Reporte Anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, por el año terminado el 31 de diciembre de 2010

OHL México

Fecha de inicio de cotización en la BMV:	11 de noviembre de 2010
Serie:	Única
Tipo:	Acciones ordinarias
Clave de cotización:	OHLMEX

OHL MÉXICO, S.A.B. DE C.V.
Avenida Paseo de la Reforma 222, piso 25, Colonia Juárez
C.P. 06600, México D.F.
Teléfono: (55) 5003-9552
Página web: www.ohlmex.com.mx

Los valores de OHL México S.A.B. de C.V. antes mencionados, se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores.

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, la solvencia de la emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en el presente reporte anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes.

INDICE

1. INFORMACIÓN GENERAL 4
a) Glosario de términos y definiciones. 4
b) Resumen ejecutivo 9
c) Factores de riesgo 10
d) Otros valores 32
e) Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el RNV 33
f) Documentos de carácter público 33
2) LA COMPAÑÍA. 33
a) Historia y desarrollo de la Compañía. 33
b) Descripción del negocio 35
i) Actividad principal 36
ii) Canales de distribución 41
iii) Patentes, licencias, marcas y otros contratos 70
iv) Principales clientes 71
v) Legislación aplicable y situación tributaria 72
vi) Recursos humanos 83
vii) Desempeño ambiental 83
viii) Información de mercado 86
ix) Estructura corporativa 90
xiii) Dividendos 96
a) Información financiera seleccionada 97
b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación 101
c) Informe de créditos relevantes 102
d) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Compañía 114
i) Resultados de la operación 114
ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital 117
iii) Control interno 120
e) Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas 131
a) Auditores externos 131

b) Operaciones con personas relacionadas y conflictos de intereses 132

c) Administradores y accionistas 133

d) Estatutos sociales y otros convenios 141

5. MERCADO DE CAPITALES 156

a) Estructura accionaria 156

b) Comportamiento de la acción en el mercado de valores 157

Fuente: Infosel Financiero 157

c) Formador de Mercado 158

6. PERSONAS RESPONSABLES 159

7. ANEXOS 160

a) Estados Financieros Consolidados y Dictaminados de OHL México, S.A.B. de C.V. al 31 de diciembre de 2010 e Informe del Auditor Externo. 160

b) Informe del Comisario por los ejercicios concluidos el 31 de diciembre de 2008 y 2009. 161

c) Informe anual de los Comités de Auditoría de la Compañía por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2010 162

1. INFORMACIÓN GENERAL

a) Glosario de términos y definiciones.

Accionista de Control	OHL Concesiones S.L.
Aeropuerto de Toluca	Aeropuerto Internacional de Toluca.
AMAIT	Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S.A. de C.V.
ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares, un organismo descentralizado del Gobierno Federal.
Autopista Puebla-Perote	Tramo de 104.9 kilómetros de autopista conocido como carretera Amozoc-Perote y el tramo de 17.6 kilómetros de autopista conocido como Libramiento Perote.
Autopista Urbana Norte	Según lo requiera el contexto, Autopista Urbana Norte, S.A. de C.V., titular de la Concesión para la Autopista Urbana Norte, o bien, el viaducto elevado de nueve kilómetros ubicado en el Distrito Federal conocido como autopista urbana norte.
Autovías Concesionadas	Autovías Concesionadas OHL, S.A. de C.V., titular de la Concesión para el Libramiento Norte de Puebla.
BANOBRAS	Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C.
BMV	Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
Circuito Exterior Mexiquense	Aproximadamente 155 km de autopistas de peaje que integran el Sistema Carretero del Oriente del Estado de México en sus 4 fases. Actualmente se encuentran en operación 110 kilómetros.
CNBV	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
COFIDES	Compañía Española de Financiación del

	Desarrollo, Cofides, S.A.
Coinversión para la Supervía Poetas	CVR Poetas, formada por la Compañía y Copri Infraestructura, S.A.P.I. de C.V.*
Coinversión Toluca	Coinversión formada por OHL Toluca, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía, el Gobierno del Estado de México y ASA, para administrar la Concesión del Aeropuerto de Toluca a través de AMAIT.
Compañía	OHL México, S.A.B. de C.V.
Concesión	Según lo requiera el contexto en singular o plural, respecto de un determinado proyecto concesionado, el título de concesión que establece los derechos y las obligaciones aplicables a dicho proyecto, o las autopistas de peaje concesionadas a la Compañía.
Concesión para el Aeropuerto de Toluca	Concesión para la administración, operación, construcción y explotación del Aeropuerto de Toluca, otorgada por el Gobierno Federal a AMAIT.
Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense	Concesión para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del Circuito Exterior Mexiquense, otorgada en febrero de 2003 por el Gobierno del Estado de México, a través de la SCEM, a CONMEX, una subsidiaria de la Compañía.
Concesión para el Libramiento Norte Puebla	Concesión para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del Libramiento Norte de Puebla, otorgada por el estado de Puebla a Autovías Concesionadas, una subsidiaria de la Compañía, en marzo de 2008.
Concesión para el Viaducto Bicentenario	Concesión para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del Viaducto Bicentenario, otorgada por el Gobierno del Estado de México, a través de la SCEM, a Viaducto Bicentenario, en mayo de 2008.

Concesión para la Autopista Puebla-Perote	Concesión otorgada por el Gobierno Federal para (i) la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo de 104.9 kilómetros de autopista conocido como Carretera Amozoc- Perote; y (ii) la operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo de 17.6 kilómetros de autopista conocido como Libramiento Perote, que en conjunto integran la Autopista Puebla-Perote.
Concesión para la Autopista Urbana Norte	Concesión para el diseño, construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento de un tramo de aproximadamente 9 kilómetros de autopista elevada de peaje, otorgada por el Gobierno del Distrito Federal, a través de la OMDF, a Autopista Urbana Norte, una subsidiaria de la Compañía, en julio de 2010.
Concesión para la Supervía Poetas	Concesión para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento de la Supervía Poetas, otorgada a CVR Poetas.
CONMEX	Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V., titular de la Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense.
CPVM	Constructora de Proyectos Viales de México, S.A. de C.V., miembro del Grupo OHL.
CVR Poetas	Controladora Vía Rápida Poetas, S.A.P.I. de C.V.
Deloitte	Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited
Estados Financieros Auditados	Los estados financieros consolidados auditados de la Compañía por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, incluyendo las notas a los mismos.
FARAC	El Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas.
FONADIN	El fideicomiso 1936 denominado Fondo Nacional de Infraestructura, constituido en Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos,

	S.N.C., Institución Fiduciaria.
Gobierno del Distrito Federal	El gobierno del Distrito Federal, que abarca la Ciudad de México.
Gobierno del Estado de México	El gobierno del Estado de México.
Gobierno Federal	Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos.
GANA	Grupo Autopistas Nacionales, S.A., titular de la Concesión para la Autopista Puebla-Perote.
Grupo OHL	OHL y sus filiales.
IETU	Significa el Impuesto Empresarial a Tasa Única.
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.
IMPAC	Significa el Impuesto al Activo
Indeval	S.D. Indeval, Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
INPC	Índice Nacional de Precios al Consumidor.
ISR	Significa el Impuesto Sobre la Renta.
IVA	Impuesto al Valor Agregado.
Ley de Aeropuertos	Ley de Aeropuertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1995, según la misma ha sido modificada de tiempo en tiempo.
Liberación de Derecho de Vía	Cualquier acto jurídico en virtud del cual se haya obtenido el derecho de uso de inmuebles

	para la construcción y operación de un determinado proyecto concesionado, ya sea que se obtenga contra el pago de una indemnización, en caso de mediar una expropiación, o mediante el pago del precio de compra, en caso de mediar una compraventa.
Libramiento Norte Puebla	Tramo de 31.5 kilómetros de autopista de peaje conocida como "Libramiento Norte Puebla", ubicado en el estado de Puebla.
OHL	Obrascon Huarte Lain, S.A.
OHL Concesiones	OHL Concesiones S.L.
OMDF	Oficialía Mayor del Distrito Federal.
OPCOM	Operadora Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V.
PIB	Producto interno bruto.
RNV	Registro Nacional de Valores que mantiene la CNBV.
SAASCAEM	Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Auxiliares y Conexos del Estado de México.
SCEM	Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Supervía Poetas	El tramo de cinco kilómetros de autopista de peaje ubicada en el sur-poniente de la Ciudad de México, conocido como Supervía Poetas.
SOSDF	Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.
Tipo de Cambio del Banco de México	Tipo de cambio peso/dólar publicado por Banco de México en una fecha determinada en el Diario Oficial de la Federación.
TPDA	Tráfico promedio diario anualizado.

Tráfico Equivalente	Medida de tráfico en algunas de las Concesiones de la Compañía y significa el total de ingresos por peaje en cada caseta de cobro de una Concesión dividido entre la tarifa para automóviles aplicada en cada caseta. Cada automóvil representa un vehículo equivalente y cada vehículo comercial (camión o autobús) representa un número de vehículos equivalentes igual a la relación entre la tarifa que le sea aplicable a cada vehículo comercial y la correspondiente a un automóvil.
Tráfico Equivalente Diario Promedio	Tráfico equivalente medio diario y es el resultado de dividir el número de vehículos equivalentes acumulado de un periodo (mes o año) entre los días del mes correspondiente o entre 365 días.
Viaducto Bicentenario	Según lo requiera el contexto, Viaducto Bicentenario, S.A. de C.V., titular de la Concesión para el Viaducto Bicentenario, o el viaducto elevado de 32.2 km conocido como Viaducto Bicentenario en el Estado de México.

*Modificación de tenencia accionaria de fecha 15 de diciembre de 2010, manteniendo OHLMEX el mismo porcentaje en el capital social de Controladora Vía Rápida Poetas, S.A.P.I. de C.V.

b) Resumen ejecutivo

Este resumen no pretende contener toda la información que pueda ser relevante para tomar decisiones de inversión sobre los valores que aquí se mencionan. Por lo tanto, el público inversionista deberá de leer todo el Informe Anual, incluyendo la información financiera y las notas relativas antes de tomar una decisión de inversión. Se recomienda prestar especial atención a la sección de "Factores de Riesgo" de este documento, para determinar la conveniencia de efectuar una inversión en los valores emitidos por la Compañía.

La Compañía 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 y tres en construcción. Asimismo, 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.

La Compañía comenzó sus operaciones en el año 2003, y le han sido adjudicadas algunas de las primeras concesiones para autopistas de peaje otorgadas en México desde mediados de los

años 90. La experiencia de su accionista indirecto de control, el grupo español OHL, le ha proporcionado a la Compañía el conocimiento fundamental y la capacidad para realizar inversiones selectivas en autopistas y en un aeropuerto situado estratégicamente.

La mayor parte de las Concesiones de la Compañía incluyen ciertas disposiciones por las que se garantiza la recuperación del capital invertido o la inversión total, según sea el caso, más una tasa interna de retorno mínima real anual, previéndose para ello en las Concesiones la extensión de los plazos de la concesión o la posibilidad de recibir una compensación al final del plazo de la misma.

Actualmente, el Gobierno del Distrito Federal, varios Estados de la República Mexicana y el Gobierno Federal están implementando planes de desarrollo de infraestructura de transporte para México sin precedentes, los cuales prevén diferentes fórmulas de colaboración público-privada. La Compañía pretende analizar estas oportunidades en los sectores de autopistas de peaje, aeroportuario, ferroviario y portuario, y participar selectivamente en el crecimiento del sector de la promoción y gestión privada de infraestructura de transporte en México.

La Compañía considera que su gran capacidad de gestión, demostrada mediante la obtención de siete concesiones en un plazo de siete años, aunada al crecimiento esperado de dichas concesiones en la medida en que las mismas comiencen su fase operacional, sitúa a la Compañía en una posición muy sólida para aprovechar futuras oportunidades en el sector de las concesiones de infraestructura de transporte en México.

La Compañía está controlada directamente por OHL Concesiones, una compañía española enfocada principalmente a la prestación de servicios de infraestructura carretera, aeroportuaria, ferroviaria y portuaria. Consideramos que OHL Concesiones es la séptima compañía más grande del mundo en el sector de infraestructura del transporte, con 23 concesiones de autopistas de peaje. Asimismo, OHL Concesiones cuenta con aproximadamente 4,417 kilómetros de vías situados en México, Brasil, España, Chile, Argentina y Perú, por lo que también se considera como el mayor inversionista en infraestructura de transporte en América Latina. OHL Concesiones es 100% propiedad del Grupo OHL, uno de los líderes mundiales en construcción, concesiones, servicios ambientales y desarrollos turísticos, con 100 años de experiencia y con presencia en 22 países de cuatro continentes. OHL es una sociedad constituida conforme a las leyes de España que cotiza en la Bolsa de Madrid.

c) Factores de riesgo

El público inversionista debe considerar cuidadosamente los factores de riesgo que se describen a continuación, antes de tomar una decisión de inversión respecto de los valores de la Compañía. Los riesgos e incertidumbres que se describen a continuación no son los únicos a los que se enfrenta la Compañía. Los riesgos e incertidumbres que la Compañía desconoce, así como aquellos que la Compañía considera actualmente como de poca importancia, también podrían llegar a afectar sus operaciones y actividades.

