "A" (\$6,000,000) y Tramo "B" (\$6,500,000). En el tramo A participan Banco BBVA Bancomer, S. A. con \$2,200,000; Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito (BANOBRA) con \$3,000,000 y Banco del Norte, S.A. (BANORTE) con \$800,000. En el Tramo B, participan Banco BBVA Bancomer, S. A. con \$300,000; Banobras con \$1,500,000, Banorte con \$1,200,000, Instituto de Crédito Oficial (ICO) con \$1,875,000, y Banco Santander, S. A. (Santander) con \$1,625,000.

Destino de los recursos:

Al 31 de diciembre de 2010, los recursos del tramo A han sido dispuestos en su totalidad y se han destinado al pago anticipado del total del crédito sindicado que por esta misma cantidad CONMEX tenía contratado con fecha 20 de octubre de 2008 con Bancomer, Banobras y Banorte y se habían dispuesto \$6,250,837 del total del crédito Tramo B.

El pago del crédito tramo “A” deberá realizarse en un plazo de 15 años a partir del 30 de Junio de 2010 mediante 29 exhibiciones y el tramo “B” el pago deberá realizarse también en 15 años a partir del 30 de Junio del 2011 en 27 exhibiciones, ambos por los montos resultantes de aplicar al crédito dispuesto, los porcentajes establecidos en el contrato. Este financiamiento devenga intereses sobre el saldo insoluto del crédito dispuesto, con base en la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (“TIIE”) a 28 días más ciertos punto porcentuales adicionales que varían durante la vigencia del financiamiento.

El importe máximo del crédito otorgado a la Compañía asciende a \$12,500,000. Al 31 de diciembre de 2010, se han dispuesto \$12,250,837, de los cuales ya se han hecho pagos durante 2010 de \$30,000.

- (b) Con fecha 14 de diciembre de 2010, la Compañía celebró un contrato de apertura de crédito simple subordinado por importe máximo de \$2,000,000, estructurado en un único tramo.

Destino de los recursos:

La acreditada destinara la primera disposición del crédito subordinado al pago de (i) las comisiones por apertura y por ingeniería financiera derivadas del contrato y el IVA correspondiente, (ii) los gastos y costos derivados de la contratación del Contrato de Derivado del Crédito subordinado. La segunda disposición del crédito subordinado será destinada: (i) al pago a la acreditada, de las inversiones realizadas con motivo de la construcción del proyecto, (ii) al pago de los intereses generados bajo el crédito subordinado durante el período de construcción y (iii) al pago de la comisión por saldos no dispuestos. La tercera y subsecuentes disposiciones del Crédito Subordinado serán destinadas: (i) al pago de las inversiones por realizarse con motivo de la construcción del proyecto; (ii) al pago de los intereses generados bajo el Crédito Subordinado durante el período de construcción y (iii) al pago de la comisión al pago de la comisión por saldos no dispuestos.

El pago del crédito subordinado incluyendo principal e intereses, se realizará mediante amortizaciones, calculadas en función del ratio de cobertura para el servicio de deuda (RCSD) el cual se obtiene de dividir el flujo de caja generado en un período determinado entre el servicio de deuda del crédito preferente devengado en el mismo período; dicho servicio de deuda comprende la suma de los importes totales, principal, intereses y las comisiones que deba pagar la Compañía en virtud del contrato de crédito preferente, más los importes que deba pagar en virtud del contrato de derivado del crédito preferente menos los importes que reciba en virtud de ese último contrato. Dichas amortizaciones serán pagadas con el efectivo disponible en el Fondo preventivo, aplicando los porcentajes establecidos en el contrato de crédito, según corresponda al factor de RCSD obtenido en el período de pago. La Compañía no deberá tener pendiente de pago ninguna parte del principal del crédito subordinado y demás accesorios del mismo, al 15 de diciembre de 2026.

La tasa de interés que devenga es la tasa TIIE más un margen financiero que significa la aplicación de 175 puntos base anuales adicionales a las sobretasas que se mencionan a continuación:

- La “TIIE” a 28 días; más 275 puntos base anuales desde la fecha de la primer disposición y hasta el 31 de diciembre de 2010.
- La “TIIE” a 28 días; más 300 puntos base anuales desde el 1 de enero de 2011 hasta el 31 de diciembre de 2011.
- La “TIIE” a 28 días; más 325 puntos base anuales desde el 1 de enero de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2013.
- La “TIIE” a 28 días; más 350 puntos base anuales desde el 1 de enero de 2014 hasta el 31 de diciembre de 2015.
- La “TIIE” a 28 días; más 375 puntos base anuales desde el 1 de enero de 2016 hasta el 31 de diciembre de 2017.
- La “TIIE” a 28 días; más 400 puntos base anuales desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2019.
- La “TIIE” a 28 días; más 425 puntos base anuales desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2021
- La “TIIE” a 28 días; más 450 puntos base anuales desde el 1 de enero de 2022 y hasta el pago total del crédito.

Al 31 de diciembre de 2010, se habían dispuesto \$1,574,890 del total del crédito subordinado

- (c) Con fecha 27 de noviembre de 2009, Viaducto Bicentenario celebró contratos de apertura de crédito simple (los Contratos) con BANOBRAS y Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) por los cuales le otorgaron a Viaducto Bicentenario líneas de crédito de hasta \$2,000,000 y \$1,500,000, respectivamente. Las disposiciones de los créditos se llevaran a cabo a través del fondo concentrador del fideicomiso 915 (ver nota 7.II), una vez transferidos los recursos provenientes de los créditos.

Destino de los recursos:

**i. BANOBRAS (crédito preferente A)**

La cantidad de \$2,000,000 del crédito se destinaron al pago de la contraprestación inicial al Gobierno del Estado de Mexico, el pago de las inversiones realizadas y por realizar en relación con la construcción del proyecto y el pago del IVA derivado de la construcción del proyecto, el pago de gastos asociados a la liberación del derecho de vía, supervisión externa, contratación del ingeniero independiente y otros asesores contratados durante el período de construcción, el pago de los honorarios del fiduciario, el pago de las comisiones por la obtención del crédito, el pago de los demás conceptos relacionados con la construcción y puestas en operación del proyecto.

Esta línea de crédito deberá pagarse en un plazo de 15 años mediante 60 exhibiciones conforme a la cláusula sexta del contrato de crédito, tomando el saldo insoluto del crédito dispuesto a la fecha de los pagos, y devengando intereses como sigue:

- Tasa de interés fija de 8.2550% más 275 puntos base anuales a partir de la primera disposición y hasta al 31 de diciembre de 2010.
- Tasa de interés fija de 8.2550% más 300 puntos base anuales del 1 de enero de 2011 al 31 de diciembre de 2011.
- Tasa de interés fija de 8.2550% más 325 puntos base anuales del 1 de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2013.
- Tasa de interés fija de 8.2550% más 350 puntos base anuales del 1 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2015.
- Tasa de interés fija de 8.2550% más 375 puntos base anuales a partir del 1 de enero de 2016 y hasta el 27 de noviembre de 2017.
- Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (“TIIE”) a 91 días más 375 puntos base anuales del 27 de noviembre de 2017 al 31 de diciembre de 2017.
- La “TIIE” a 91 días; más 400 puntos base anuales del 1 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2019.
- La “TIIE” a 91 días; más 425 puntos base anuales del 1 enero de 2020 al 31 de diciembre de 2021
- La “TIIE” a 91 días; más 450 puntos base anuales del 1 enero de 2022 hasta el pago total del Crédito Preferente.

El importe máximo del crédito otorgado a Viaducto Bicentenario asciende a \$2,000,000. La amortización de dicha línea de crédito iniciará a partir del mes de marzo de 2014, conforme a la cláusula sexta del contrato de crédito.

Al 31 de diciembre de 2010 se habían dispuesto \$1,970,537 de esta línea de crédito.

## ii. FONADIN (crédito subordinado)

La cantidad de \$1,200,000 del crédito se destinara a cubrir parcialmente el pago de principal e intereses de los Créditos Preferentes, el pago de los costos del contrato derivado, el pago de las comisiones del crédito subordinado, la capitalización de los intereses del crédito subordinado devengados y no pagos y los gastos de estructuración del presente contrato, incluyendo sin limitar, los honorarios y gastos de los asesores de FONADIN.

La cantidad de \$300,000 del crédito se destinara al pago de los costos de la obra, estudios, permisos, escalatorias, equipo de control, así como otros gastos asociados a la construcción del proyecto.

Esta línea de crédito deberá pagarse en un plazo de 15 años mediante 60 exhibiciones conforme a la cláusula sexta del contrato de crédito subordinado, tomando el saldo insoluto del crédito dispuesto a la fecha de los pagos, y devengando intereses con base en la TIIE a 91 días más ciertos puntos porcentuales adicionales que varían durante la vigencia del financiamiento.

El importe máximo del crédito otorgado a Viaducto Bicentenario asciende a \$1,500,000. La amortización de dicha línea de crédito iniciará a partir del mes de marzo de 2014, conforme a la cláusula sexta del contrato de crédito.

Al 31 de diciembre de 2010 se habían dispuesto \$654,043, de esta línea de crédito.

- (d) Con fecha 16 de marzo de 2010, Viaducto Bicentenario celebró un contrato de crédito simple con Banco Inbursa, S. A. (Inbursa), por el cual se le otorgó a Viaducto Bicentenario, una línea de crédito de hasta \$2,000,000. Las disposiciones del crédito se llevarán a cabo a través del abono de los recursos al fondo concentrador del fideicomiso de administración y fuente de pago Núm. 915.

Destino de los recursos:

- a) La primera disposición del crédito, será destinada al pago anticipado del crédito preferente B, incluyendo cualquier gasto pagadero bajo el mismo y el pago de la comisión por estructuración y comisión por ingeniería financiera, equivalentes al 1% y 1.5% del crédito, respectivamente.
- b) Las subsecuentes disposiciones del crédito serán destinadas a:
  - i) Pago de la contraprestación inicial al Gobierno del Estado de México de conformidad a lo establecido en el título de concesión.
  - ii) Pago de las inversiones realizadas y por realizar en relación con la construcción del proyecto.
  - iii) Pago del IVA derivado de la construcción del proyecto
  - iv) Pago de gastos asociados a la liberación del derecho de vía, supervisión externa, contratación del Ingeniero Independiente y otros asesores contratados durante el período de construcción.
  - v) Pago de los costos derivados del contrato de derivado
  - vi) Pago de los honorarios del Fiduciario
  - vii) Pago de la comisión por disponibilidad, por el equivalente al 0.75% anual sobre el saldo promedio trimestral no dispuesto del crédito pagadero trimestralmente, en cada fecha de pago de intereses, con cargo al crédito durante el período de disposición, así como el correspondiente IVA de ésta; y

viii) El pago de los demás conceptos relacionados con la construcción y puesta en operación del proyecto, respetando en todo momento la proporción de recursos para el proyecto.

Esta línea de crédito deberá pagarse en un plazo de 15 años mediante 60 exhibiciones tomando el saldo insoluto del crédito dispuesto a la fecha de los pagos, y devengando intereses con base en la tasa TIIE a 91 días, más ciertos puntos porcentuales adicionales que varían durante la vigencia del financiamiento.

El importe máximo del crédito otorgado a la Viaducto Bicentenario asciende a \$2,000,000. La amortización de dicha línea de crédito iniciará a partir del mes de marzo de 2014, conforme a la cláusula sexta del contrato de crédito.

Al 31 de diciembre de 2010 se habían dispuesto \$1,970,537, de esta línea de crédito.

Los créditos de CONMEX y Viaducto Bicentenario incluyen cláusulas restrictivas entre las que se encuentran la prohibición de fusionarse o escindirse sin previa autorización de las instituciones acreedoras, modificar su tenencia accionaría y estatutos sociales sin expreso consentimiento de las mismas, cambio de giro, disolución, garantizar con sus bienes algún financiamiento adicional; así como el cumplimiento de ciertas obligaciones de hacer, entre las que destacan las siguientes:

- a) Cumplir con las obligaciones de pago derivadas del crédito.
- b) Presentar estados financieros trimestrales.
- c) Presentar estados financieros anuales auditados por contador público independiente.
- d) Proporcionar constancia suscrita por el responsable del área de finanzas haciendo constar que a la fecha de los estados financieros CONMEX y Viaducto Bicentenario se encuentra en cumplimiento de todas sus obligaciones bajo este crédito.
- e) Notificar por escrito cualquier efecto material adverso o causa de vencimiento anticipado prevista en el contrato, así como causa de revocación, rescate u otro vencimiento anticipado; incumplimiento de obligaciones de la acreditada, litigio y/o conflicto laboral.
- f) Mantener en vigor, obtener o renovar las licencias, autorizaciones y aprobaciones que actualmente o en el futuro se requieran para permitir el cumplimiento de sus obligaciones conforme dicho contrato de crédito y contratos del proyecto.
- g) Operar diligentemente el proyecto, en estricto apego al título de Concesión.
- h) Mantener vigentes las pólizas de seguros establecidas en la Concesión y en el análisis de riesgos.
- i) Pagar puntualmente los adeudos fiscales que se generen por la operación y explotación del sistema carretero.
- j) Mantener libros y registros contables apropiados de acuerdo a las Normas de Información Financiera Mexicanas por la operación y explotación del sistema carretero.
- k) Permitir al banco agente y/o las instituciones acreedoras visitar, inspeccionar sus empresas y solicitar datos o documentos relacionados con el crédito, cuando así lo requieran.
- l) Reembolsar directamente o a través del fideicomiso, cualquier gasto razonable relacionado con el presente contrato.

Al 31 de diciembre de 2010, CONMEX y Viaducto Bicentenario han cumplido todas las obligaciones anteriores.

La TIE y la UDI, vigentes a la fecha de los estados financieros, fueron como sigue:

	<b>2010</b>	2009	2008	16 de febrero de 2011
TIE a 28 días	<b>4.88%</b>	4.93%	8.69%	4.83%
TIE a 91 días	<b>4.95%</b>	5.03%	8.74%	4.87%
UDI	<b>4.526308</b>	4.287023	4.184316	4.565158

- e) Con fecha 22 de junio de 2010 GANA celebró un contrato de crédito simple con Banco Santander (México), S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander y Banco Invex, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero, por el cual se le otorgó a GANA, una línea de crédito de hasta \$600,000. Las disposiciones del crédito se llevarán a cabo a través del depósito de los recursos al fondo concentrador del fideicomiso de administración No. 300861.

La disposición del crédito, será destinada al pago los créditos otorgados a GANA por los accionistas de GANA (Obrascón Huarte Lain, S. A. y OHL México, S. A. B. de C. V.).

Esta línea de crédito deberá pagarse en un plazo de 1 año mediante una sola exhibición, devengando intereses como sigue.

- TIE a 28 días más 250 puntos base a partir de la fecha de contrato y hasta el 22 de junio de 2011.
- TIE a 28 días más 300 puntos base a partir del 22 de junio de 2011.

El importe máximo del crédito otorgado GANA asciende a \$600,000. La amortización del crédito será en una sola exhibición, a realizarse el 22 de noviembre de 2011, fecha de vencimiento. Constituyendo el Fideicomiso irrevocable de administración, garantía y fuente de pago con HSBC (ver nota 7 III e.) en el cual establecen que quedan como garantía los derechos de cobro correspondientes a GANA, los derechos a recibir, más no a disponer, de las cantidades que se dispongan conforme al Contrato de Crédito, y sujeto únicamente a que se celebren, los derechos económicos a favor de GANA derivados de los Contratos de Cobertura, junto con cualesquiera cantidades que reciba en relación con los mismos. (Los derechos de cobro según contrato - significan, conjuntamente, todos los derechos de GANA para cobrar o recibir ingresos, pagos u otras compensaciones de cualquier tipo conforme al Contrato de Fideicomiso).

Al 31 de diciembre de 2010 existen intereses devengados no pagados por \$862.

- f) Con fecha 22 de diciembre de 2010, AUNORTE obtuvo un financiamiento de deuda por lo que firmó un contrato de crédito simple con Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S. A. de hasta por 55,000,000 de euros (equivalente \$909,144, a un tipo de cambio de 16.5299 vigente al 31 de diciembre de 2010). Sobre el límite del crédito concedido el banco percibirá una comisión de apertura de 0.50% a la fecha de firma del contrato.

Destino de los recursos:

El crédito se concede con la finalidad única y exclusiva de financiar parcialmente los costos relacionados con la concesión, intereses y comisiones, independientemente de su naturaleza y que son necesarios para el desarrollo de las misma, así como la construcción de obras constituido como parte de su objeto, incluyendo el reembolso al socio de los adelantos efectuados a la fecha.

Disposición del crédito:

Se podrá solicitar una o varias disposiciones conforme a la siguiente prelación:

- i. Se deberá formalizar una cobertura de tipo de cambio que quede cubierto el 100% del importe del crédito dispuesto.
- ii. El margen aplicable a cada operación de cobertura de tipo de cambio será del 0.50%

Sobre el saldo medio no dispuesto, se devengará y percibirá una comisión de disponibilidad del 0.60% anual, la cual se liquidará de forma trimestral al 0.15% trimestral en las fechas de liquidación de intereses.

Al 31 de diciembre de 2010, se habían dispuesto \$231,616 del total de crédito.

El pago del crédito deberá realizarse el 22 de diciembre de 2011.

Este financiamiento devenga intereses con base en el EURIBOR, más un diferencial de:

- 1.25 puntos durante los primeros seis meses de vigencia del crédito, es decir, del 22 de diciembre de 2010 hasta el 22 de mayo de 2011.
- 1.75 puntos durante los últimos seis meses de vigencia del crédito, es decir del 22 de mayo de 2011 al 22 de diciembre de 2011.