La realización de cualquiera de los riesgos que se describen a continuación podría tener un efecto adverso significativo sobre las operaciones, la situación financiera o los resultados de operación de la Compañía. En dicho supuesto, el precio de cotización de los valores emitidos por la Compañía podría verse disminuido y los inversionistas podrían perder la totalidad o una parte de su inversión.

Este documento contiene estimaciones y/o proyecciones sobre la Compañía y sus resultados de operación futuros, mismas que están sujetas a ciertos riesgos, incertidumbres y consideraciones. Los resultados, desempeño y logros que efectivamente alcance la Compañía, pueden variar significativamente de los expresados en dichas estimaciones y/o proyecciones, como resultado de diversos factores, entre los que se incluyen los riesgos que se describen a continuación y demás factores descritos en otras partes del presente documento.

Riesgos relacionados con las actividades de la Compañía.

La capacidad de la Compañía para comenzar operaciones en sus actuales y nuevas concesiones depende de que la misma logre invertir capital y obtener financiamiento, según se requiere en los términos de sus Concesiones.

La Compañía no recibe ingresos de un proyecto hasta en tanto el mismo entra en operación. La Compañía financia los proyectos durante el proceso de construcción con inversiones de capital y préstamos. En los últimos años la Compañía se ha visto obligada a invertir capital y obtener financiamiento en cantidades cada vez mayores para efectos de sus Concesiones de autopistas. La Compañía no puede garantizar que obtendrá financiamiento en el momento oportuno o en términos favorables para competir y obtener nuevas concesiones o que podrá cumplir con los requerimientos de capital bajo las Concesiones existentes.

Al 31 de diciembre de 2010, la deuda total de la Compañía ascendía a $19,222.5 millones. De conformidad con las Concesiones actuales, la Compañía se ha comprometido a realizar inversiones en activos por $7,883 millones en 2011 y $6,881 millones en 2012. Como consecuencia de estos compromisos, no se espera que las operaciones de la Compañía generen un flujo de efectivo positivo durante 2011 o 2012, por lo que la capacidad de la Compañía para cumplir con sus compromisos bajo las Concesiones y con su estrategia de negocio consecuentemente depende de su capacidad para obtener financiamientos adicionales.

La contracción de los mercados crediticios a nivel global y la incertidumbre imperante en los mismos, incluyendo los acontecimientos relacionados con la crisis económica a nivel global, pueden afectar en forma adversa la capacidad de la Compañía para obtener financiamiento. Históricamente, los miembros del Grupo OHL han otorgado créditos y garantías para efectos de las Concesiones actuales de la Compañía y en la actualidad le ofrecen crédito y garantías para efectos de sus nuevos proyectos. Sin embargo, el Grupo OHL no está obligado a aportar capital u otorgar créditos o apoyo crediticio a la Compañía, ni ésta puede garantizar que en el futuro no requerirá de aportaciones, créditos o apoyo para obtener financiamiento. La incapacidad de la Compañía

para obtener financiamiento o cumplir con otras obligaciones financieras para efectos de cualquiera de sus Concesiones podría tener un efecto adverso en sus actividades, su situación financiera y sus resultados de operación.

Los incrementos en los costos de construcción o los retrasos, incluyendo retrasos en la Liberación de Derechos de Vía, podrían afectar en forma adversa la capacidad de la Compañía para cumplir con los calendarios previstos en sus Concesiones y tener un efecto negativo en sus actividades, su situación financiera y sus resultados de operación.

La Compañía podría sufrir demoras o incrementos en sus costos por varias razones, algunas de las cuales están fuera de su control, incluyendo la falta de obtención oportuna de la Liberación de Derecho de Vía, la escasez de materiales de construcción, problemas de orden laboral y fenómenos tales como los desastres naturales y el mal tiempo. Las Concesiones de autopistas establecen que la autoridad concesionante, el concesionario, o ambos, deben obtener la Liberación de Derecho de Vía respecto de los inmuebles en los que se ubica el proyecto, en las fechas previstas en el programa correspondiente. Si no se lograra obtener oportunamente una Liberación del Derecho de Vía, la Compañía podría incurrir en demoras y costos adicionales desde el inicio de operaciones y, por tanto, podría verse obligada a solicitar una modificación o prórroga de la Concesión. La Compañía no puede asegurar que la autoridad concesionante accederá a modificar o prorrogar dicha Concesión. Las demoras podrían ocasionar incumplimientos a los términos de ciertos financiamientos. Demoras en la construcción podrían a su vez demorar el inicio de construcción de los proyectos y por lo tanto la fecha a partir de la cual la Compañía empezará a recibir ingresos derivados de dicho proyecto. Para nuevos proyectos donde la Compañía asume el riesgo relacionado con la construcción, los sobregiros presupuestales pueden hacer necesaria una inversión de capital mayor que la prevista y, por tanto, generar un menor rendimiento. Aunque normalmente la Compañía subcontrata las obras de construcción con CPVM, miembro del Grupo OHL, la Compañía es responsable del cumplimiento de la Concesión ante la autoridad competente. Los incrementos en los costos de construcción debido al aumento en los precios de los materiales de construcción (incluyendo el cemento y acero) o los salarios de los trabajadores, entre otros factores, ocasionarían un incremento en la partida correspondiente al costo de construcción de los proyectos concesionados, lo que a su vez podría afectar la capacidad de la Compañía para cumplir con el calendario de construcción previsto en la Concesión y la rentabilidad de dicha Concesión. La Compañía no puede garantizar que en el futuro no sufrirá demoras o incrementos en costos o que ello no afectará la rentabilidad de sus Concesiones o su capacidad para obtener concesiones adicionales. Cualquier demora o sobregiro presupuestal podría afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

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

Los requisitos en materia de construcción, operación y mantenimiento previstos en las Concesiones de la Compañía, y los programas anuales de construcción, operación y mantenimiento relativos a los proyectos respectivos, podrían verse afectados por demoras u obligar a la Compañía a incurrir en costos adicionales a los presupuestados, lo que a su vez podría limitar la capacidad de la Compañía para obtener las tasas internas de retorno proyectadas con respecto a los mismos, incrementar sus gastos de operación o sus inversiones en activos, y afectar en forma adversa a sus actividades, su situación financiera, sus resultados de operación y sus planes. Dichas demoras o sobregiros presupuestarios también podrían limitar la capacidad de la Compañía para modernizar sus instalaciones y sistemas de cobro de peaje o cumplir con los programas anuales de operación y mantenimiento relativos a sus Concesiones, lo cual podría dar lugar a la revocación de las mismas. No obstante que CPVM, miembro del Grupo OHL, ha probado ser confiable en la ejecución de los proyectos en los que ha trabajado para la Compañía, la Compañía no puede garantizar que no exista riesgo de construcción.

Además, las operaciones de la Compañía pueden verse afectadas por los paros o fallas de sus sistemas tecnológicos. La Compañía depende de sofisticados sistemas tecnológicos y cierta infraestructura para realizar sus operaciones, incluyendo sistemas de cobro de peaje y medición del tráfico. Cualquiera de dichos sistemas puede dejar de funcionar debido a interrupciones en el suministro de electricidad, fallas en las telecomunicaciones y otros acontecimientos similares. La falla de cualquiera de los sistemas tecnológicos de la Compañía podría trastornar sus operaciones, afectando en forma adversa los cobros de peaje y la rentabilidad. La Compañía cuenta con planes de continuidad operativa para contrarrestar los efectos negativos de las fallas de sus sistemas de tecnología de la información, pero no puede garantizar que dichos planes serán totalmente eficaces.

Las disposiciones legales que establecen las cuotas de peaje máximas aplicables a los ingresos no garantizan la rentabilidad de las Concesiones.

Las disposiciones aplicables a las actividades y Concesiones de la Compañía establecen las cuotas de peaje máximas que ésta puede cobrar a los usuarios. Aunque algunas de nuestras Concesiones establecen la posibilidad de prórroga de la vigencia con el fin de permitirnos alcanzar la tasa interna de retorno acordada u obtener el pago correspondiente en caso de que la autoridad gubernamental competente decida no extender la vigencia de la Concesión, nuestras Concesiones no garantizan que los proyectos serán rentables.

Las Concesiones de la Compañía establecen que las cuotas de peaje máximas están sujetas a ajuste en forma anual con base en la inflación (calculada con base en el INPC). Aunque en algunas circunstancias la Compañía puede solicitar ajustes adicionales a las cuotas de peaje máximas que cobra en sus autopistas, algunas de sus Concesiones establecen que dichas

solicitudes únicamente se aprobarán si la autoridad gubernamental competente determina que ha ocurrido alguno de los hechos limitados previstos en la Concesión respectiva. Por tanto, no hay garantía de que dicha solicitud será aprobada. Si la Compañía solicita autorización para aumentar sus cuotas de peaje y dicha solicitud no es aprobada, las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa.

El rendimiento obtenido por la Compañía sobre sus inversiones actuales en algunas Concesiones podría ser inferior al previsto en los términos de las mismas derivado de, entre otras cosas, los volúmenes de tráfico.

El rendimiento obtenido por la Compañía sobre su inversión en una determinada Concesión de autopista depende de los términos y condiciones de la Concesión, su plazo, el monto invertido, el importe recaudado por concepto de cuotas de peaje u otros ingresos y los costos relacionados con el servicio de su deuda, entre otros factores. Por ejemplo, los volúmenes de tráfico y, por tanto, los ingresos por peaje, están influenciados por factores tales como las cuotas de peaje vigentes, la calidad y proximidad de caminos alternativos libres de peaje, el precio de la gasolina, los impuestos, la legislación ambiental, el poder adquisitivo de los consumidores y la situación económica en general. El volumen de tráfico de una determinada carretera de peaje también depende en gran medida de su conexión con otras redes carreteras.

La principal fuente de ingresos en efectivo de la Compañía está representada por las cuotas de peaje que cobra en sus autopistas. Dichos ingresos dependen del volumen de vehículos que transita por dichas autopistas y la frecuencia con que los viajeros utilizan dichas autopistas. La contracción de la actividad económica, la inflación y los aumentos en las tasas de interés, el precio de la gasolina y los impuestos de carácter ambiental o al consumo de combustible, entre otros factores, pueden provocar una disminución en el volumen de tráfico. Esta disminución se puede deber a la situación de la economía en general o a la contracción de la actividad comercial en las regiones cubiertas por las autopistas de la Compañía. Cambios en estas circunstancias también pueden dar lugar a que los usuarios utilicen carreteras libres, rutas alternativas o el transporte público. El nivel de tráfico de una determinada carretera también está influenciado por su conexión con otros tramos de los sistemas carreteros tanto federal como estatal y otras redes viales no administradas ni controladas por la Compañía. Adicionalmente, las autopistas de la Compañía tienen una historia operativa relativamente corta, por lo que el volumen de tráfico en el futuro cercano es impredecible. La Compañía no puede garantizar que el nivel de tráfico actual o proyectado de sus autopistas se incrementará o se mantendrá estable. La disminución del volumen de tráfico podría afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía. Considerando dichos factores y la posibilidad de que las autoridades competentes pudieran dar cumplimiento a las disposiciones relativas a la rentabilidad garantizada contenidas en las Concesiones en una forma distinta a la prevista por la Compañía, la Compañía no puede asegurar que el retorno en sus inversiones cumplirá con los estimados.

Las Concesiones de la Compañía están sujetas a revocación por parte de las autoridades gubernamentales correspondientes en ciertos supuestos, algunas de las cuales están fuera del control de la Compañía.

Las Concesiones constituyen el principal activo de la Compañía y ésta no podría seguir adelante con las operaciones relativas a una determinada Concesión si la autoridad concesionante no le otorga el derecho de hacerlo. Las Concesiones están sujetas a revocación por parte de la autoridad gubernamental competente en los casos previstos en la legislación aplicable, incluyendo el incumplimiento de los programas de construcción, operación y/o mantenimiento respectivos, el cese temporal o definitivo de operaciones de la Compañía, la obtención de una tasa interna de retorno superior a la acordada en algunas Concesiones y la violación de cualquiera de los otros términos de la Concesión.

En particular, la autoridad gubernamental competente puede revocar en cualquier momento una concesión a través de un procedimiento de rescate si determina que ello es en interés del público de conformidad con la legislación aplicable. Dicha autoridad también puede asumir la operación de una concesión en caso de guerra, alteración del orden público o amenaza a la seguridad nacional. Además, en caso de fuerza mayor puede obligar a la Compañía a hacer ciertos cambios en sus operaciones. De conformidad con la ley, en caso de terminación de las Concesiones por parte de la autoridad gubernamental competente, generalmente ésta está obligada a resarcir a la Compañía por la inversión no recuperada, tomando en consideración entre otras cosas, el importe de la tasa interna de retorno establecida en la Concesión. Sin embargo, la Compañía no puede garantizar que recibiría oportunamente dicha indemnización o que el importe de la misma sería equivalente al valor de su inversión en la Concesión respectiva más los perjuicios sufridos.