La tasa EURIBOR al 31 de diciembre de 2010 fue de 1.526%.

Los intereses pactados se devengarán por días y se liquidarán por trimestres vencidos en los días 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre de cada año, y en el caso del vencimiento final de la operación.

Si durante la vigencia del crédito se produjesen circunstancias que pudieran afectar negativamente a la solvencia de AUNORTE, para hacer frente a las obligaciones derivadas del contrato de crédito, AUNORTE se obliga a constituir, a requerimiento del banco acreedor, las garantías reales sobre bienes inmuebles o muebles o derechos que por éste se le exijan, en aseguramiento de las obligaciones.

- (g) Con fecha 17 de diciembre de 2010, Autovías Concesionadas OHL, celebró un contrato de apertura de crédito simple con Scotiabank Inverlat, S. A. como acreditante e ING Bank (México), S. A., por el cual se le otorgó a Autovías una línea de crédito de hasta \$650,000.

Destino de los recursos:

- i. Adquisición de derecho de vía a través del Fideicomiso de Derecho de Vía para llevar a cabo el proyecto.
- ii. El pago de costos relacionados directamente con la adquisición de los Derechos de Vía, siempre y cuando sean razonables, justificables, documentados y que se encuentren directamente relacionados con la realización del proyecto.
- iii. El pago de comisiones e intereses de conformidad con el contrato.

Autovías se obliga a utilizar el crédito única y exclusivamente para el propósito del crédito, en el entendido de que no se podrá destinar más de \$550,000 para la liberación de derecho de vía, no se podrá destinar más de \$70,000 para cubrir el pago de intereses, comisiones y gastos de obligación de derivados y no se podrá destinar más del 15% del monto total del crédito para otros gastos.



Esta línea de crédito deberá pagarse a más tardar a los doce meses transcurridos a partir del 17 de diciembre de 2010 (fecha de firma del contrato) tomando el saldo insoluto del crédito dispuestos a la fecha de los pagos y devengando intereses con base en la TIIE a 28 días, más ciertos puntos porcentuales adicionales que varían durante la vigencia del crédito.

Al 31 de diciembre de 2010 este crédito no había sido dispuesto.

(h) Los vencimientos del pasivo a largo plazo al 31 de diciembre de 2010, son como sigue:

<b>Año de vencimiento</b>	<b>Importe</b>
2012	\$ 200,500
2013	269,500
2014	3,730,918
2015	1,806,324
2016	604,670
Años posteriores	11,653,933
<b>Total del pasivo a largo plazo</b>	<b>\$ 18,265,845</b>

## 12. Beneficios a empleados

a. El costo neto del período por las obligaciones derivadas de beneficios de retiro, primas de antigüedad y beneficios por terminación ascendió a \$4,680, \$3,906 y \$3,064, en 2010, 2009 y 2008 respectivamente.

La Compañía reconoce obligaciones por beneficios definidos que cubre a todos los empleados que cumplan 65 años de edad.

Estas obligaciones cubren también primas de antigüedad, que consiste en un pago único de 12 días por cada año trabajando con base al último sueldo, limitado al doble del salario mínimo establecido por la ley. El pasivo y el costo anual de beneficios se calculan por actuario independiente conforme a las bases definidas en los planes, utilizando el método de crédito unitario proyectado.

Los valores presentes de estas obligaciones y las tasas utilizadas para su cálculo, son:

	<b>2010</b>	2009	2008
Obligación por beneficios adquiridos	<b>\$ 13,730</b>	\$ 2,317	\$ 2,562
Obligación por beneficios no adquiridos	<b>8,348</b>	10,649	9,991
Obligación por beneficios definidos	<b>22,078</b>	12,966	12,553
Partidas pendientes de amortizar:			
Ganancias y pérdidas actuariales no reconocidas	<b>(12,763)</b>	(8,094)	(11,547)
<b>Pasivo neto proyectado</b>	<b>\$ 9,315</b>	\$ 4,872	\$ 1,006

Tasas utilizadas en los cálculos actuariales:

	<b>2010</b>	2009	2008
	<b>%</b>	%	%
Descuento de las obligaciones por beneficios proyectados a su valor presente	<b>7.75</b>	9.00	9.00
Incremento salarial	<b>4.50</b>	4.50	4.50

Las partidas pendientes de amortizar se aplican a resultados con base a la vida laboral promedio remanente de los trabajadores, para el beneficio de prima de antigüedad e indemnización legal al retiro es de 24.39 y 15.00 años respectivamente.

### 13. Instrumentos financieros derivados

La integración de los instrumentos financieros derivados al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 es como sigue:

a) Instrumentos financieros derivados, SWAPS de tasa de interés

La crisis financiera a nivel mundial ha ocasionado una tendencia a la baja en las tasas de interés en general, lo que ocasiona una disminución en los flujos a recibir de los instrumentos financieros e incrementa los pasivos de estos.

Como se menciona en la nota 11 (a), CONMEX obtuvo un financiamiento, el cual establece el pago de intereses a la tasa TIIE a 28 días más ciertos puntos base según la etapa en la que se encuentre el proyecto financiado.

CONMEX contrató un intercambio de tasas de interés "Swap", con la finalidad de cumplir con la obligación de cubrir el 80% de los intereses del préstamo bancario (Tramo A y Tramo B).

Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, CONMEX pagó intereses acumulados con base en las tasas de interés fijas que se señalan a continuación y recibe importes calculados con base en la TIIE a 28 días. Ver Nota 11 (a).

CONMEX designó sus SWAPS como instrumentos en una relación de cobertura de flujo de efectivo describiendo el objetivo de la cobertura, la medición de la efectividad y otros requisitos establecidos en la normatividad. El valor razonable de los SWAPS, determinado con técnicas de valuación aceptadas en el ámbito financiero que mide los flujos de efectivo futuros del SWAP a valor presente, al cierre de 2010, 2009 y 2008 dio lugar al reconocimiento de un pasivo de \$1,514,676, \$869,858 y \$687,741 (neto del activo por \$1,771 en 2008), respectivamente; con un efecto a la utilidad integral de \$759,495, \$182,169 y \$359,806, respectivamente. El monto incluido en el resultado integral, dentro del capital contable, será reciclado a resultados en forma simultánea cuando la partida cubierta los afecte, dicho monto está sujeto a cambios por condiciones de mercado.

Al 31 de diciembre de 2010, del monto registrado en la cuenta de pérdida integral por concepto de instrumentos financieros derivados, se estima que será reconocido en resultados durante 2011 un costo de \$342,148, de acuerdo a las condiciones de mercado que prevalezcan en ese año. Al cierre de 2010, 2009 y 2008 no hubo inefectividad en sus operaciones.

La siguiente tabla indica los instrumentos financieros para cubrir fluctuaciones a través de SWAPS de tasas de interés que CONMEX tiene contratados a la fecha.

CONMEX						Valor razonable		
IFD	Contraparte	Nocional (Vigente)	Subyacente	Tasa fija	Vencimiento	2010	2009	2008
IRS 1	BBVA BANCOMER	\$ 2,406,470	TIIE 28	10.75%	31/12/2017	\$ 436,139	\$ 351,853	\$ 337,454
IRS 2	BBVA BANCOMER	2,369,530	TIIE 28	10.2432%	31/10/2024	535,366	318,005	350,289
IRS 3	VARIOS	<u>5,200,000</u>	TIIE 28	8.86%	30/06/2023	<u>543,171</u>	<u>200,000</u>	-
		<u>\$ 9,976,000</u>				<u>\$ 1,514,676</u>	<u>\$ 869,858</u>	<u>\$ 687,743</u>

b) Instrumentos derivados, opciones de tasa de interés

Como se menciona en la nota 11 (b) el 14 de diciembre de 2010, CONMEX celebró un contrato de apertura de crédito simple subordinado hasta por la cantidad de \$2,000,000. Por este financiamiento se devengan intereses a la tasa TIIE a 28 días. Para cubrir la exposición de CONMEX a las fluctuaciones de las tasas de interés, en la misma fecha de la celebración del contrato de deuda, CONMEX contrató instrumentos financieros derivados CAP para cubrir el 100% de dicha deuda. CONMEX designó los CAP como instrumentos en una relación de cobertura de flujos de efectivo describiendo el objetivo de la cobertura, la medición de la efectividad y otros requisitos establecidos en la normatividad contable.