Los términos de las Concesiones de la Compañía establecen distintos mecanismos para el cálculo de la tasa interna de retorno sobre la inversión. En algunos casos, en el momento en que la Compañía recupere el capital invertido o la inversión total, según sea el caso, y obtenga la tasa interna de retorno acordada, la autoridad gubernamental competente tendrá la prerrogativa de permitir a la concesionaria mantener la Concesión hasta su expiración, siempre y cuando dicha autoridad y la Compañía acuerden una nueva contraprestación. En otros casos la Compañía está obligada a compartir con la autoridad competente los rendimientos que excedan de la tasa interna de retorno convenida. Esto solo puede ocurrir una vez que la inversión hayan sido recuperada y la tasa interna de retorno haya sido obtenida.

La Compañía podría no ser exitosa en la obtención de nuevas concesiones.

El mercado nacional para los servicios concesionados es sumamente competitivo. La Compañía compite con diversas compañías tanto mexicanas como extranjeras en los procesos de licitación de concesiones para proyectos carreteros en el país. Además, es posible que algunos competidores cuenten con mayor acceso a fuentes de capital y tengan una mayor cantidad de

recursos financieros y de otro tipo que la Compañía, lo cual les daría una ventaja competitiva para obtener dichas concesiones. La Compañía no puede garantizar que continuará obteniendo exitosamente nuevas concesiones. El gobierno podría incurrir en déficits presupuestales que impidan el desarrollo de infraestructura y concesiones, lo cual podría afectar las operaciones de la Compañía. Además, cabe la posibilidad de que la Compañía no obtenga concesiones adicionales si el gobierno decide no otorgar nuevas concesiones ya sea por cuestiones presupuestales o por la adopción de nuevas políticas, o debido al uso de mecanismos de financiamiento alternativos.

Las actividades de la Compañía están altamente concentradas en sus Concesiones para la construcción de obras de infraestructura en México, incluyendo en concreto el Distrito Federal y los Estados de México y Puebla, por lo que los cambios que afecten a México, al Distrito Federal y a los estados de México y Puebla, como por ejemplo las recesiones, los desastres naturales y el régimen legal a nivel local, pueden tener un efecto adverso en la Compañía.

Desde su constitución la Compañía se ha dedicado casi exclusivamente al desarrollo y la construcción y operación de autopistas al amparo de los programas de concesiones establecidos por el Gobierno Federal, el Estado de México y el Distrito Federal, y también obtuvo una concesión para el desarrollo de un proyecto carretero en Puebla. Además, la Compañía participa en una coinversión que es titular de una concesión aeroportuaria en Toluca, Estado de México. Las Concesiones actuales de la Compañía están ubicadas principalmente en el Distrito Federal y los estados de México y Puebla. Por tanto, todas las Concesiones actuales de la Compañía fueron emitidas por dichas autoridades gubernamentales locales y el Gobierno Federal. En consecuencia, cualquier cambio legislativo que sea adoptado, regla estricta implementada o requisito adicional establecido por dichas entidades puede afectar en forma adversa a todas las Concesiones de la Compañía y las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de esta última. Además, la Compañía está expuesta a los riesgos relacionados con las recesiones y desastres naturales, lo cual podría resultar en pérdidas en exceso a la cobertura bajo los seguros contratados por la Compañía, y en consecuencia afectar en forma adversa sus actividades, su situación financiera y sus resultados de operación.

La Compañía depende y prevé que seguirá dependiendo de los servicios de construcción prestados por CPVM y no puede garantizar que en el futuro logrará obtener servicios de construcción de CPVM, de cualquier otro miembro del Grupo OHL o de algún tercero.

Históricamente, la Compañía ha subcontratado y tiene planeado seguir subcontratando a CPVM para el suministro de todos los servicios de construcción iniciales. La Compañía depende de CPVM para concluir exitosamente la parte relativa a la construcción de sus Concesiones y si no logra hacerlo no podrá comenzar a operar la Concesión respectiva. Ni CPVM ni el resto de los miembros del Grupo OHL están obligados a prestar estos servicios respecto de las nuevas concesiones que se obtengan a futuro. La Compañía no puede garantizar que en el futuro logrará contratar los servicios de CPVM, de otros miembros del Grupo OHL o de cualesquiera terceros. La falta de obtención de cualesquiera servicios de construcción en términos aceptables podría afectar

la capacidad de la Compañía para cumplir con sus obligaciones contractuales o ampliar su negocio, y afectaría en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía. La relación entre la Compañía y CPVM puede crear posibles conflictos de intereses.

La Compañía se encuentra regulada por el gobierno mexicano a nivel ya sea federal, estatal o municipal. Las leyes aplicables así como nueva regulación o cambios a las leyes ya existentes podrían afectar la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

La Compañía pertenece a una industria que está sujeta a una extensa regulación. La rentabilidad de la Compañía depende de su capacidad para cumplir de manera oportuna y eficiente con las distintas leyes y los varios reglamentos a que está sujeta. La Compañía no puede garantizar que logrará cumplir con dichas leyes y reglamentos o que las reformas de dichos ordenamientos no afectarán su capacidad para hacerlo. En 2009 se promulgó una nueva Ley del Impuesto Sobre la Renta que generó obligaciones de pago de impuesto sobre la renta diferido en relación con las empresas consolidadas por el período comprendido de 1999 a 2004. El Congreso de la Unión reforma la legislación fiscal con mayor frecuencia que otras leyes. Es imposible predecir cuándo y en qué medida se reformará la legislación vigente, lo cual puede afectar en forma adversa la capacidad de la Compañía para implementar su planeación fiscal. Las reformas a las leyes y los reglamentos vigentes, incluyendo las leyes y los reglamentos relativos al tratamiento fiscal de las Concesiones de la Compañía, pueden afectar en forma adversa las actividades, la situación y los resultados de operación de esta última.

Adicionalmente, la Compañía opera sus autopistas al amparo de Concesiones cuyos términos están regulados por varias autoridades gubernamentales tanto federales como locales, incluyendo el Gobierno Federal. Este régimen podría limitar la flexibilidad de la Compañía para operar sus autopistas, lo que a su vez podría tener un efecto adverso en las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía. Salvo en ciertos casos limitados, en términos generales la Compañía no puede modificar de manera unilateral sus obligaciones (incluyendo sus obligaciones de inversión o la obligación de prestar el servicio público concesionado) si durante la vigencia de sus Concesiones ocurren cambios en el volumen de tráfico de pasajeros o las demás premisas en las que se basan los términos de dichas Concesiones.

Muchas de las leyes y los reglamentos y títulos que rigen a las Concesiones de la Compañía se promulgaron o entraron en vigor recientemente y, por tanto, la Compañía cuenta con un historial limitado que le sirva de base para predecir el impacto de los requisitos legales en sus operaciones futuras. Además, aunque la legislación aplicable establece el rango de las sanciones a que la Compañía puede hacerse acreedora en caso de violación de los términos de alguna de sus Concesiones o las disposiciones contenidas en las leyes y los reglamentos aplicables, la Compañía no puede predecir las sanciones concretas que le serían impuestas dentro de dicho rango en respuesta a una determinada violación. La Compañía no puede garantizar que no enfrentará dificultades para cumplir con dichas leyes, reglamentos y títulos.

La Compañía está sujeta a un gran número de disposiciones legales en materia ambiental y de seguridad, mismas que podrían volverse más estrictas en el futuro, imponer mayores responsabilidades y requerir inversiones en activos adicionales.

Las actividades de la Compañía están sujetas a una amplia regulación en materia ambiental y de seguridad a nivel tanto federal como estatal y municipal, así como a la vigilancia de las autoridades gubernamentales responsables de la aplicación de dichas leyes y las políticas respectivas. Entre otras cosas, dichas leyes exigen la obtención de licencias ambientales para la construcción y operación de nueva infraestructura carretera, cambio en los proyectos originales y en el uso de suelo, construcciones en zona federal, o la instalación de nuevo equipo necesario para las operaciones de la Compañía. Aun cuando se obtengan dichas licencias, el cumplimiento de las disposiciones aplicables y los términos y condiciones de las propias licencias pueden hacer oneroso, difícil o económicamente inviable cumplir con las mismas y limitar las operaciones futuras de la Compañía. Además, las autoridades gubernamentales competentes podrían adoptar medidas en contra de la Compañía en caso de que la misma incumpla con las disposiciones aplicables. Dichas medidas podrían incluir, entre otras, la imposición de multas y la revocación de las licencias. La promulgación de disposiciones en materia ambiental y de salud más estrictas podría obligar a la Compañía a efectuar inversiones en activos para cumplir con las mismas, forzándola a desviar fondos destinados a sus proyectos. Dichas desviaciones de fondos podrían afectar en forma adversa la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía. La Compañía no puede garantizar que logrará negociar que las autoridades concesionantes la compensen en razón de los cambios en sus obligaciones contractuales como resultado de dichos actos. Además, el cumplimiento de las disposiciones aplicables en materia ambiental, de salud y seguridad, incluyendo la obtención de cualesquiera licencias, también podría ocasionar retrasos en los calendarios de construcción y mejoramiento de las autopistas concesionadas.

Los contratos relativos a la deuda actual de las subsidiarias de la Compañía podrían imponer restricciones a la capacidad de esta última para operar.

Las subsidiarias de la Compañía son las titulares de las Concesiones, y por lo tanto los resultados de operación de dichas subsidiarias afectan directamente el negocio de la Compañía. Las subsidiarias de la Compañía tienen contratadas diversas deudas al amparo de varios contratos, incluyendo especialmente créditos a largo plazo. Estos contratos contienen ciertos compromisos restrictivos que, entre otras cosas, imponen limitaciones a la capacidad de dichas subsidiarias para:

- establecer cuotas de peaje;
- participar en fusiones o comprar o arrendar la totalidad o una parte sustancial de sus activos;
- constituir gravámenes sobre sus activos;
- celebrar operaciones que se aparten del curso habitual del negocio;
- pagar dividendos;

- vender cualquier activo significativo;
- modificar los términos de sus contratos de construcción y demás proyectos; o
- reducir la participación accionaria, ya sea directa o indirectamente, de OHL u OHL Concesiones, según sea el caso.

Además, estos contratos imponen restricciones para la contratación de deuda adicional. La falta de cumplimiento de dichos compromisos puede dar lugar a que el acreditante declare vencido e inmediatamente exigible y pagadero el importe insoluto bajo el contrato de crédito respectivo si dicho incumplimiento no se subsana dentro del plazo previsto para dicho efecto. Estas líneas de crédito también contienen disposiciones habituales en cuanto a los hechos que constituyen causales de incumplimiento, incluyendo, en algunos casos, cambios de control al nivel de la subsidiaria respectiva y el incumplimiento de otros contratos.

Adicionalmente, los términos de algunos de los créditos contratados por las subsidiarias de la Compañía requirieron la celebración de un fideicomiso de administración y garantía que tiene como finalidad (i) la recepción de los recursos del crédito para aplicarlos a la construcción y puesta en operación, según sea el caso, (ii) recibir los recursos derivados de la explotación de la Concesión de que se trate y aplicarlos en la prelación establecida en el fideicomiso, y (iii) garantizar las obligaciones de pago bajo el contrato de crédito de que se trate. En virtud de lo anterior, el manejo de los recursos (e ingresos) y la distribución de los flujos derivados de la operación de algunas de las Concesiones de la Compañía se encuentran sujetas al cumplimiento de los términos y restricciones de dichos fideicomisos. Véase “Información Financiera – Informes de Créditos Relevantes”.

La crisis en el sector crediticio a nivel global y la existencia de condiciones económicas y de mercado desfavorables en los últimos años podrían afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

La Compañía no puede predecir el efecto que tendrá sobre sí misma y sobre México la persistente crisis crediticia e inestabilidad del sistema financiero a nivel global. Dichas condiciones podrían provocar una contracción en la demanda y una disminución en los precios de los proyectos ferroviarios y la transportación aérea. Además, los problemas financieros de los subcontratistas o proveedores de la Compañía podrían provocar un aumento en los costos de la Compañía o afectar en forma adversa los calendarios de sus proyectos.

La persistente inestabilidad de los mercados crediticios podría afectar en forma adversa la capacidad de la Compañía para contratar deuda, lo que a su vez afectaría en forma adversa la continuación, ampliación y adquisición de sus proyectos actuales y otros proyectos nuevos. La capacidad de la Compañía para ampliar sus operaciones se vería limitada si no logra obtener, incrementar o refinanciar sus programas de crédito actuales en términos favorables o del todo. Esto podría afectar en forma negativa la liquidez, las actividades y los resultados de operación de la Compañía.

La Compañía se encuentra sujeta a ciertos riesgos relacionados con los instrumentos financieros derivados que ha contratado para cubrirse de los riesgos relacionados con los mercados financieros, lo cual podría afectar en forma adversa sus flujos de efectivo.

Las actividades de la Compañía están expuestas a varios de los riesgos inherentes a los mercados financieros (como por ejemplo, los riesgos relacionados con las fluctuaciones en las tasas de interés, los tipos de cambio y los precios). Una de las estrategias empleadas por la Compañía para contrarrestar los posibles efectos negativos de estos riesgos en su desempeño financiero consiste en celebrar operaciones con instrumentos financieros derivados a fin de cubrir su exposición a dichos riesgos por lo que respecta a sus operaciones reconocidas o proyectadas y a sus compromisos en firme. La Compañía tiene como política no celebrar operaciones con instrumentos financieros derivados con fines especulativos.

Actualmente, la Compañía cuenta con instrumentos financieros derivados (swaps, CAPS y forwards) para cubrir el riesgo relacionado con tasas de interés variables bajo sus financiamientos y tipos de cambio. Si la tasa de interés baja por debajo de los niveles actuales, el nivel de exposición puede subir. Si los subyacentes que cubren los derivados contratados (créditos bancarios) son objeto de modificación, la Compañía se verá en la necesidad de reestructurar los derivados relacionados con dicho subyacente.

La Compañía no puede garantizar que la concertación de operaciones con instrumentos financieros derivados protegerá suficientemente a la Compañía de los efectos adversos derivados de los riesgos relacionados con los mercados financieros.

El éxito de las coinversiones formadas por la Compañía en relación con las Concesiones del Aeropuerto de Toluca y la Supervía Poetas depende de que los socios de la Compañía en dichas coinversiones cumplan de manera satisfactoria con sus obligaciones como coinversionistas. El incumplimiento de dichos socios con sus obligaciones como coinversionistas podría imponer a la Compañía obligaciones financieras y de desempeño adicionales, lo cual podría ocasionar una disminución en sus utilidades o, en algunos casos, generarle pérdidas importantes con respecto a dicha coinversión.

Si los socios de la Compañía en las coinversiones no cumplen de manera satisfactoria con sus obligaciones debido a problemas financieros o de otro tipo, la coinversión respectiva podría verse imposibilitada para cumplir en la manera debida con las obligaciones previstas en su Concesión. En dicho supuesto la Compañía podría verse obligada a efectuar inversiones y prestar servicios adicionales para garantizar el debido cumplimiento de los términos de sus Concesiones. Estas obligaciones adicionales podrían provocar una disminución en las utilidades o, en algunos casos, ocasionar que la Compañía incurra en pérdidas con respecto a la coinversión respectiva. En caso de que la Compañía y sus socios no logren superar algún desacuerdo o se den ciertos supuestos previstos en los estatutos de Supervía Poetas, la Compañía podría verse obligada a comprar las acciones pertenecientes a su socio o a vender a este último las acciones

pertenecientes a la misma. La Compañía no puede garantizar que sus coinversiones o futuras asociaciones tendrán éxito.

La disminución en el volumen de pasajeros y tráfico aéreo o lo pérdida o suspensión de operación de uno o varias aerolíneas, podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Coinversión Toluca.

Ninguno de los contratos celebrados entre la Coinversión Toluca y las aerolíneas que son sus clientes obligan a esta últimas a seguir operando en el Aeropuerto de Toluca. La Compañía no puede garantizar que si alguno de sus principales clientes reduce sus niveles de uso del Aeropuerto de Toluca, las aerolíneas competidoras agregarán a sus programas nuevos vuelos que contrarresten la cancelación de los vuelos por sus principales clientes. Igualmente, algunas aerolíneas podrían trasladar sus vuelos al aeropuerto de la Ciudad de México si éste agrega capacidad para la operación de nuevas rutas. La coinversión de la Compañía también podría verse afectada por las disminuciones generalizadas en el volumen de tráfico aéreo del aeropuerto. Si el Aeropuerto de Toluca no continúa generando el mismo porcentaje de los ingresos de la Compañía a través de sus clientes, las actividades, la situación financiera y los resultados de operación del Aeropuerto de Toluca podrían verse afectados de manera significativa.

Como resultado del aumento en la competencia y los precios de los combustibles y la disminución generalizada en la demanda a causa de la volatilidad en los mercados financieros y cambiarios y la crisis económica a nivel global, muchas aerolíneas están operando en condiciones adversas. Los incrementos adicionales en los precios de los combustibles y el surgimiento de otras condiciones económicas adversas podrían ocasionar que uno o varios de los principales clientes de la Compañía en el sector aerolíneas resulten insolventes, cancelen rutas, suspendan operaciones o se declaren en quiebra o concurso mercantil. Cualquiera de dichos hechos podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Coinversión Toluca.

La Coinversión Toluca asimismo podría verse afectada por cambios en el volumen de pasajeros y tráfico aéreo como resultado de un deterioro en las condiciones económicas globales y otros eventos tales como ataques terroristas y crisis sanitarias.

Las operaciones del Aeropuerto de Toluca podrían verse interrumpidas por actos de terceros que se encuentran fuera del control de la Compañía.

Como es el caso de la mayoría de los aeropuertos, las operaciones del Aeropuerto de Toluca dependen en gran medida del Gobierno Federal por lo que respecta a la prestación de servicios tales como la provisión de combustible para los aviones, control del tráfico aéreo, tarifas aeroportuarias y servicios de migración y aduanas para los pasajeros internacionales. La Compañía no es responsable por, y no puede controlar la prestación de servicios prestados por el Gobierno Federal. Cualquier interrupción en la prestación de estos servicios, o consecuencia adversa que se genere por la prestación de los mismos, incluyendo un paro en su prestación u otros eventos

similares, podrían tener un efecto material adverso en las operaciones del aeropuerto y en los resultados de operación de la Compañía.

El gobierno mexicano, a nivel ya sea federal o estatal, podría expandir concesiones u otorgar nuevas concesiones, ampliar concesiones o construir vías alternas libres de peaje o aeropuertos que podrían competir con las de la Compañía y consecuentemente tener un efecto adverso en sus ingresos.

El gobierno en México, a nivel federal o estatal podría otorgar concesiones adicionales o ampliar las concesiones existentes para la operación de los caminos o autorizar la construcción de nuevas carreteras de peaje, caminos libres o aeropuertos que compitan directamente con los de la Compañía. Además, el Gobierno Federal y los gobiernos estatales podrían promover otros medios de transporte alternativos que compitan directamente con la Compañía y afecten las Concesiones de la misma. Cualquier competencia por parte de dichas carreteras, caminos o aeropuertos, o la promoción de otros medios de transporte alternativos, podría tener un efecto adverso en las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

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

En los últimos años, la demanda de personal con experiencia en los servicios prestados por la Compañía ha ido en aumento. El crecimiento sostenido de las operaciones de la Compañía dependerá de que la misma logre atraer y conservar el personal adecuado, incluyendo ingenieros, ejecutivos y trabajadores que cuenten con la experiencia necesaria. La competencia para atraer a este tipo de personas es intensa y la Compañía podría tener dificultades para atraerlas y conservarlas, lo cual podría limitar su capacidad para cumplir en forma adecuada con sus proyectos actuales y participar en licitaciones para la adjudicación de nuevos proyectos.

La participación de la Compañía en nuevos proyectos de reacondicionamiento podría estar sujeta a ciertos riesgos.

En el futuro, es probable que la Compañía participe o adquiera proyectos de reacondicionamiento (*brownfield projects*) en el sector de infraestructura de transporte. En este tipo de proyectos, la Compañía podrá encontrarse con vicios ocultos, deficiencias en la construcción y riesgos no detectados que pudieran requerir trabajos adicionales, inversiones de capital o costos no previstos inicialmente, los cuales podrían afectar adversamente los resultados de operación y la situación financiera de la Compañía

Riesgos relacionados con el país

La existencia de condiciones económicas y políticas desfavorables en México, especialmente en el área metropolitana de la Ciudad de México, donde se concentran las

operaciones de la Compañía, puede tener un efecto adverso en las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de esta última.

Una parte sustancial de las operaciones de la Compañía se realiza en México y depende del desempeño de la economía nacional. En especial, las operaciones de la Compañía están concentradas en el Distrito Federal y los estados de México y Puebla. En consecuencia, las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía pueden verse afectados por la situación económica del país en general, misma que está fuera del control de la Compañía. México ha sufrido crisis económicas provocadas por factores tanto internos como externos, las cuales se han caracterizado por la inestabilidad del tipo de cambio (incluyendo grandes devaluaciones), altos índices de inflación, tasas de interés elevadas, contracciones económicas, disminuciones en los flujos de efectivo provenientes del exterior, faltas de liquidez en el sector bancario y altos índices de desempleo. La Compañía no puede asumir que dichas condiciones no recurrirán o no tendrán un efecto adverso significativo en sus actividades, su situación financiera o sus resultados de operación.

En 2005, el PIB creció aproximadamente un 3.2% y la inflación disminuyó al 3.3%. En 2006, el PIB creció aproximadamente un 5.1% y la inflación aumentó al 4.1%. En 2007, el PIB creció aproximadamente un 3.3% y la inflación disminuyó al 3.8%. En 2008, el PIB creció aproximadamente un 1.3% y la inflación aumentó al 6.5%. En el cuarto trimestre de 2008 México entró en un período de recesión económica y en 2009 el PIB disminuyó aproximadamente 6.5%, incluyendo una disminución del 2.3% en el cuarto trimestre del año. En 2010, el PIB creció aproximadamente un 5.5% y la inflación aumentó al 4.4% (Fuente: Banco de México). La Compañía se ha visto forzada a aceptar con cada vez mayor frecuencia la inclusión de cláusulas aplicables en caso de que ocurran trastornos en el mercado, mismas que de hacerse valer por lo general obligan a los acreditados a pagar mayores costos cuando la tasa de interés aplicable a un determinado financiamiento deja de reflejar en forma adecuada los costos de fondeo incurridos por el acreditante.

Además, las tasas de interés nominales vigentes en México han sido y se prevé que seguirán siendo elevadas en comparación con otros países. En 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 y 2010, la tasa de interés promedio anualizada para los Cetes a 28 días fue 9.19%, 7.19%, 7.2%, 7.7%, 5.39% y 4.4%, respectivamente. Toda la deuda de la Compañía está denominada en pesos y la Compañía tiene planeado seguir incurriendo deuda denominada en pesos para llevar a cabo sus proyectos, mismos que le generan recursos denominados en pesos para liquidar dichos financiamientos. En la medida en que la Compañía contrate deuda adicional denominada en pesos, las tasas de interés aplicables podrían ser más elevadas.

Actualmente el Gobierno Federal no impone restricciones a la capacidad de las personas físicas o morales mexicanas para convertir pesos a dólares u otras monedas (salvo por ciertas restricciones a transacciones en efectivo que involucren el pago a bancos mexicanos con dólares), y desde 1982 México no mantiene sistemas de control del tipo de cambio. En el pasado el peso ha

sufrido fuertes devaluaciones con respecto al dólar y podría sufrir devaluaciones importantes en el futuro. Cualquier devaluación o depreciación significativa del peso podría dar lugar a la intervención del gobierno y al establecimiento de políticas cambiarias restrictivas, como ha ocurrido tanto en México como en otros países de América Latina. Por tanto, las fluctuaciones en el valor del peso frente al dólar pueden tener un efecto adverso sobre la posición financiera de la Compañía y en el valor de las Acciones. La Compañía no puede garantizar que el gobierno federal mantendrá sus políticas actuales con respecto al peso o que el valor del peso no fluctuará de manera significativa en el futuro.

En el supuesto de que la economía nacional y, en particular, la economía del área metropolitana de la Ciudad de México, donde se encuentran altamente concentradas las operaciones de la Compañía, sigan estando sujetas a recesión, o de que la recesión actual se agudice y provoque un aumento considerable en las tasas de interés, o de que la economía nacional se vea afectada en forma adversa, las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía también podrían verse afectados en forma adversa.

El gobierno ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa en la economía nacional. Las medidas adoptadas por el gobierno con respecto a la economía y a las empresas de participación estatal podrían tener un efecto significativo en las empresas del sector privado en general y sobre la Compañía en particular, y afectar la situación del mercado y los precios y rendimientos de los valores de emisoras mexicanas, incluyendo los valores emitidos por la Compañía. En el pasado, los partidos de oposición han impedido la adopción de reformas económicas y de otro tipo.

La Compañía no puede garantizar que los acontecimientos de orden político en México, que se encuentran fuera de su control, no tendrán un efecto adverso en sus actividades, su situación financiera o sus resultados de operación.

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

La economía nacional y las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de las empresas mexicanas y el precio de mercado de los valores emitidos por las mismas se ven afectados en distintas medidas por la situación económica y las condiciones de mercado imperantes en otros países. Aun cuando las situaciones económicas de otros países pueden diferir sustancialmente de la situación económica de México, las reacciones de los inversionistas antes los acontecimientos ocurridos en otros países pueden tener un efecto adverso en los precios de mercado de los valores emitidos por las empresas mexicanas. Como resultado de la celebración del Tratado de Libre Comercio de América del Norte ("TLCAN") y el incremento en la actividad económica entre México y los Estados Unidos de América, en los últimos años la situación económica de México ha estado vinculada en cada vez mayor medida a la situación

económica de los Estados Unidos de América. En el segundo semestre de 2008, los precios de los valores representativos tanto de deuda como de capital emitidos por las empresas mexicanas disminuyeron sustancialmente como resultado del prolongado desacelere en los mercados de valores de los Estados Unidos de América. La existencia de condiciones económicas adversas en los Estados Unidos de América, la revocación del TLCAN y otros sucesos similares podrían tener un efecto adverso significativo en la economía de México. Los valores de las emisoras mexicanas también se vieron afectados en forma adversa en octubre de 2007 por la drástica caída en los mercados de valores de Asia, y durante el segundo semestre de 1998 y principios de 1999 debido a las crisis económicas de Rusia y Brasil. Los mercados para los instrumentos de deuda y capital en México también se han visto afectados en forma adversa por la persistente situación de los mercados de capitales a nivel global. La Compañía no puede garantizar que los acontecimientos ocurridos en otros países con mercados emergentes, los Estados Unidos de América o el resto del mundo no afectarán en forma adversa sus actividades, su situación financiera o sus resultados de operación.