Al 31 de diciembre de 2010, el detalle de los derivados contratados y sus vencimientos es como sigue:

### CONMEX

	Contraparte	Nocional (Vigente)	Subyacente	Tasa fija	Vencimiento	Valor razonable		
						2010	2009	2008
CAP	BANORTE	\$ 1,000,000	TIIE 28	9.00%	15/04/2018	\$ 27,968	\$ -	\$ -
CAP	BANCOMER	500,000	TIIE 28	9.00%	16/04/2018	13,984	-	-
CAP	BANCOMER	<u>500,000</u>	TIIE 28	9.00%	16/04/2018	<u>13,985</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
		<u>\$ 2,000,000</u>				<u>\$ 55,937</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>

### VIADUCTO BICENTENARIO

Como se menciona en la Nota 11 (c), en diciembre de 2009, Viaducto Bicentenario para cubrir las fluctuaciones de tasas de interés por el financiamiento que obtuvo contrató opciones (CAP), para cumplir con la obligación de cubrir el 80% de los intereses del préstamo bancario obtenido. Para obtener este CAP, Viaducto Bicentenario pago la cantidad de \$98,800. Al 31 de diciembre de 2010, Viaducto Bicentenario pago intereses acumulados con base en una tasa de interés fija de 10.6% y recibe importes calculados con base en la TIIE a 91 días. Viaducto Bicentenario designo el CAP como instrumentos en una relación de cobertura de flujo de efectivo describiendo el objetivo de la cobertura, la medición de la efectividad y otros requisitos establecidos en la normatividad contable.

Al 31 de diciembre de 2010, no hubo ineffectividad en las operaciones. Al 31 de diciembre de 2010, el detalle de estos derivados es como sigue:

	Contraparte	Nocional (Vigente)	Subyacente	Tasa fija	Vencimiento	Valor razonable		
						2010	2009	2008
	BBVA BANCOMER	\$ 880,000	TIIE 91	10.60%	15/12/2016	\$ 7,425	\$ 31,113	\$ -
	BBVA BANCOMER	480,000	TIIE 91	10.60%	15/12/2016	7,315	30,245	-
	SANTANDER	<u>880,000</u>	TIIE 91	10.60%	15/12/2016	<u>7,425</u>	<u>31,113</u>	<u>-</u>
		<u>\$ 2,240,000</u>				<u>\$ 22,165</u>	<u>\$ 92,471</u>	<u>\$ -</u>

- c) Instrumento de tipo de cambio (Forward)

### AUNORTE

Como se menciona en la nota 11 (f), el 22 de diciembre de 2010 AUNORTE obtuvo un contrato de apertura de crédito simple en EUROS, en el cual establece el contratar una cobertura para fijar los tipos de cambio a la fecha de cada disposición. La siguiente tabla indica los instrumentos financieros para cubrir fluctuaciones a través de FORWARDS de tipos de cambio que AUNORTE tiene contratados a la fecha.

Tipo de Instrumento	Compra/ Venta	Nocional (Vigente) Euros	Moneda	Tipo de Cambio pactado	Vencimiento	Valor razonable 2010
Forward	Compra	13,866,830	EUR	16.5993	23/05/2011	\$ 1,354
Forward	Compra	<u>275,000</u>	EUR	16.3794	23/05/2011	<u>87</u>
		<u>14,141,830</u>				<u>\$ 1,441</u>

## GANA

Como se menciona en la nota 11 (e) el 22 de junio de 2010, GANA celebró un contrato de apertura de crédito simple hasta por la cantidad de \$600,000. Por este financiamiento se devengan intereses a la tasa TIIE a 28 días. Para cubrir la exposición de GANA a las fluctuaciones de las tasas de interés, en la misma fecha de la celebración del contrato de deuda, GANA contrato instrumentos financieros derivados CAP/FLOOR para cubrir el 75% de dicha deuda. Al 31 de diciembre de 2010, el valor razonable de los instrumentos contratados era menor a \$1.

### 14. Capital contable

- a. Con fecha 22 de octubre de 2010, la Compañía celebró una asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas mediante la cual se aprobó, entre otros asuntos, (i) una división (Split inverso) de Acciones a razón de 8.85269053469954 por cada acción representativa del capital social de la Compañía, quedando a partir de dicha fecha el capital social de la Compañía representado por 1,124,562,917 Acciones nominativas ordinarias, sin expresión de valor nominal, y (ii) la emisión de las Acciones materia de la porción primaria de la Oferta Global (incluyendo las Acciones materia de las Opciones de Sobreasignación) para su colocación entre el público inversionista.

En noviembre de 2010, la Compañía efectuó una colocación mediante Oferta Pública Mixta de 389,422,983 acciones ordinarias, incluyendo 368,225,185 Acciones correspondientes a la porción primaria de la Oferta Global (de las cuales, 173,513,693 Acciones se colocaron a través de la Oferta Nacional, 194,711,492 Acciones se colocaron a través de la Oferta Internacional) y 21,197,798 Acciones correspondientes a la porción secundaria de la Oferta Global únicamente a través de la Oferta Nacional, que representarán, en conjunto, el 26.09% del capital suscrito y pagado de la Compañía.

Como resultado de la colocación pública de acciones ordinarias, el número de acciones de la Compañía quedo en un total de 1,492,788,102 acciones nominativas, ordinarias, sin expresión de valor nominal, siendo 1,492,782,454 en su parte variable y 5,648 en su parte fija.

Durante 2010 OHL Concesiones, S. L. aportó capital por \$106,947, así mismo efectuó pagos de capital suscrito en 2009 por \$2,261,600.

- b. Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, el capital social estaba representado por 9,848,459,999 y 5,848,459,999 acciones comunes nominativas con valor nominal de \$1.0 cada una respectivamente. Las acciones de la serie "B" Sub-serie "I" por un total de 50,000 acciones representaban el capital social fijo y pueden ser adquiridas por mexicanos o extranjeros, exceptuando soberanos o gobiernos extranjeros. La Sub-serie "II" por 9,848,409,999 en 2009 y 5,848,409,999 en 2008, representaban el capital social variable. El capital variable era ilimitado.
- c. En Asamblea General Ordinaria de accionistas celebrada el 26 de octubre de 2009, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable con 3,000,000,174 acciones de la Serie B Sub-serie II con valor nominal de \$1 y que equivalen a \$3,000,000. De esta suscripción de capital, se exhibió en efectivo la cantidad de \$738,431.
- d. En Asamblea General Ordinaria de accionistas celebrada el 4 de mayo de 2009, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable con 1,000,000,000 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de \$1.0 y que equivalen a \$1,000,000. Este incremento de capital fue totalmente exhibido en efectivo en 2009.

- e. En Asamblea General Ordinaria de accionistas celebrada el 22 de diciembre de 2008, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable con 1,000,000,000 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de \$1.0 y que equivalen a \$1,000,000. Al 31 de diciembre de 2008 el capital aprobado se encontraba pendiente de pago, el cual se exhibió en su totalidad durante 2009.
- f. En Asamblea General Ordinaria de accionistas celebrada el 22 de diciembre de 2008, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable con 2,460,292,999 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de \$1.0 y que equivalen a \$2,460,293. El accionista OHL Concesiones, S. L. suscribe y paga parcialmente el aumento de capital variable a través de la cesión a favor de la Compañía de la parte social representativa del capital social de OPI. El accionista Obrascón Huarte Lain, S. A. suscribe y paga parcialmente el aumento de capital variable a través de la cesión a favor de la Compañía de la parte social representativa del capital social de OPI. En el entendido de que únicamente se emitirán 1,008,409,999 acciones nominativas con valor nominal de un peso cada una, debido a que existen 1,451,883,000 acciones en tesorería suscritas por el accionista OHL Concesiones, S. L. Como se menciona en la nota 2b, este aumento de capital, exhibido con acciones de OPI, se incluyó para efectos de comparabilidad desde el año que terminó en 2007, como si OPI hubiera sido subsidiaria de la Compañía desde ese año.
- g. En Asamblea General Ordinaria de accionistas celebrada el 2 de mayo de 2008, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable con 2,000,000,000 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de \$1 y que equivalen a \$2,000,000. De esta suscripción de capital, se exhibió en efectivo la cantidad de \$292,900 y mediante capitalización de deuda \$255,180.
- h. La Compañía adquirió en septiembre de 2009 el 23.19% de las acciones en circulación de OHL Toluca, y en octubre del mismo año el 14.18% y 2.68% de las acciones de GANA y CAPSA, respectivamente, que eran propiedad hasta esa fecha de la participación no controladora. La cantidad de \$233,700, representa el exceso neto del valor razonable de la contraprestación pagada por la cantidad total de \$700,700 sobre el ajuste a la participación no controladora por la cantidad de \$467,000. Debido a que se trata de un cambio en el porcentaje de la participación controladora en estas empresas subsidiarias, por el cual no se pierde el control, dicho exceso del valor razonable de la contraprestación pagada sobre el valor del ajuste a la participación no controladora se reconoce directamente en el capital contable en la participación controladora.
- i. La Compañía adquirió en noviembre de 2010 el 6.4723% de las acciones en circulación de CONMEX que eran propiedad hasta esa fecha de la participación no controladora. La cantidad de \$283,961, representa la deficiencia neta del valor razonable de la contraprestación pagada por la cantidad total de \$508,322 sobre el ajuste a la participación no controladora por la cantidad de \$792,283. Debido a que se trata de un cambio en el porcentaje de la participación no controladora en estas empresas subsidiarias, por el cual no se pierde el control, dicho exceso del valor razonable de la contraprestación pagada sobre el valor del ajuste a la participación no controladora se reconoce directamente en el capital contable en la participación controladora.
- j. Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre de 2010 son:

	<b>2010</b>
Cuenta de capital de aportación	<b>\$ 13,215</b>
Cuenta de utilidad fiscal neta consolidada	<b>441,008</b>
Total	<b>\$ 454,223</b>

## 15. Transacciones y saldos con partes relacionadas

a. Las transacciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones, fueron como sigue:

	<b>2010</b>	2009	2008
Constructora de Proyectos Viales de México, S. A. de C. V.:			
Servicios de construcción recibidos y facturados	<b>\$ 9,742,613</b>	\$ 3,831,436	\$ 1,162,273
Servicios de construcción recibidos y no facturados	<b>257</b>	723,513	34,833
Anticipo de construcción	-	720,000	241,500
Otros	<b>17</b>	196,000	-
Intereses devengados a cargo	<b>5,776</b>	102,159	-
Ingreso por reembolso de gastos	-	-	769
OHL Concesiones, S. L.:			
Financiamiento recibido	<b>3,991,072</b>	1,358,800	1,543,300
Pagos de financiamiento	<b>4,812,560</b>	-	1,119,600
Financiamiento otorgado	<b>155,731</b>	-	-
Cobros de financiamiento	<b>155,731</b>	-	-
Intereses devengados a cargo	<b>49,253</b>	66,212	105,120
Intereses devengados a favor	<b>2,458</b>	-	3,278
Servicios prestados	<b>5,609</b>	-	-
Otros	<b>1,277</b>	-	-
Financiadora de Proyectos de Infraestructura, S. de R. L. de C. V.:			
Financiamiento recibido	-	-	1,257,300
Pagos de financiamiento	-	-	1,257,300
Intereses devengados a cargo	-	-	20,832
Obrascon Huarte Lain, S. A.:			
Otros ingresos	<b>5,349</b>	-	-
Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S. A, de C. V.:			
Financiamiento recibido	<b>750,000</b>	-	-
Pagos de financiamiento	<b>25,000</b>	-	-
Intereses devengados a cargo	<b>8,031</b>	-	-
Huaribe, S. A, de C. V.:			
Otros ingresos	<b>4,239</b>	-	-
OHL Medio Ambiente Inima México, S. A. de C. V.:			
Servicios recibidos	<b>527</b>	-	-
Obrascon Huarte Lain, S. A.:			
Intereses a favor	<b>9,651</b>	-	-
Intereses a cargo	<b>3,333</b>	-	-
OHL Industrial, S. L.:			
Otros ingresos	<b>521</b>	-	-

b. Los saldos con partes relacionadas son como sigue:

	<b>2010</b>	2009	2008
<b>Por cobrar:</b>			
Obrascón Huarte Lain, S. A. (Sucursal México)	<b>\$ 6,732</b>	\$ 8,869	\$ 5,582
OHL Medio Ambiente Inima de México, S. A. de C. V.	<b>672</b>	1,095	-
Huaribe, S. A. de C. V.	<b>630</b>	209	448
Controladora Vía Rápida Poetas, S.A.P.I. de C. V.	<b>276</b>	-	-
OHL Industrial de México, S. A. de C. V.	<b>142</b>	-	-
Finpro, S.R.L. de C. V.	<b>5</b>	-	-
Inima de México, S. A. de C. V.	-	2,511	484
OHL Industrial, S. L.	-	1,649	149
Huaribe Servicios, S. A. de C. V.	-	312	312
Golf de Mayakoba, S. A. de C. V.	-	-	64
Operadora Mayakoba, S. A. de C. V.	-	-	57
Otros	-	16	16
	<b>\$ 8,457</b>	\$ 14,661	\$ 7,112
	<b>2010</b>	2009	2008
<b>Por pagar:</b>			
Constructora de Proyectos Viales de México, S. A. de C. V.	<b>\$ 1,482,636</b>	\$ 2,887,959	\$ 1,003,100
Obrascón Huarte Lain, S. A.	-	44,531	431
OHL Concesiones, S. L.	<b>161,278</b>	141,514	429,945
OHL Infrastructure, Inc.	<b>484</b>	-	-
	<b>1,644,398</b>	3,074,004	1,433,476
<b>Documento por pagar:</b>			
OHL Concesiones S. L.	-	400,540	426,942
Obrascón Huarte Lain, S. A.	<b>56,603</b>	97,655	276,397
Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S. A. de C. V.	<b>150,000</b>	-	-
	<b>206,603</b>	498,195	703,339
Cuentas y documentos por pagar	<b>\$ 1,851,001</b>	\$ 3,572,199	\$ 2,136,815
<b>Por pagar a largo plazo:</b>			
OHL Concesiones, S. L.	-	938,178	-
Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S. A. de C. V.	<b>575,000</b>	-	-
	<b>575,000</b>	938,178	-

- c. Los documentos por pagar por empresa se integran como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
<b>OHL Concesiones, S. L.:</b>			
Con fecha 19 de mayo de 2008, CONMEX celebró contrato mercantil de apertura de crédito con OHL Concesiones, S.L., hasta por la cantidad de \$3,000,000, pagaderos al 31 de julio de 2009 mediante convenio modificadorio celebrado el 29 de julio de 2009, para financiar la construcción, desarrollo y mantenimiento de la vía concesionada Circuito Exterior Mexiquense, devengando intereses a la TIIE al plazo de 28 días más un punto porcentual. Al 31 de diciembre de 2009 y 2008 el importe por pagar incluye intereses devengados pendientes de pago por la cantidad de \$10,516 y \$3,224, respectivamente.			
En 2010, OHL, S. L., cedió los derechos de cobro de esta cuenta a favor de OHL México, quien aportó dicho saldo como pago de capital suscrito durante 2010.	<u>\$ -</u>	<u>\$ 400,540</u>	<u>\$ 426,492</u>
Con fecha 27 de noviembre de 2009, Viaducto Bicentenario celebró un contrato mercantil de apertura de crédito con OHL Concesiones S.L. (crédito preferente B), hasta por la cantidad de \$2,000,000, pagaderos el 15 de diciembre de 2024 para financiar la construcción y puesta en operación del proyecto Viaducto Elevado, devengando intereses a la TIIE al plazo de 91 días más margen financiero. Al 31 de diciembre de 2009 el importe a pagar incluye intereses devengados no pagados por \$3,063.			
Durante 2010, se hicieron disposiciones por \$207,084 y se devengaron intereses por \$20,519. El adeudo total, se pagó anticipadamente con los recursos del crédito otorgado en marzo de 2010 por Inbursa.	<u>\$ -</u>	<u>\$ 938,178</u>	<u>\$ -</u>
<b>Obrascon Huarte Lain, S. A. (“OHL España”):</b>			
Con fecha 15 de septiembre de 2005, GANA celebró contrato mercantil de apertura de crédito con OHL España hasta por la cantidad de \$200,000 para financiar la construcción, desarrollo y mantenimiento de la vía concesionada, devengando intereses a la TIIE al plazo de 91 días, más tres puntos porcentuales.			
El día 18 de junio de 2009, GANA celebró un convenio modificadorio al contrato original antes mencionado para prolongar el vencimiento del mismo hasta el 30 de abril de 2014 y cambiar la tasa de interés a TIIE más cuatro puntos cinco puntos más una comisión de reestructuración del 1%.			



	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, el importe por pagar incluye para el principal \$54,585, \$96,709 y \$218,251, respectivamente e incluye intereses por \$2,018, \$946 y \$58,146, respectivamente.	<b>\$ 56,603</b>	\$ 97,655	\$ 276,397

**Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S. A. de C. V. (“AMAIT”)**

El día 29 de octubre de 2010, OHL México celebró un contrato de crédito intragrupo con AMAIT hasta por la cantidad de \$750,000 pagaderos al 30 de septiembre de 2015, devengando intereses a una tasa TIIE más uno punto setenta y siete puntos porcentuales.

Al 31 de diciembre de 2010 se había dispuesto la totalidad del crédito y se habían realizado pagos por 25,000.