Riesgos relacionados con las Acciones y el Accionista de Control de la Compañía

La cotización de las Acciones de la Compañía fue hecha por primera vez a finales del 2010 y es posible que no llegue a desarrollarse un mercado activo para las mismas.

Aunque actualmente las Acciones de la Compañía cotizan en el listado de la BMV, es posible que no llegue a desarrollarse un mercado activo para las mismas o que de llegar a desarrollarse dicho mercado no se sostenga. Los mercados de valores de México, incluyendo la BMV, que es el principal mercado para las operaciones con valores, son de mucho menor tamaño y tienen mucho menor liquidez y mucho mayor volatilidad que los mercados de valores de otros países tales como los Estados Unidos.

Estas características limitan sustancialmente la capacidad de los accionistas de la Compañía para vender sus acciones del todo o al precio deseado, lo cual puede afectar en forma negativa el precio de mercado y la liquidez de las mismas. Adicionalmente, la BMV opera un sistema mediante el cual la cotización de acciones de un determinado emisor puede suspenderse cuando exista volatilidad en su precio o volumen operado o por cambios en la oferta y la demanda de dichos valores que no sean consistentes con su comportamiento histórico y que no se puedan explicar a través de información que haya sido hecho pública conforme a las disposiciones emitidas por la CNBV.

Adicionalmente, la cotización de las acciones de la Emisora en la BMV podría ser suspendida en caso de incumplimiento a los requisitos de mantenimiento, incluyendo el número mínimo de inversionistas, entrega de información periódica, entre otros, de conformidad con lo establecido en la Ley del Mercado de Valores y las disposiciones emitidas por la CNBV.

El precio de mercado de las Acciones de la Compañía puede fluctuar en forma significativa y los inversionistas podrían perder la totalidad o parte de su inversión.

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

- la volatilidad excesiva en el precio de mercado y el volumen de operación de los valores emitidos por otras empresas del sector, que no necesariamente guardan relación con el desempeño operativo de dichas empresas;
- percepciones de los inversionistas respecto a la perspectiva de la Compañía y de su sector;
- diferencias entre los resultados financieros y de operación de la Compañía y aquellos esperados por los inversionistas;
- los cambios en el nivel de utilidades o los resultados de operación;
- el desempeño operativo de empresas similares a la Compañía;
- actos realizados por el Accionistas de Control de la Compañía para la transmisión de Acciones de las cuales sea titular y la percepción de que dichos actos pudiesen llegar a ocurrir;
- contratación o salida de personal clave;
- anuncios por parte de la Compañía o de sus competidores de adquisiciones significativas, desinversiones, alianzas estratégicas, coinversiones, o compromisos de inversión;
- la promulgación de nuevas leyes o reglamentos, o los cambios de interpretación de las leyes y los reglamentos vigentes, incluyendo los lineamientos fiscales, aplicables a las operaciones de la Compañía o a las Acciones;
- las tendencias generales de la economía o los mercados financieros en México, los Estados Unidos de América y el resto del mundo, incluyendo las derivadas de las guerras, los actos de terrorismo o las medidas adoptadas en respuesta a dichos hechos, y
- la situación y los acontecimientos de orden político, ya sea en México, los Estados Unidos de América u otros países.

Además, aunque actualmente la Compañía no tiene planes al respecto, en el futuro podría emitir instrumentos de capital adicionales o el Accionista de Control podría vender sus participaciones accionarias. Cualquier emisión, venta o percepción al respecto podría dar como resultado la dilución de los derechos económicos y de voto de los accionistas o generar percepciones negativas en el mercado y provocar la disminución del precio de mercado de las Acciones de la Compañía.

El Accionista de Control ejerce una considerable influencia en la Compañía y los intereses de dicho accionista podrían ser contrarios a los del resto de los inversionistas.

El Accionista de Control es titular de aproximadamente el 74% de las Acciones representativas del capital de la Compañía. El Accionista de Control tiene y continuará teniendo la facultad de determinar el resultado de las votaciones respecto a prácticamente todos los asuntos que deban ser aprobados por la asamblea de accionistas de la Compañía y, por tanto, controla las políticas de negocios y los asuntos de la misma, incluyendo lo siguiente:

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

El Accionista de Control puede obligar a la Compañía a realizar actos contrarios a los intereses de los inversionistas, y en algunos casos puede impedir que el resto de los accionistas, incluyendo los inversionistas, realicen actos en sentido contrario. Además, el Accionista de Control puede impedir la celebración de operaciones que resulten en un cambio de control y ofrezcan a los inversionistas la oportunidad de vender sus Acciones u obtener una prima sobre su inversión. La Compañía no puede garantizar que el Accionista de Control actuará de manera que favorezca los intereses de los inversionistas. Adicionalmente, actos realizados por el Accionista de Control respecto a la transmisión de Acciones de las que sea titular, o la percepción de que una acción de esa naturaleza podría ocurrir, podría afectar adversamente los precios de cotización de las Acciones.

Los pagos de dividendos y el monto de los mismos están sujetos a aprobación por parte del Accionista de Control.

El Accionista de Control tiene la facultad de determinar el resultado de las votaciones con respecto al pago de dividendos.

Los pagos de dividendos y el monto de los mismos están sujetos a aprobación por la asamblea de accionistas de la Compañía con base en una recomendación del Consejo de Administración. En tanto el Accionista de Control sea titular de la mayoría de las Acciones representativas del capital de la Compañía, dicho accionista tendrá la facultad de decidir si se pagarán dividendos y, en su caso, determinar el monto de los mismos. La Compañía no ha distribuido dividendos en el pasado, y actualmente, el Consejo de Administración de la Compañía está analizando la posibilidad de adoptar una política de dividendos. En su caso, la adopción de esta política de dividendos dependerá de una serie de factores, incluyendo los resultados de

operación, la situación financiera, los requerimientos de flujo de efectivo, perspectiva de negocios, implicaciones fiscales, los términos y condiciones de financiamientos que pudieran limitar la capacidad para pagar dividendos y otros factores que el Consejo de Administración y la asamblea de accionistas de la Compañía puedan tomar en consideración. La Compañía no puede asegurar los términos y el plazo en el que la política de dividendos que sea recomendada por el Consejo de Administración será aprobada por la asamblea de accionistas de la Compañía, ni tampoco que esta aprobación vaya a darse.

La titularidad y transferencia de las Acciones de la Compañía se encuentran sujetas a ciertas restricciones.

La titularidad y transmisión de las Acciones se encuentra sujeta a ciertos requisitos, opciones y restricciones conforme a la Ley del Mercado de Valores y las previsiones establecidas en los estatutos de la Compañía.

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

La LMV contiene disposiciones específicas en cuanto al uso de información privilegiada, incluyendo la obligación de que las personas que cuenten con dicha información se abstengan de (i) celebrar operaciones, directa o indirectamente, con valores de la emisora respectiva, cuyo precio de cotización podría ser afectado por dicha información, (ii) recomendar a terceros la celebración de dichas operaciones (salvo por aquellas personas que tengan conocimiento de dicha información por su cargo o posición), y (iii) celebrar operaciones con títulos opcionales e instrumentos financieros derivados que tengan como subyacente acciones emitidas por la entidad a la que pertenezca dicha información.

De conformidad con la LMV, las siguientes personas deberán notificar a la CNBV las operaciones que realicen con acciones de una emisora:

- los miembros del consejo de administración de la emisora;
- los titulares del 10% o más de las acciones representativas de su capital social;
- los grupos titulares del 25% o más de las acciones de la emisora; y
- cualesquiera otras personas que cuenten con información privilegiada.

De igual forma, la LMV establece que las personas que cuenten con información privilegiada deberán abstenerse de adquirir o enajenar valores de la emisora dentro de los 90 días siguientes a la última venta o compra, respectivamente.

Sujeto a ciertas excepciones, cualquier adquisición de acciones que tenga como consecuencia que el comprador sea titular de cuando menos el 10% pero no más del 30% del capital social de la emisora, deberá notificarse a la CNBV y a la BMV a más tardar el día hábil siguiente a la adquisición.

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

La Compañía celebra operaciones con partes relacionadas y espera que lo siga haciendo en el futuro.

La Compañía celebra operaciones con Grupo OHL (incluyendo CPVM), su Accionista de Control y sus filiales, incluyendo contratos de crédito, contratos de construcción, contratos de garantía y apoyo financiero, y contratos de servicios. Estas operaciones se celebran dentro del curso habitual del negocio y en términos de mercado. Las operaciones con partes relacionadas pueden crear posibles conflictos de intereses.

La Compañía ha celebrado operaciones con partes relacionadas y espera seguir haciéndolo en el futuro. La Compañía celebra operaciones con otros miembros del Grupo OHL (incluyendo CPVM), su Accionista de Control y sus filiales, incluyendo contratos de crédito, contratos de construcción, contratos de garantía y apoyo financiero, y contratos de servicios. Estas operaciones se celebran dentro del curso habitual del negocio y en términos de mercado. Las operaciones con partes relacionadas pueden crear posibles conflictos de intereses. En 2010 la Compañía realizó operaciones con partes relacionadas por la cantidad de $9,742.9 millones por servicios de construcción. Asimismo pagó por concepto de financiamientos, incluyendo el pago de intereses devengados y otros pagos relacionados, la cantidad de $4,894.8 millones. El saldo de dichos créditos al 31 de diciembre de 2010, incluyendo intereses devengados, ascendía a $886.3 millones.

Desde el 30 de junio de 2010 y hasta el 3 de noviembre de 2010, la Compañía había contratado deuda por un monto principal de $3,787 millones con su Accionista de Control a una tasa de interés de TIIE a 28 días más 200 puntos base. El saldo de dichos créditos incluyendo intereses devengados al mes de noviembre de 2010 ascendía a $3,831.3 millones. En noviembre de 2010, con los recursos obtenidos de la oferta inicial de sus acciones, tal y como estaba previsto, OHL México ha pagado $3,708 millones a su accionista de control (neto de retenciones por $6.6 millones). La deuda al 31 de diciembre del 2010 asciende a $116.7 millones.

La Compañía, en sesión de consejo de administración celebrada el pasado 8 de abril de 2011, aprobó los Lineamientos para Operaciones con Partes Relacionadas y el Uso de Bienes por parte de Directivos de Partes Relacionadas, con lo cual las operaciones que celebrará la Compañía estarán sujetas a dichos lineamientos.

Los estatutos de la Compañía contienen disposiciones para impedir que ocurran cambios de control que de lo contrario podrían redundar en beneficio de los inversionistas.

Ciertas disposiciones contenidas en los estatutos sociales de la Compañía podrían dificultar que algún tercero adquiera porcentajes de participación significativos en el capital social de la Compañía, sin generar una obligación de compra de una parte o la totalidad de las Acciones de la Compañía. Estas disposiciones estatutarias podrían desalentar cierto tipo de operaciones que impliquen la adquisición de valores emitidos por la Compañía. Asimismo, estas disposiciones podrían desalentar operaciones en las que los accionistas de la Compañía pudieran recibir por sus Acciones una prima respecto de su valor de mercado actual. Los tenedores de Acciones emitidas por la Compañía, que las adquieran en contravención a las referidas disposiciones, no tendrán derecho a voto y estarán obligados a pagar una pena convencional a la Compañía. Para una descripción de dichas disposiciones.

Los estatutos de la Compañía, de conformidad con lo establecido por la legislación aplicable en México, restringen la posibilidad de accionistas no mexicanos a invocar la protección de sus gobiernos por lo que respecta a sus derechos.

Conforme lo requiere la legislación aplicable en México, los estatutos de la Compañía prevén que accionistas no mexicanos sean considerados como mexicanos por lo que respecta a las Acciones de las que sean titulares, de los derechos, concesiones, participaciones e intereses que tenga la Compañía, así como de los derechos y obligaciones derivados de cualquier convenio que la Compañía haya celebrado con el Gobierno Mexicano. Conforme a esta disposición, se considerará que un accionista no mexicano ha aceptado no invocar la protección de su gobierno, o solicitar la intervención diplomática, en contra del Gobierno Mexicano por lo que respecta a sus derechos y obligaciones como accionista. No se considerará que ha renunciado a cualesquier otros derechos que pueda tener, incluyendo cualesquier derecho bajo las leyes de valores de los Estados Unidos de América, respecto de su inversión en la Compañía. En caso de violar esta disposición, las Acciones de las que dicho accionista sea titular podrían perderse a favor del Gobierno Mexicano.

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

La Compañía podría emitir Acciones adicionales para financiar sus futuras adquisiciones o nuevos proyectos, o para otros fines corporativos de carácter general, aunque actualmente no tiene previsto hacerlo. Los accionistas actuales de la Compañía podrían vender una parte de las Acciones de las que son titulares. Cualquier emisión o venta de Acciones podría diluir la participación de los inversionistas, y el surgimiento de percepciones en cuanto a posibles emisiones o ventas de Acciones podría tener un efecto negativo en el precio de mercado de las Acciones.

Riesgos relacionados con las declaraciones respecto al futuro

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

Por su propia naturaleza, las declaraciones respecto al futuro conllevan riesgos e incertidumbres de carácter tanto general como específico y hay riesgo de que no se cumplan las predicciones, los pronósticos, las proyecciones y las demás declaraciones respecto al futuro. Se advierte a los inversionistas que hay muchos factores importantes que pueden ocasionar que los resultados reales difieran sustancialmente de los expresados en los planes, objetivos, expectativas, estimaciones y afirmaciones tanto expresas como implícitas contenidas en las declaraciones con respecto al futuro, incluyendo los siguientes:

- la competencia en la industria y los mercados de la Compañía;
- las restricciones a la capacidad de la Compañía para operar en forma exitosa sus Concesiones;
- las restricciones a la capacidad de la Compañía para obtener nuevas concesiones y operarlas en términos rentables;
- los incrementos en los costos de construcción y los gastos de operación;
- el desempeño de la economía nacional;
- las restricciones a la capacidad de la Compañía para allegarse de fuentes de financiamiento en términos competitivos;
- la capacidad de la Compañía para cubrir el servicio de su deuda;
- el desempeño de los mercados financieros y la capacidad de la Compañía para renegociar sus obligaciones financieras en la medida necesaria.
- las restricciones cambiarias y las transferencias de fondos al extranjero;
- los cambios en los hábitos de los pasajeros;
- la capacidad de la Compañía para implementar sus estrategias corporativas;
- la falla de los sistemas de tecnología de la información de la Compañía, incluyendo los sistemas de datos y comunicaciones;
- las fluctuaciones en los tipos de cambio, las tasas de interés o el índice de inflación, y
- el efecto de los cambios en las políticas contables, la promulgación de nuevas leyes, la intervención de las autoridades gubernamentales, la emisión de órdenes gubernamentales o la política fiscal de México.

De concretarse alguno o varios de estos factores o incertidumbres, o de resultar incorrectas las presunciones subyacentes, los resultados reales podrían diferir sustancialmente de los deseados, previstos, esperados, proyectados o pronosticados en este reporte anual.

Los posibles inversionistas deben leer las secciones tituladas "Resumen ejecutivo", "Discusión y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación", "Factores de Riesgo" y "Actividades" para entender a fondo los factores que pueden afectar el desempeño futuro de la Compañía y los mercados en los que opera.

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

d) Otros valores

A la fecha del presente reporte, la Compañía no mantiene otros valores inscritos en el RNV o en el extranjero. Las Acciones OHLMEX únicamente se cotizan a través de la BMV.

La Compañía ha entregado tanto a la CNBV como a la BMV, la información trimestral y anual correspondiente de acuerdo con la LMV y las Disposiciones, incluyendo sin limitar la información anual relacionada con la celebración de su asamblea anual ordinaria de accionistas, dentro de la que se incluyen (i) los informes a que hace referencia el artículo 28, fracción IV de la LMV, (ii) el informe del auditor externo sobre el resultado de su revisión de la información financiera de la Compañía, (iii) los estados financieros anuales dictaminados por Deloitte; (iv) nombramiento de consejeros y miembros de los comités de Prácticas Societarias y de Auditoría; (v) creación del Fondo de Recompra de acciones propias de la Compañía y (vi) la demás información aplicable. En el caso de la información financiera que se reporta trimestralmente, ésta se presenta de manera acumulada y se acompaña de la información correspondiente al mismo periodo del año anterior.

Asimismo, la Compañía ha entregado en forma completa y oportuna desde su constitución hasta la fecha del presente reporte, los reportes sobre hechos relevantes e información periódica requerida por la legislación mexicana.

e) Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el RNV

A partir de su inscripción y hasta la fecha del presente reporte, no ha habido modificación significativa alguna a los derechos de los valores de la Compañía inscritos en el RNV.

f) Documentos de carácter público

Los inversionistas que así lo deseen pueden consultar los documentos de carácter público que han sido presentados a la CNBV y a la BMV, incluyendo información periódica acerca de la situación financiera y los resultados de la Compañía, así como ciertos eventos relevantes que la Compañía divulga a través de la BMV. Esta información se encuentra a disposición del público en el Centro de Información de la BMV que se encuentra en el Centro Bursátil, ubicado en Paseo de la Reforma No. 255, Colonia Cuauhtémoc, C.P. 06500, México, D.F.

La Compañía entregará copias de este documento a cualquier accionista y/o inversionista que compruebe su calidad en términos de la legislación aplicable, y lo solicite al área de relaciones con inversionistas a la atención de:

C.P. Alberto Guajardo Meléndez
Teléfono: (55) 5003-9590
Fax: (55) 5255-5463
Correo electrónico: aguajardo@ohlconcesionesmexico.com.mx

La Compañía cuenta con una página en Internet que contiene información general de la misma, y cuya dirección es http://www.ohlmexico.com.mx. En dicha página existe información de la Compañía que no forma parte de este documento.

2) LA COMPAÑÍA.

a) Historia y desarrollo de la Compañía.

La Compañía comenzó sus operaciones en el año 2003, y le han sido adjudicadas algunas de las primeras concesiones para autopistas de peaje otorgadas en México desde mediados de los años 90. La experiencia de su accionista indirecto de control, el grupo español OHL, le ha proporcionado a la Compañía el conocimiento fundamental y la capacidad de realizar inversiones selectivas en autopistas y en un aeropuerto situados estratégicamente. La mayor parte de las Concesiones de la Compañía incluyen ciertas disposiciones por las que se garantiza la recuperación del capital invertido o la inversión total, según sea el caso, más una tasa interna de retorno mínima real anual, previéndose para ello en las Concesiones la extensión de los plazos de la concesión o la posibilidad de recibir una compensación al final del plazo de la concesión.

La Compañía se constituyó el 30 de marzo de 2005 bajo la forma de sociedad anónima de capital variable con la denominación de "OHL Concesiones México, S.A. de C.V.", de conformidad con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles. La asamblea general extraordinaria y ordinaria de accionistas que se celebró el 22 de octubre de 2010 aprobó la reforma total de los estatutos de la Compañía para incorporar las disposiciones exigidas por la LMV, adoptar la forma de sociedad anónima bursátil de capital variable y modificar la denominación a "OHL México, S.A.B. de C.V."

Los estatutos vigentes de la Compañía están disponibles para consulta a través de la CNBV y la BMV, y en la página electrónica www.bmv.com.mx.

La duración de la Compañía es indefinida. La Compañía es una sociedad controladora que realiza todas sus operaciones a través de sus subsidiarias.

La Compañía tiene su domicilio y sus oficinas en la Ciudad de México, Distrito Federal. Las principales oficinas de la Compañía se encuentran ubicadas en Paseo de la Reforma 222, piso 25, C.P. 06600, México D.F., y su teléfono es el + (52 55) 5003 95 52.

La Compañía 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, una en construcción y dos en fase de pre-construcción. Asimismo, 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.

La Compañía comenzó sus operaciones en el año 2003, y le han sido adjudicadas algunas de las primeras concesiones para autopistas de peaje otorgadas en México desde mediados de los años 90. La experiencia de su accionista indirecto de control, el grupo español OHL, le ha proporcionado a la Compañía el conocimiento fundamental y la capacidad para realizar inversiones selectivas en autopistas y en un aeropuerto situado estratégicamente.

La mayor parte de las Concesiones de la Compañía incluyen ciertas disposiciones por las que se garantiza la recuperación del capital invertido o la inversión total, según sea el caso, más una tasa interna de retorno mínima real anual, previéndose para ello en las Concesiones la extensión de los plazos de la concesión o la posibilidad de recibir una compensación al final del plazo de la concesión.

Actualmente, el Gobierno del Distrito Federal, varios Estados de la República Mexicana y el Gobierno Federal están implementando planes de desarrollo de infraestructura de transporte para México sin precedentes, los cuales prevén diferentes fórmulas de colaboración público-privada. La Compañía pretende analizar estas oportunidades en los sectores de autopistas de peaje,

aeroportuario, ferroviario y portuario, y participar selectivamente en el crecimiento del sector de la promoción y gestión privada de infraestructura de transporte en México.

La Compañía considera que su gran capacidad de gestión, demostrada en su capacidad para obtener siete concesiones en siete años, aunada al crecimiento esperado de dichas concesiones a medida que vayan entrando en fase operacional, sitúa a la Compañía en una posición muy sólida para aprovechar futuras oportunidades en el sector de las concesiones de infraestructura de transporte en México.

La Compañía está controlada directamente por OHL Concesiones, una compañía española enfocada principalmente a la prestación de servicios de infraestructura carretera, aeroportuaria, ferroviaria y portuaria. Consideramos que OHL Concesiones es la séptima compañía más grande del mundo en el sector de infraestructura del transporte, con 23 concesiones de autopistas de peaje. Asimismo, OHL Concesiones cuenta con aproximadamente 4,417 kilómetros de vías situados en México, Brasil, España, Chile, Argentina y Perú, por lo que también se considera como el mayor inversionista en infraestructura de transporte en América Latina. OHL Concesiones es 100% propiedad del Grupo OHL, uno de los líderes mundiales en construcción, concesiones, servicios ambientales y desarrollos turísticos, con 100 años de experiencia y con presencia en 22 países de cuatro continentes. OHL es una sociedad constituida conforme a las leyes de España que cotiza en la Bolsa de Madrid.

b) Descripción del negocio

Autopistas de peaje

La Compañía es titular de cinco Concesiones de autopistas de peaje y participa como coinversionista en la empresa titular de una sexta Concesión. Todas estas autopistas están ubicadas en el Distrito Federal o en los estados de México y Puebla, que constituyen las zonas con mayor densidad de población del país. La empresa titular de cada una de dichas Concesiones es responsable de la construcción, operación, mejora y mantenimiento de la autopista respectiva y en algunos casos está obligada a prestar ciertos servicios a los usuarios y ciertos servicios de atención de emergencias. Los plazos de vigencia restante de las Concesiones de autopistas de peaje de la Compañía varían de 23 a 30 años, excepto por el Libramiento Perote cuya duración es de 13 años contados a partir de la fecha de este prospecto. Las Concesiones de autopistas de la Compañía no se ven afectadas en forma significativa por los factores de carácter estacional.

Nuestras Concesiones

La siguiente tabla muestra algunos datos fundamentales de las Concesiones de la Compañía:

Concesión	Año Otorgamiento	Inicio de Operaciones	Vencimiento de Vigencia	Distancia en Kms.	% Participación OHL	Tasa Interna de Retorno	Etapa	Inversión al 31 de diciembre de 2010	Inversión Total Estimada de la Concesionaria hasta el 2012 (1)

(*en millones de pesos*)

Circuito Exterior Mexiquense	2003	Febrero 2003	2040	155.0	100.0%[2]	10% [3]	110 km en operación	22,632	22,632[5]
Puebla – Perote									
Amozoc – Perote	2003	Enero 2007	2033	104.9	69.2%	N/A	Operación	3,020	3,020 [9]
Libramiento Perote.....		Julio 2004	2023	17.6	69.2%		Operación		
Viaducto Bicentenario.....	2008	Mayo 2008	2038	32.2	100.0%	7% [3]	21.8 km en Operación	8,993	9,147 [6]
Libramiento Norte Puebla.....	2008	Se espera que en 2012	2038	31.5	100.0%	10% [4]	Construcción	198	3,065
Autopista Urbana Norte.....	2010	Se espera que en 2012	2042[7]	9.0	100.0%	10% [4]	Construcción	452	9,826 [8]
Supervía Poetas	2010	Se espera que en 2012	2042[7]	5.0	50.0%	10% [4]	Construcción	230	5,455 [9]
AMAIT.....	2005	Junio 2006	2055	8 MM[11]	49.0%	NA	Operación	1,993	3,068 [9] [10]

(1) El monto de inversión total estimada de las Concesionarias no incluye inversiones de capital que sean necesarias para el mantenimiento de cada proyecto una vez que la construcción del mismo haya sido terminada.
(2) Este porcentaje considera la adquisición por parte de la Compañía del 6.5% propiedad de COFIDES. Véase "Actividades – Autopistas de Peaje".
(3) En esta Concesión, la Compañía tiene el derecho a recuperar su inversión en el proyecto (capital invertido) más la tasa interna de retorno real anual indicada previéndose el derecho a extender el plazo de la Concesión, en caso de resultar necesario.
(4) En esta Concesión, la Compañía tiene el derecho a recuperar la inversión total realizada más la tasa interna de retorno real indicada, previéndose para ello el derecho a extender el plazo de la Concesión.
(5) Para las Fases I, II y III.
(6) Para la Fase I
(7) La vigencia de la Concesión Autopista Urbana Norte y la Concesión para la Supervía Poetas es de 30 años a partir del inicio de operaciones.
(8) Inversión estimada hasta la puesta en operación de la Concesión.
(9) Datos de inversión al 100% respecto de cada Concesionaria.
(10) Inversión prevista hasta fin del año 2012 de acuerdo a los planes de negocio actuales.
(11) Capacidad instalada actual para atender hasta 8 millones de pasajeros comerciales al año.

i) Actividad principal

Autopistas de peaje

La Compañía es titular de cinco Concesiones de autopistas de peaje y participa como coinversionista en la empresa titular de una sexta Concesión. Todas estas autopistas están ubicadas en el Distrito Federal o en los estados de México y Puebla, que constituyen las zonas con mayor densidad de población del país. La empresa titular de cada una de dichas Concesiones es responsable de la construcción, operación, mejora y mantenimiento de la autopista respectiva y en algunos casos está obligada a prestar ciertos servicios a los usuarios y ciertos servicios de atención de emergencias. Los plazos de vigencia restante de las Concesiones de autopistas de peaje de la Compañía varían de 23 a 30 años, excepto por el Libramiento Perote cuya duración es

de 13 años contados a partir de la fecha de este reporte anual. Las Concesiones de autopistas de la Compañía no se ven afectadas en forma significativa por los factores de carácter estacional.