<b>\$ 725,000</b>	\$ -	\$ -
-------------------	------	------

**16. Transacciones y saldos con participación no controladora**

- a. Las transacciones con la participación no controladora efectuadas en el curso normal de sus operaciones, fueron como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Fabricación y Colocación de Pavimentos, S. A. de C.V.:			
Intereses devengados a cargo	\$ -	\$ 7,945	\$ 14,590
Banco Invex, S.A. Institución de Banca Múltiple			
Financiamiento pagado	<b>118,334</b>	-	-
Intereses devengados a cargo	<b>45,621</b>	-	-

- b. Los saldos con la participación no controladora son como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Por cobrar:			
Pavimentos, S. A. de C. V.	<b>\$ -</b>	\$ -	\$ 69,100
Documento por pagar:			
Banco Invex, S. A. Institución de Banca Múltiple	<b>\$ 216,173</b>	\$ 316,722	\$ -
Fabricación y Colocación de Pavimentos, S. A. de C. V.	-	-	156,392
Documentos por pagar	<b>\$ 216,173</b>	\$ 316,722	\$ 156,392

- c. Los documentos por pagar por empresa se integran como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
<b>Banco Invex, S. A., Institución de Banca Múltiple:</b>			
El 1 de octubre de 2009, FACOPSA cedió parte de sus derechos de su cuenta por cobrar a GANA, por importe de \$90,332, a favor de Banco Invex, S.A. Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero (“INVEX”)			
Con fecha 15 de octubre de 2009, FACOPSA cedió el resto de su cuenta por cobrar a GANA, a favor de INVEX por un importe de \$23,144.			
Al 31 de diciembre de 2009 derivado de las cesiones anteriormente descritas, la deuda con INVEX ascendía a \$113,892, más intereses devengados por \$1,930.			
Al 31 de diciembre de 2010 la deuda ascendía a \$628 correspondientes a intereses devengados pendientes de pago.	<u>\$ 628</u>	<u>\$ 115,822</u>	<u>\$ -</u>
Con fecha 23 de octubre de 2009, GANA celebró contrato de apertura de crédito simple con INVEX por la cantidad de \$187,122 (43,527,512 UDIS), devengando intereses a la tasa fija del 20.36%. GANA se obliga a pagar dicho financiamiento el 30 de abril de 2021. Al 31 de diciembre de 2010 y 2009 el adeudo con INVEX ascendía a \$206,928 (45,716,654 UDIS) y \$188,916 (43,527,512 UDIS), respectivamente, más comisiones por \$0 (0 UDIS) y \$4,439 (1,022,423 UDIS), respectivamente e intereses devengados por \$8,617 (1,903,149 UDIS) y \$7,545 (1,738,172 UDIS), respectivamente.	<u>\$ 215,545</u>	<u>\$ 200,900</u>	<u>\$ -</u>
<b>Fabricación y Colocación de Pavimentos, S. A. de C. V. (“FACOPSA”):</b>			
Con fecha 16 de enero de 2006, GANA celebró contrato mercantil de apertura de crédito simple con FACOPSA hasta por la cantidad de \$167,500 para atender el pago de los costos construcción y otros costos de inversión, devengando intereses a la tasa TIIE al plazo de 28 días más tres puntos porcentuales. Al 31 de diciembre de 2008 el importe por pagar ascendía a la cantidad de \$123,200, respectivamente más intereses devengados por \$33,192, respectivamente. El día 15 de diciembre de 2008, GANA celebró un convenio modificadorio al contrato original antes mencionado para prolongar el vencimiento del mismo hasta el 30 de abril de 2009.			

	<b>2010</b>	2009	2008
El 1 de octubre de 2009, FACOPSA cedió parte de sus derechos de su cuenta por cobrar a GANA, por importe de \$90,332, a favor de Banco Invex, S.A. Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero (“INVEX”)			
Con fecha 15 de octubre de 2009, FACOPSA cedió el resto de su cuenta por cobrar a GANA, a favor de INVEX por un importe de \$23,144 y a favor de OHL Concesiones Mexico, S.A. de C.V. por un importe de \$52,727.			
	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 156,392</u>

## 17. Impuestos a la utilidad

La Compañía está sujeta al ISR y al IETU.

ISR - La tasa es 28% para 2009, 30% para los años de 2010 a 2012 y será 29% para 2013 y 28% para 2014.

A partir del ejercicio fiscal que terminó el 31 de diciembre de 2009, la Compañía consolida para efectos del ISR su resultado fiscal con el de sus subsidiarias. El régimen de consolidación debe ejercerse en forma obligatoria por un período mínimo de cinco ejercicios y los beneficios que emanan de este régimen podrán ser requeridos en algunos casos que señalan las disposiciones fiscales, tales como el que el Grupo deje de consolidar.

IETU - Tanto los ingresos como las deducciones y ciertos créditos fiscales se determinan con base en flujos de efectivo de cada ejercicio. A partir de 2010 la tasa es 17.5% y para 2009 fue 17.0%. Asimismo, al entrar en vigor esta ley se abrogó la Ley del IMPAC permitiendo, bajo ciertas circunstancias, la recuperación de este impuesto pagado en los diez ejercicios inmediatos anteriores a aquél en que por primera vez se pague ISR, en los términos de las disposiciones fiscales. Adicionalmente, a diferencia del ISR, el IETU se causa en forma individual por la controladora y sus subsidiarias.

El impuesto a la utilidad causado es el que resulta mayor entre el ISR y el IETU.

El 7 de diciembre de 2009 se publicaron modificaciones a la Ley del ISR aplicables a partir de 2010, en las que se establece que: a) el pago del ISR, relacionado con los beneficios de la consolidación fiscal obtenidos en los años 1999 a 2004, debe realizarse en parcialidades a partir de 2010 y hasta el 2014 y b) el impuesto relacionado con los beneficios fiscales obtenidos en la consolidación fiscal de 2005 y años siguientes se pagará durante los años sexto al décimo posteriores a aquél en que se obtuvo el beneficio.

Derivado de la Reforma Fiscal anterior, la Compañía se verá afectada por lo que respecta a los beneficios fiscales obtenidos en la consolidación fiscal y a partir del ejercicio de 2015 tendrá que enterar los impuestos que emanan del sexto ejercicio inmediato anterior. La Administración de la Compañía interpuso una demanda de amparo el pasado 11 de febrero de 2010, en contra de las reformas al régimen de consolidación en virtud de que las considera inconstitucionales y que pueden llegar a generar distorsiones desfavorables e incluso duplicidad en los montos de los impuestos que se lleguen a diferir por virtud del régimen de consolidación fiscal; ciertas distorsiones han sido abordadas mediante reglas publicadas por las autoridades fiscales para contribuyentes cuyo impuesto diferido debe pagarse a partir del año 2010, y pudiesen llegar a ser benéficas para la Compañía en caso de que estas reglas se actualicen antes de su exigibilidad en el sexto año posterior.

De conformidad con la INIF -18 “Reconocimiento de los Efectos de la Reforma Fiscal 2010 en los Impuestos a la Utilidad” emitida por el Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera (“CINIF”) la Compañía reconoció al 31 de diciembre de 2010 y 2009, en sus estados financieros un gasto por impuestos a la utilidad diferido por \$34,690 y \$69,202, respectivamente, y una reducción a los resultados acumulados por \$53,641 y \$65,596, respectivamente. Conforme a las disposiciones fiscales vigentes, este ISR diferido será exigible 25% en los años 2015 y 2016, 20% en el año 2017, y 15% en los años 2018 y 2019.

No obstante el registro del pasivo correspondiente, derivado de la interposición de la demanda de amparo, la posible publicación de reglas que eliminen distorsiones e incluso de las transacciones presentes o futuras de las empresas que conforman el grupo, se considera que al momento de exigibilidad del impuesto diferido las circunstancias pueden cambiar disminuyendo el compromiso de pago o evitar que este se materialice. En caso de que llegada la fecha de exigibilidad del citado ISR diferido y de realizarse su pago, se generará en ese momento a la Compañía un crédito fiscal recuperable equivalente al impuesto pagado.

Con base en proyecciones financieras, de acuerdo con lo que se menciona en la INIF 8, Efectos del Impuesto Empresarial a Tasa Única, la Compañía identificó que esencialmente pagará ISR, por lo tanto, reconoce únicamente ISR diferido.

a. Los impuestos a la utilidad se integran como sigue:

	<b>2010</b>	2009	2008
ISR diferido	<b>\$ 942,028</b>	\$ 366,048	\$ 536,763
Efecto en el ISR diferido por cambio de tasas	-	22,621	-
Efecto por variación de IMPAC	-	421	-
ISR Causado	-	-	28,066
Causado en el año por participación fiscal no consolidable	<b>544</b>	6,568	-
Exceso en provisión del impuesto causado y diferido de ejercicios anteriores	-	(12,495)	-
ISR diferido por consolidación fiscal	<b>34,690</b>	69,202	-
IETU causado por subsidiaria	<b>1,621</b>	2,054	-
Causado	<b>\$ 978,883</b>	\$ 454,419	\$ 564,829

b. Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 los principales conceptos que originan el saldo del pasivo por ISR diferido son:

	<b>2010</b>	2009	2008
ISR diferido activo:			
Efecto de pérdidas fiscales de las subsidiarias no consolidadas pendientes de amortizar	<b>\$ 270,658</b>	\$ 248,484	\$ 211,503
Efecto de pérdidas fiscales consolidadas pendientes de amortizar	<b>515,240</b>	138,423	-
Gastos acumulados y obligaciones laborales	<b>21,785</b>	6,380	651
Maquinaria, mobiliario y equipo	<b>1,078</b>	-	-
Otros	-	-	306
	<b>808,761</b>	393,287	212,460
ISR diferido pasivo:			
Maquinaria, mobiliario y equipo	-	174	277
Inversión en concesión	<b>3,471,298</b>	2,084,428	1,389,042
ISR diferido por diferencia de CUFINES	<b>119,257</b>	65,615	-
Estimación de certificación de obra pendiente de facturar, neto	-	-	33,010
Otros activos	<b>1,195</b>	-	9,037
	<b>3,591,750</b>	2,150,217	1,431,366
Estimación para valuación del ISR diferido	<b>4,300</b>	-	14,539
Total pasivo, Neto	<b>\$ 2,787,289</b>	\$ 1,756,930	\$ 1,233,445