- **Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense.**

La Compañía es titular de una Concesión otorgada por el Estado de México con una vigencia hasta el año 2040 para diseñar, construir y operar un conjunto de autopistas de 155 km ubicadas, dentro del Estado de México, en la zona noreste del área metropolitana de la Ciudad de México. La Concesión otorga al concesionario el derecho a recuperar su inversión en el proyecto más una tasa interna de retorno real anual neta de impuestos del 10% sobre dicha inversión. El Circuito Exterior Mexiquense conecta las áreas más densamente pobladas de México, así como centros comerciales e industriales importantes en la región norte de la Ciudad de México. También conecta tres de las principales autopistas de acceso a la Ciudad de México (México-Querétaro, México-Pachuca y México-Puebla-Veracruz) y constituye una vía de circunvalación de la Ciudad de México. A la fecha de este reporte esta Concesión se encuentra operando 110.3 kilómetros.

Al 31 de diciembre de 2010, ésta concesión representó el 70% de la UAFIDA de la Compañía y el 81 % del UAFIDA por cuotas de peaje y otros de las Concesiones de la Compañía en dicho periodo. Véase “Discusión y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación – UAFIDA” y “Resumen de la Información Financiera Consolidada” para la definición de UAFIDA y UAFIDA por cuotas de peaje y otros. Para una descripción detallada de los términos de esta Concesión véase “Actividades—Autopistas de peaje—Circuito Exterior Mexiquense”.

- **Concesión para el Viaducto Bicentenario.**

La Compañía es titular de una Concesión otorgada por el Estado de México con una vigencia hasta el año 2038 para diseñar, construir y operar un viaducto elevado de 32.2 km de doble sentido y con peaje totalmente automático, conocido como Viaducto Bicentenario. La Concesión otorga al concesionario el derecho a recuperar su inversión en el proyecto más una tasa interna de retorno real anual neta de impuestos del 7% sobre dicha inversión. A la fecha de este reporte, esta Concesión se encuentra en operación al 100%. El Viaducto Bicentenario es una ruta alternativa y libre de congestión entre la Ciudad de México y las áreas conurbadas situadas al norte de la ciudad, como Ciudad Satélite, Valle Dorado, Cuautitlán y Lago de Guadalupe. Esta Concesión representó el 25.0% de la UAFIDA de la Compañía durante el 2010. Véase “Discusión y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación – UAFIDA” y “Resumen de la Información Financiera Consolidada” para la definición de UAFIDA y UAFIDA por cuotas de peaje y otros. La obligación de la Compañía de construir las fases restantes de este proyecto depende de que se alcancen determinados niveles de tráfico y servicio definidos en la Concesión, los cuales espera que se alcancen en el mediano plazo. Para una descripción detallada de los términos de esta Concesión véase “Actividad principal—Autopistas de peaje—Viaducto Bicentenario”.

- **Concesión para la Autopista Puebla – Perote.**

La Compañía tiene una participación del 69.18% en el capital social de Grupo Autopistas Nacionales, S.A., la cual es titular de una Concesión otorgada por el Gobierno Federal con una vigencia hasta el año 2033 para diseñar, construir y operar 104.9 km de la autopista de peaje Amozoc – Perote y hasta el 2023 para operar 17.6 km del Libramiento Perote, conjuntamente conocidos como la Autopista Puebla – Perote. Esta Concesión se encuentra totalmente operativa desde octubre del año 2008. La Compañía espera que la autopista Puebla – Perote consolide 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. Esta Concesión representó el 4% de la UAFIDA de la Compañía durante el 2010 y el 17% de la UAFIDA por cuotas de peaje y otros de las Concesiones de la Compañía en dicho periodo. Véase "Discusión y Análisis de la Administración sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación – UAFIDA" y "Resumen de la Información Financiera Consolidada" para la definición de UAFIDA y UAFIDA por cuotas de peaje y otros. Para una descripción detallada de los términos de esta Concesión véase "Actividad principal—Autopistas de peaje—Autopista Puebla – Perote".

El 19 de abril de 2011, GANA llevó a cabo la primera colocación de certificados bursátiles fiduciarios por $1,700 millones de pesos, con vencimiento en el 2031. La fuente de pago de dichos certificados serán los remanentes provenientes de la explotación de la Autopista Puebla – Perote. Los recursos provenientes de la colocación, será utilizados por GANA para refinanciar la deuda existente en relación con la Concesión para la Autopista Puebla – Perote.

- **Concesión para la Autopista Urbana Norte.**

La Compañía es titular de una Concesión otorgada por el Gobierno del Distrito Federal con una vigencia de 30 años contados a partir de la fecha de inicio de operaciones para diseñar, construir y operar un viaducto elevado de 9 km con peaje completamente automatizado, que será una extensión del Viaducto Bicentenario y que funcionará como una alternativa para descongestionar el tráfico del Periférico de la Ciudad de México. La 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. Los vehículos que utilicen el Viaducto Bicentenario podrán continuar su trayecto en la Autopista Urbana Norte en lugar de utilizar el Periférico desde el Toreo hasta San Jerónimo. La Compañía espera completar la construcción e iniciar operaciones de la Autopista Urbana Norte en 2012. Para una descripción detallada de los términos de esta Concesión véase "Actividad principal—Autopistas de peaje—Autopista Urbana Norte".

La autopista se ha dividido en cuatro tramos, correspondientes a las distintas fases de obra. El Tramo 0 corresponde a la conexión entre el Viaducto Bicentenario y la Autopista Urbana en el Estado de México, siendo un tramo formado por dos cuerpos de tres carriles cada uno. El

Tramo I discurre elevado desde el límite del Estado de México con el Distrito Federal en el Toreo hasta Palmas en un cuerpo único sobre el Periférico con seis carriles arriba. El Tramo II es un tramo deprimido que pasa bajo Reforma y la Fuente de Petróleos, y continúa deprimido a la altura del Bosque de Chapultepec. El Tramo III, también elevado, enlaza con el Tramo II desde antes del Enlace de Alencastre y continúa hasta conectar con los segundos pisos existentes en San Antonio.

Durante el año 2010 se ha procedido a la elaboración del proyecto ejecutivo de la Autopista Urbana Norte así como a la consecución de las licencias y constancias necesarias para la ejecución de los trabajos. Con fecha 3 de enero de 2011 se obtiene el resolutivo a la Manifestación de Impacto Ambiental presentada ante la Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal. Con fecha 10 de enero de 2011 se dan inicio a los trabajos del Tramo I.

- **Concesión para el Libramiento Norte Puebla.**

La Compañía es titular de una Concesión otorgada por el gobierno del Estado de Puebla con una vigencia hasta el año 2038 para diseñar, construir y operar una autopista de peaje de 34.9 km conocida como Libramiento Norte Puebla o Circuito Norte de Puebla. La 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 del 10% sobre la inversión total neta de impuestos. Se espera que este libramiento solucione los problemas de congestionamiento vial en la carretera federal México-Veracruz, que funciona esencialmente como una vía de circunvalación de la Ciudad de Puebla. La Compañía espera completar la construcción e iniciar operaciones del Libramiento Norte Puebla en el 2012. Este libramiento conecta con la Concesión para la Autopista Puebla-Perote y en consecuencia la Compañía espera generar sinergias operativas y de tráfico. Para una descripción detallada de los términos de esta Concesión véase “Actividad principal—Autopistas de peaje—Libramiento Norte Puebla”.

- **Concesión para la Supervía Poetas.**

La Compañía tiene una participación del 50% en CVR Poetas, que es la compañía a la cual el Gobierno del Distrito Federal otorgó una Concesión con una vigencia de 30 años contados a partir de la fecha de inicio de operaciones, para diseñar, construir y operar una autopista de peaje de 5.2 km con peaje completamente automático, situada en la parte surponiente de la Ciudad de México conocida como Supervía Poetas. La 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%. La Supervía Poetas consistirá en cinco túneles y nueve puentes y se espera que sirva para mejorar el tráfico altamente congestionado del área de Santa Fe, situada en el poniente de la Ciudad de México. La Compañía espera completar la construcción e iniciar operaciones de la Supervía Poetas en el año 2012. Para una descripción detallada de los términos de esta Concesión véase “Actividad principal—Autopistas de peaje—Coinversión para la Supervía Poetas”.

- **Concesión para el Aeropuerto de Toluca.**

La Compañía tiene una participación del 49% en AMAIT, que es la compañía a la cual el Gobierno Federal otorgó una Concesión con una vigencia hasta el año 2055 para operar el Aeropuerto de Toluca. Los otros accionistas de AMAIT son el Gobierno del Estado de México con el 26% y ASA con el 25%. El Aeropuerto de Toluca está localizado en el Estado de México, aproximadamente a 40 km al oeste de la Ciudad de México, y es el segundo mayor aeropuerto que presta servicios al área metropolitana de la Ciudad de México, después del Aeropuerto Internacional Benito Juárez. 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. Para una descripción detallada de los términos de esta Concesión véase "Actividad principal—Concesión Toluca—La Concesión del Aeropuerto de Toluca".

Estrategia

Los elementos clave de la estrategia de la Compañía son los siguientes:

Puesta en operación de concesiones recientes. En el corto plazo, la meta de la Compañía es enfocar sus esfuerzos en la construcción y puesta en operación de las concesiones que se encuentran en etapa de construcción o pre-construcción. En ese sentido, la Compañía se concentrará en concluir la construcción de la Supervía Poetas, Autopista Urbana Norte e iniciar la construcción del Libramiento Norte Puebla.

Maximizar el valor de las concesiones existentes. La Compañía buscará maximizar la rentabilidad de cada una de sus Concesiones para generar valor a sus accionistas a través de las siguientes estrategias:

- **Optimización de las eficiencias operativas.** La Compañía espera optimizar la eficiencia operativa de sus Concesiones y alcanzar economías de escala utilizando su subsidiaria, OPCOM, la cual estará exclusivamente dedicada a prestar servicios relacionados con la operación de cada una de sus Concesiones, utilizando en todas las autopistas de peaje el mismo sistema automático de cobro de peaje que la misma ha desarrollado. Mediante la gestión centralizada de las Concesiones a través de OPCOM, la Compañía espera obtener sinergias y compartir el *know-how* y el conocimiento técnico entre las distintas Concesiones, permitiéndose con ello la mejora del servicio a los usuarios y la reducción de costos de la Compañía.
- **Continuar mejorando la estructura de capital de los proyectos.** Aprovechando su profundo conocimiento del mercado de financiamiento de proyectos de infraestructura en México, la Compañía buscará financiar sus Concesiones mediante esquemas de financiamientos de proyectos en pesos basados en las propios flujos de efectivo de cada Concesión y analizará regularmente la estructura de capital de sus Concesiones con el

objetivo de identificar oportunidades para mejorar su estructura financiera y reducir sus costos de financiamiento.

- **Mejoras de las Concesiones.** La Compañía buscará optimizar sus Concesiones identificando oportunidades que puedan resultar atractivas tanto para la Compañía como para las autoridades gubernamentales. Adicionalmente, la Compañía espera que durante la vigencia de las concesiones surgirán en forma natural posibilidades de trabajos adicionales, para los cuales la Compañía contará con una posición privilegiada para su obtención, los cuales incrementarán su rentabilidad.

Expandir su presencia en el sector de infraestructura de transporte en México después de concluir los proyectos actualmente en construcción. Teniendo como objetivo prioritario a corto plazo finalizar la construcción y poner en marcha sus Concesiones actuales, la Compañía planea expandir y diversificar su presencia en el sector de infraestructura de transporte en México:

- participando selectivamente en procesos de licitación para el otorgamiento de nuevas concesiones;
- desarrollando nuevas iniciativas de proyectos de infraestructura de transporte para los gobiernos estatales; y
- buscando oportunidades de adquisición de concesiones con proyectos nuevos o de reacondicionamiento de infraestructura de transporte.

ii) Canales de distribución

La Compañía es titular de cinco Concesiones de autopistas de peaje y participa como coinversionista en la empresa titular de una sexta Concesión. Todas estas autopistas están ubicadas en el Distrito Federal o en los estados de México y Puebla, que constituyen las zonas con mayor densidad de población del país. La empresa titular de cada una de dichas Concesiones es responsable de la construcción, operación, mejora y mantenimiento de la autopista respectiva y en algunos casos está obligada a prestar ciertos servicios a los usuarios y ciertos servicios de atención de emergencias. Los plazos de vigencia restante de las Concesiones de autopistas de peaje de la Compañía varían de 23 a 30 años, excepto por el Libramiento Perote cuya duración es de 13 años contados a partir de la fecha de este reporte anual. Las Concesiones de autopistas de la Compañía no se ven afectadas en forma significativa por los factores de carácter estacional. Véase la sección “La Compañía—Actividad principal—Autopistas de peaje”.