- c. La conciliación de la tasa legal del ISR y la tasa efectiva expresadas como un porcentaje de la utilidad antes de impuestos a la utilidad es:

	<b>2010</b>	2009	2008
	<b>%</b>	%	%
Tasa legal	<b>30.00</b>	28.00	28.00
Más (menos) efecto de diferencias permanentes, principalmente efectos de la inflación, neto	<b>(4.68)</b>	(2.65)	4.07
Efecto por cambio de tasas		1.24	-
Participación en la utilidad de asociada	<b>(0.30)</b>	(0.81)	(0.84)
Exceso en provisión de ISR	-	(0.69)	-
Tasa efectiva	<b>25.02</b>	25.09	31.23

De acuerdo a la regla I.3.4.31 de la resolución miscelánea del día 29 de abril de 2009, los contribuyentes que se dediquen a la explotación de una concesión, autorización o permiso otorgado por el gobierno federal podrán amortizar sus pérdidas fiscales hasta que se agoten, o se termine la concesión, autorización o permiso, o se liquide la Compañía, lo que ocurra primero. Los beneficios de las pérdidas fiscales actualizadas no consolidadas pendientes de amortizar por los que ya se ha reconocido el activo por ISR diferido, pueden recuperarse cumpliendo con ciertos requisitos. Los montos actualizados al 31 de diciembre de 2010 son:

<b>Año de origen</b>	<b>Pérdidas amortizables de las subsidiarias no consolidadas</b>
2004	\$ 6,331
2005	216,559
2006	154,029
2008	351,676
2009	186,931
2010	51,108
	<b>\$ 966,634</b>

Del total de pérdidas fiscales anteriores \$5,100 corresponden a empresas subsidiarias que no son concesiones, consecuentemente su vencimiento es con un máximo de 10 años a partir del año en que fueron originadas.

Al 31 de diciembre de 2010, se tienen pérdidas fiscales consolidadas pendientes de recuperar por la cantidad de \$1,840,144 por las cuales ya se ha reconocido el activo por ISR diferido consolidado.

## 18. Resultado integral de financiamiento

El resultado integral de financiamiento se detalla a continuación:

	Diciembre 31, 2010		
	Total	Capitalizado	Resultados
<b>Gasto por interés</b>	<b>\$ 1,899,720</b>	<b>\$ 1,047,415</b>	<b>\$ 852,305</b>
<b>Ingreso por intereses</b>	<b>(99,853)</b>	-	<b>(99,853)</b>
<b>Ganancia cambiaria</b>	<b>(5,994)</b>	-	<b>(5,994)</b>
<b>Total</b>	<b>\$ 1,793,873</b>	<b>\$ 1,047,415</b>	<b>\$ 746,458</b>

	Diciembre 31, 2009		
	Total	Capitalizado	Resultados
Gasto por interés	\$ 1,334,289	\$ 943,237	\$ 391,052
Ingreso por intereses	(65,840)	-	(65,840)
Ganancia cambiaria	(11,436)	-	(11,436)
Total	\$ 1,257,013	\$ 943,237	\$ 313,776

	Diciembre 31, 2008		
	Total	Capitalizado	Resultados
Gasto por interés	\$ 891,776	\$ 512,600	\$ 379,176
Ingreso por intereses	(107,603)	-	(107,603)
Ganancia cambiaria	44	-	44
Total	\$ 784,217	\$ 512,600	\$ 271,617

## 19. Normas de Información Financiera Internacionales

En enero de 2009 la Comisión Nacional Bancaria y de Valores publicó las modificaciones a la Circular Única de Emisoras para incorporar la obligatoriedad de presentar estados financieros preparados con base en las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS) a partir de 2012, permitiendo su adopción anticipada. La fecha prevista por la Compañía para la adopción de las IFRS es el 1 de enero de 2012.

Debido que a la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados la Compañía está efectuando la evaluación del impacto de la adopción de las IFRS, se encuentra en la imposibilidad práctica para determinar el posible impacto de la adopción de las IFRS en los principales rubros de sus estados financieros.

## 20. Nuevos pronunciamientos contables

Con el objetivo de converger la normatividad mexicana con la normatividad internacional, durante 2010 el Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera promulgó las siguientes NIF, Interpretaciones a las Normas de Información Financiera (INIF) y mejoras a las NIF, aplicables a entidades con propósitos lucrativos y que entran en vigor, como sigue:

B-5, Información financiera por segmentos

B-9, Información financiera a fechas intermedias

C-5, Pagos anticipados y otros activos

Mejoras a las Normas de Información Financiera 2011

Algunos de los principales cambios que establecen estas normas, son:

La NIF B-5, Información financiera por segmentos.- Establece el enfoque gerencial para revelar la información financiera por segmentos a diferencia del Boletín B-5 que, aunque manejaba un enfoque gerencial, requería que la información a revelar se clasificara por segmentos económicos, áreas geográficas o por grupos homogéneos de clientes; no requiere que las áreas del negocio estén sujetas a riesgos distintos entre sí para separarlas; permite catalogar como segmento a las áreas en etapa preoperativa; requiere revelar por separado los ingresos por intereses, gastos por intereses y pasivos; y revelar información de la entidad en su conjunto sobre productos, servicios, áreas geográficas y principales clientes y proveedores. Al igual que el Boletín anterior, esta norma sólo es obligatoria para empresas públicas o que estén en proceso de convertirse en públicas.

La NIF B-9, Información financiera a fechas intermedias.- A diferencia del Boletín B-9, requiere la presentación en forma condensada del estado de variaciones en el capital contable y del estado de flujos de efectivo como parte de la información financiera a fechas intermedias y, para efectos comparativos, requiere que la información presentada al cierre de un periodo intermedio se presente con la información al cierre de un período intermedio equivalente al del año inmediato anterior y, en el caso del balance general, requiere presentar el del cierre anual inmediato anterior.

La NIF C-5, Pagos anticipados.- Establece como una característica básica de los pagos anticipados el que éstos no le transfieren aún a la Compañía los riesgos y beneficios inherentes a los bienes y servicios que está por adquirir o recibir; por lo tanto, los anticipos para la compra de inventarios o inmuebles, maquinaria y equipo, entre otros, deben presentarse en el rubro de pagos anticipados y no en los rubros de inventarios o inmuebles, maquinaria y equipo, respectivamente; requiere que los pagos anticipados se reconozcan como pérdida por deterioro cuando pierdan su capacidad para generar beneficios económicos futuros y requiere que los pagos anticipados relacionados con la adquisición de bienes se presenten, en el balance general, en atención a la clasificación de la partida de destino, en el circulante o en el no circulante.

Mejoras a las NIF 2011, las principales mejoras que generan cambios contables que deben reconocerse en ejercicios que inician a partir 1 de enero de 2011, son:

NIF B-1, Cambios contables y correcciones de errores.- Requiere que en el caso de que la entidad haya aplicado un cambio contable o corregido un error, presente un estado de posición financiera al inicio del período más antiguo por el que se presente información financiera comparativa con la del período actual ajustado con la aplicación retrospectiva. Asimismo, requiere que dentro del estado de variaciones en el capital contable, la entidad muestre por cada rubro del capital contable: a) los saldos iniciales previamente informados; b) los efectos de la aplicación retrospectiva por cada partida afectada en el capital contable, segregando los efectos de los cambios contables y los de correcciones de errores; y c) los saldos iniciales ajustados retrospectivamente.

NIF B-2, Estado de flujos de efectivo.- Se elimina la obligación de presentar el rubro de efectivo excedente para aplicar en actividades de financiamiento o, efectivo a obtener de actividades de financiamiento, dejando dicha presentación a nivel de recomendación.

Boletín C-3, Cuentas por cobrar.- Se incluyen normas para el reconocimiento de ingresos por intereses de las cuentas por cobrar y aclara que no es permitido reconocer ingresos por intereses devengados derivados de cuentas por cobrar consideradas como de difícil recuperación.

NIF C-10, Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura.- Se eliminan los casos específicos respecto de cuándo se excluye un componente del instrumento financiero derivado en la determinación de la efectividad de la cobertura y establece que en el caso de opciones y en instrumentos del tipo forward sobre divisas, se permite excluir ciertos componentes de la valuación para fines de evaluación y medición en la eficacia, que se traducen en reconocimiento, presentación y revelación pertinente en los siguientes casos: a) al valorar los instrumentos financieros derivados del tipo opciones o combinación de éstas, se permite separar aquellos cambios en su valor razonable atribuibles a cambios en el valor intrínseco de la(s) misma(s), con

respecto a los cambios atribuibles a su valor extrínseco y designar como efectos eficaces de cobertura sólo el cambio atribuible al valor intrínseco de la misma, excluyendo el componente extrínseco; y b) al valorar los forwards o contratos adelantados sobre paridad entre divisas, se permite separar del cambio en su valor razonable, el elemento atribuible al diferencial entre las tasas de interés de las divisas involucradas a ser intercambiadas con respecto a los cambios atribuibles al componente en cambios en el precio de contado o spot entre las divisas involucradas y establece que el efecto atribuible al componente excluido en la cobertura de flujos de efectivo debe reconocerse directamente en los resultados del período; se limita la contabilidad de coberturas cuando la transacción se lleva a cabo con partes relacionadas cuando las monedas funcionales de las partes relacionadas son diferentes entre sí; se requiere que cuando la posición cubierta es la porción de un portafolio de activos financieros o de pasivos financieros, el efecto del riesgo cubierto correspondiente a movimientos en la tasa de interés de la porción de dicho portafolio se presente como una cuenta complementaria de la posición primaria, en un renglón por separado; se establece que las cuentas de aportaciones o margen recibidas asociadas con transacciones con fines de negociación o cobertura con instrumentos financieros derivados deben presentarse como un pasivo financiero por separado del rubro de instrumentos financieros si se recibe efectivo o valores realizables y que sólo se revelen a su valor razonable si se reciben valores en depósitos o garantías financieras permisibles que no pasen a ser propiedad de la entidad; se indica que una proporción del monto total del instrumento de cobertura, tal como un porcentaje de su monto nominal, puede ser designada como el instrumento de cobertura en una relación de cobertura, sin embargo, una relación de cobertura no puede ser designada sólo por una porción del plazo en que el instrumento que se pretende utilizar como cobertura está vigente.

NIF C-13, Partes relacionadas.- Precisa la definición de familiar cercano como una parte relacionada para considerar a todas las personas que califican como partes relacionadas o bien, para no incluir a aquéllas que en realidad, a pesar del parentesco, no lo son.

Boletín D-5, Arrendamientos.- Se elimina la obligación de determinar la tasa de interés incremental cuando la tasa implícita es demasiado baja, consecuentemente, se establece que la tasa de descuento que debe utilizar el arrendador para determinar el valor presente debe ser la tasa de interés implícita en el contrato de arrendamiento; se elimina la obligación de utilizar la tasa de interés más baja entre la tasa de interés incremental y la tasa de interés implícita en el contrato de arrendamiento para la determinación del valor presente de los pagos mínimos del arrendamiento capitalizable por parte del arrendatario y se requiere que se utilice la tasa de interés implícita en el contrato siempre que sea práctico determinarla, también se establece que de lo contrario, debe utilizarse la tasa de interés incremental; se requiere que tanto el arrendador como el arrendatario revelen información más completa sobre sus operaciones de arrendamiento; se requiere que el resultado en la venta y arrendamiento capitalizable en vía de regreso, se difiera y amortice en el plazo del contrato y no en proporción a la depreciación del activo arrendado; se establece que la utilidad o pérdida en la venta y arrendamiento operativo en vía de regreso se reconozca en resultados en el momento de la venta, siempre y cuando la operación se establezca a valor razonable, aclarando que en caso de que el precio de venta sea inferior, el resultado debe reconocerse inmediatamente en resultados, excepto si la pérdida se compensa con pagos futuros que estén por debajo del precio del mercado, en cuyo caso debe diferirse y amortizarse en el plazo del contrato y, si el precio de venta es superior, dicho exceso debe diferirse y amortizarse en el plazo del contrato.

A la fecha de emisión de estos estados financieros, la Compañía está en proceso de determinar los efectos, de haberlos, de estas nuevas normas en su información financiera.

## **21. Autorización de la emisión de los estados financieros**

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 16 de febrero de 2011, por el Ing. Don Juan Luis Osuna Gómez, Director General, y están sujetos a la aprobación del Consejo de Administración y de la Asamblea Ordinaria de Accionistas de la Compañía, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.



# Glosario

AMAIT:	Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S. A. de C. V.
ASA:	Aeropuertos y Servicios Auxiliares, un organismo descentralizado del Gobierno Federal
Autovías:	Autovías Concesionadas OHL, S. A. de C. V., titular de la Concesión para el Libramiento Norte de Puebla
Conmex:	Concesionaria Mexiquense, S. A. de C. V., titular de la Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense
COP:	Centro de Operaciones de Peaje
CRM:	Customer Relationship Management
FARAC:	Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas
Fonadin:	Fondo Nacional de Infraestructura
GANA:	Grupo Autopistas Nacionales, S. A., titular de la Concesión para la Autopista Puebla-Perote
IMD:	Intensidad media diaria vehicular, que es la medida de tráfico en algunas de las concesiones de la Compañía y se define como la suma de kilómetros recorridos diariamente por la totalidad de los usuarios de la autopista, dividido por el total de kilómetros en operación de dicha autopista. Esta medida representa el número de usuarios que hipotéticamente habrían recorrido el total de kilómetros en operación de dicha autopista
ITS:	Infrastructure Technology Services
OCR:	Optical Character Recognition
OPCOM:	Operadora Concesionaria Mexiquense, S. A. de C. V.
OPI:	Organización de Proyectos de Infraestructura, S. de R. L. de C.V. Tenedora de las acciones CONMEX
PIB:	Producto Interno Bruto
TAG:	Receptor/emisor (“transponder”) utilizado para el cobro electrónico de peajes instalado en el vehículo
VEB:	Viaducto Elevado Bicentenario o Viaducto Bicentenario, S.A. de C.V., titular de la Concesión para el Viaducto Bicentenario, de 32.2 km conocido como Viaducto Bicentenario en el Estado de México
Vía Rápida Poetas:	Controladora Vía Rápida Poetas, S. A. P. I. de C. V.

# Directorio

## Oficinas centrales

OHL MÉXICO, S.A.B. de C.V.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 52 55 52 50  
Fax: +52 55 52 03 36 92  
www.ohlmexico.com.mx

## Sociedades concesionarias

CONCESIONARIA MEXIQUENSE, S.A. DE C.V.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 52 55 52 50  
Fax: +52 55 52 03 36 92  
conmex@conmex.com.mx  
www.ohlmexico.com.mx

GANÁ, S.A.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 52 55 57 27  
Fax: +52 55 52 03 36 92  
www.ohlmexico.com.mx

AUTOVÍAS CONCESIONADAS OHL, S.A. DE C.V.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 52 55 52 50  
Fax: +52 55 52 03 36 92  
www.ohlmexico.com.mx

VIADUCTO BICENTENARIO, S.A. DE C.V.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 52 55 52 50  
Fax: +52 55 52 03 36 92  
contacto@ohlconcesionesmexico.com.mx  
www.viaductobicentenario.com.mx

CONTROLADORA VÍA RÁPIDA POETAS, S.A. de C.V.  
Avenida Santa Fe No. 495 piso 8  
Col. Cruz Manca. CP 05349  
México, DF. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 4160-6850  
www.supervia.com.mx

AUTOPISTA URBANA NORTE, S.A. de C.V.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO

Teléfono: +52 55 52 55 52 50  
Fax: +52 55 52 03 36 92  
www.ohlmexico.com.mx

AMAIT, S.A.  
San Pedro Totoltepec  
Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca  
Toluca, Edo. de México, 50226 - MÉXICO  
Teléfono: +52 72 22 73 15 44  
Fax: +52 72 22 73 03 81  
sugerencias@aerpuertointernacionaldetoluca.com  
www.am-ait.com

## Empresas de servicios

OPERADORA CONCESIONARIA MEXIQUENSE, S.A. de C.V.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 52 55 52 50  
Fax: +52 55 52 03 36 92

SECONMEX ADMINISTRACIÓN, S.A. de C.V.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 52 55 52 50  
Fax: +52 55 52 03 36 92

CONSTRUCCIONES AMOZOC PEROTE, S.A.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 52 55 52 50  
Fax: +52 55 52 03 36 92

LATINA MÉXICO, S.A. de C.V.  
Avenida Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
06600 México, D.F. - MÉXICO  
Teléfono: +52 55 52 55 52 50  
Fax: +52 55 52 03 36 92

## RELACIÓN CON INVERSIONISTAS

### MÉXICO

Alberto Guajardo  
Av. Paseo de la Reforma 222  
Col. Juárez, México, D.F.  
C.P. 06600 México  
Tel. (55) 5003-9500  
[www.ohlmexico.com.mx](http://www.ohlmexico.com.mx)

### NUEVA YORK

Melanie Carpenter  
i-advize Corporate Communications  
Tel. (212) 406-3692  
[ohlmexico@i-advize.com](mailto:ohlmexico@i-advize.com)



## OFICINAS CENTRALES

OHL MÉXICO, S.A.B. DE C.V.  
Av. Paseo de la Reforma No. 222 piso 25  
Col. Juárez  
México, D.F.  
C.P. 06600 México  
[www.ohlmexico.com.mx](http://www.ohlmexico.com.mx)