Construcción y operación de las autopistas de peaje

De conformidad con sus Concesiones, la Compañía está obligada a prestar servicios de construcción, mantenimiento y operación de autopistas, así como servicios de atención al usuario y asistencia en caso de emergencia. Las concesionarias de la Compañía prestan dichos servicios a través de sus propias instalaciones y, tratándose especialmente de los servicios de construcción, subcontratan los servicios de CPVM, la empresa constructora filial de la Compañía, así como de

otras empresas especializadas. Las decisiones en cuanto a la subcontratación de servicios se basan en la eficiencia derivada del suministro directo de un determinado servicio o la subcontratación del mismo.

Construcción

De tiempo en tiempo las concesionarias de la Compañía contratan con CPVM los servicios de construcción de los proyectos de infraestructura exigidos por sus distintas Concesiones. Estos contratos de construcción se celebran con apego a un formato estándar y están sujetos a las especificaciones estipuladas en las Concesiones y por la autoridad competente.

De conformidad con los contratos de construcción, CPVM puede subcontratar las obras de construcción con otras entidades siempre y cuando el importe de las obras subcontratadas sea inferior al 50% del importe total del contrato de construcción respectivo. CPVM está obligada a indemnizar a las concesionarias y mantenerlas libres y a salvo de cualesquiera pérdidas derivadas de dicha subcontratación. Los contratos no obligan a CPVM a otorgar fianza, pero CPVM debe obtener todos los seguros necesarios antes de ejecutar las obras de construcción. De conformidad con los contratos de construcción celebrados con CPVM, cada parte estará obligada a indemnizar a la otra en caso de cualquier retraso imputable a la primera de ellas.

Las obras ejecutadas por CPVM están sujetas a supervisión tanto por parte de la concesionaria como de (i) un ingeniero independiente nombrado por los proveedores de financiamiento para el proyecto, quien revisa el alcance del proyecto, su ejecución y el pago de los importes estimados aplicables, (ii) un supervisor, quien certifica el inicio y la conclusión de la construcción, y (iii) la SAASCAEM.

Los contratos de construcción no liberan a la Compañía de sus responsabilidades y obligaciones para con la autoridad respectiva de conformidad con sus Concesiones.

La Compañía considera que los términos de los contratos de construcción celebrados y que celebrará en el futuro con CPVM no son menos favorables que los que podría obtener de terceros no relacionados. La Compañía también considera que el hecho de que estos contratos forman parte del proceso de licitación ayuda a garantizar sus términos y condiciones no sean menos favorables para sí misma que los que podría obtener de terceros no relacionados.

La Compañía, en sesión de consejo de administración celebrada el pasado 8 de abril de 2011, aprobó los Lineamientos para Operaciones con Partes Relacionadas, que incluyen los Principios Generales de Contratación de Contratos de Obra. Los principios que deberán contener los contratos de obra que suscriba la Compañía son: Principio básico; tipología del contrato; pago de precio; objeto; plazo; subcontratación; modificaciones y penalizaciones.

Operación y Mantenimiento

Las concesionarias de la Compañía están obligadas a prestar servicios de mantenimiento para conservar sus sistemas carreteros, incluyendo servicios de pavimentación, drenaje, seguridad y equipamiento, señalamiento, puentes y viaductos. Dichos servicios se subcontratan con OPCOM, nuestra subsidiaria operativa. Consideramos que concentrar la operación y mantenimiento de nuestras Concesiones en una sola entidad nos permite ser más eficientes y reducir costos.

Conforme a los términos de los contratos de prestación de servicios de operación y mantenimiento para los proyectos de la Compañía, OPCOM está obligada a proporcionar servicios de operación y mantenimiento en los términos de las Concesiones respectivas y, a cambio de sus servicios, tiene derecho a recibir mensualmente las contraprestaciones determinadas en los presupuestos de operación y mantenimiento establecidos en las Concesiones correspondientes.

Servicios en caso de accidente y emergencia

Como parte del proceso de administración de sus autopistas, la Compañía se propone igualar o exceder los estándares de seguridad aceptados a nivel internacional. La estrategia de prevención de accidentes de la Compañía asigna prioridad a la construcción, adquisición y suministro de nuevos implementos de seguridad, incluyendo puentes peatonales, barreras de concreto, controles del límite de velocidad, señales mejoradas, ensanchamientos en las autopistas, acceso a servicios médicos, capacidad de respuesta con ambulancia, teléfonos de emergencia, inspecciones de tráfico y técnicas para la remoción de animales muertos y otras obstrucciones.

Las Concesiones de la Compañía también la obligan a proporcionar a los usuarios servicios en caso de emergencia. Para ello, la Compañía presta servicios de inspección de tráfico, emergencia, rescate y búsqueda a través de programa de servicio al usuario. Los equipos de inspección del tráfico de la Compañía patrullan sus autopistas para detectar los problemas y las emergencias que puedan surgir, colocando señales de emergencia y adoptando otras medidas cuando ello es necesario. El equipo de servicios de la Compañía proporciona ayuda de emergencia a vehículos con problemas mecánicos y utiliza grúas para remover los vehículos dañados. La Compañía también opera unidades de rescate móvil que están equipadas para proporcionar primeros auxilios y evacuación en caso de emergencias médicas. El equipo de respuesta a accidentes cuenta con capacidad para remover de los carriles y acotamientos, los escombros derivados de los accidentes, de erosión del suelo, incendios, derrames de carga y animales.

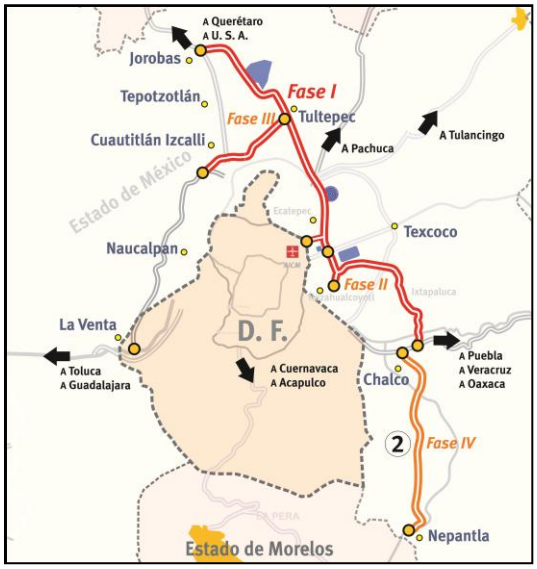
Autopistas de peaje

La Compañía es titular de cinco Concesiones de autopistas de peaje y participa como coinversionista en la empresa titular de una sexta Concesión. Todas estas autopistas están ubicadas en el Distrito Federal o en los estados de México y Puebla, que constituyen las zonas con mayor densidad de población del país. La empresa titular de cada una de dichas Concesiones es responsable de la construcción, operación, mejora y mantenimiento de la autopista respectiva y en algunos casos está obligada a prestar ciertos servicios a los usuarios y ciertos servicios de atención de emergencias. Los plazos de vigencia restante de las Concesiones de autopistas de

peaje de la Compañía varían de 23 a 30 años, excepto por el Libramiento Perote cuya duración es de 13 años contados a partir de la fecha de emisión este reporte anual. Las Concesiones de autopistas de la Compañía no se ven afectadas en forma significativa por los factores de carácter estacional.

Circuito Exterior Mexiquense

En febrero de 2003, el gobierno del Estado de México, a través de la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México (SCEM), otorgó a CONMEX, una subsidiaria de la Compañía, una Concesión para diseñar, construir, operar y mantener un sistema de autopistas de peaje conocido como Sistema Carretero del Oriente del Estado de México, o Circuito Exterior Mexiquense, con una longitud total de aproximadamente 155 km. El plazo de vigencia de dicha Concesión vencerá en Diciembre de 2040, como resultado de una prórroga ya concedida por obras adicionales realizadas al amparo de la Concesión. El siguiente mapa muestra la ubicación del Circuito Exterior Mexiquense:



En noviembre de 2004, COFIDES adquirió el 25% de las acciones representativas del capital de CONMEX mediante un aumento de capital en CONMEX. Como resultado de sucesivos aumentos de capital en los que no participó COFIDES, la participación de COFIDES disminuyó a un 6.5% del capital de CONMEX. En octubre de 2004, OHL Concesiones otorgó a COFIDES una opción de venta con relación a la totalidad de sus acciones. En julio de 2010, COFIDES ejerció dicha opción. En septiembre de 2010, OHL Concesiones cedió a favor de la Compañía todos los derechos y obligaciones derivados de la opción de venta otorgada a COFIDES, la cual se consumó el 3 de noviembre de 2010. El precio de compra de las acciones de las que COFIDES era titular fue de EUR 29.4 millones. La compraventa de las acciones de las que es titular COFIDES estaba sujeta a la autorización de los acreedores de CONMEX, la cual fue obtenida por la Compañía.

Todas las acciones representativas del capital en circulación de CONMEX (excepto una), al igual que las cuotas de peaje cobradas por la Compañía, fueron afectadas a un fideicomiso para garantizar el pago de un crédito por $12,500 millones de pesos. Para una descripción de los términos del contrato de crédito respectivo y el contrato de fideicomiso de administración y garantía, véase la sección "Discusión y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Deuda".

El Circuito Exterior Mexiquense enlaza las principales zonas comerciales, industriales y residenciales de la parte norte y oriente del área metropolitana de la Ciudad de México. El Circuito Exterior Mexiquense se ha convertido en una alternativa para el traslado a corta distancia para los residentes del área. Además, representa una vía de rápido acceso para los autobuses que salen y llegan a la Central Camionera Norte de la Ciudad de México. Adicionalmente, es la alternativa más corta para el traslado de la carga proveniente del norte del país y representa una ruta más corta para el traslado de la carga proveniente del puerto de Veracruz a las zonas industriales de Ecatepec y Zumpango.

El Circuito Exterior Mexiquense conecta las áreas más densamente pobladas de México, así como centros comerciales e industriales importantes en la región norte y oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México. Asimismo, conecta tres de las principales autopistas de acceso a la Ciudad de México (México-Querétaro, México-Pachuca y México-Puebla-Veracruz) y constituye una vía de circunvalación del norte hacia el poniente del Valle de México. El proyecto del Circuito Exterior Mexiquense se divide en cuatro fases:

- Fase I, integrada por la autopista de peaje ubicada entre la Autopista México-Querétaro y la Autopista Peñón-Texcoco, con longitud de 52 km. La construcción de esta fase inició en el cuarto trimestre de 2003 e inició operaciones comerciales en noviembre de 2005.
- Fase II, es la continuación hacia el sur de la Fase I y está integrada por tres tramos carreteros de peaje:
    - Tramo 1, que es la continuación de la Fase I hacia el sur y enlaza dicho tramo en la Autopista Peñon-Texcoco y con longitud de 7 km, hasta la carretera Bordo-Xochiaca, para darle servicio a la región de Nezahualcóyotl. Este tramo entró en operación en diciembre de 2009;
    - Tramo 2A, que enlaza la parte final del Tramo 1 de la Fase II con la Autopista Los Reyes-Texcoco, con longitud de 11 km. Este tramo entró en operación desde el día 29 de abril de 2011, conjuntamente con la Sección 2B.
    - Tramo 2B, que enlaza la parte final del Tramo 2A y la Autopista Los Reyes-Texcoco con la Autopista México-Puebla, con longitud de 20 km. Al igual que el Tramo 2A, está en operación desde el 29 de abril de 2011.
- Fase III, que enlaza la Fase I en Tultepec con la Autopista México-Querétaro y la Autopista Chamapa-La Venta, está integrada por dos tramos carreteros de peaje y constituye el enlace de la región norte del área metropolitana de la Ciudad de México con la región noroeste:

    - Tramo 1, que enlaza la Autopista Chamapa-La Venta con la Vialidad Mexiquense, con longitud de 9.4 km.
    - Tramo 2, que enlaza la Vialidad Mexiquense con la Fase I (Crucero Tultepec), con longitud de 10.6 km.
- Fase IV, que enlaza la Autopista México-Puebla con los límites del estado de Morelos. La Compañía aún no ha comenzado a construir este tramo.

En 2007, al momento de alcanzarse los niveles de tráfico previstos en la Concesión para la Fase I, se decidió iniciar la elaboración del proyecto ejecutivo y la construcción de las fases II y III. La construcción de la Fase IV está sujeta a que, conforme se establece en el Título de Concesión, se alcancen los niveles de servicio previstos para la Autopista Federal 115 México-Cuautla.

A continuación se incluye una descripción de los términos y condiciones más importantes de la Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense:

- *Contraprestación*. La Compañía está obligada a pagar un importe equivalente al 0.5% de los ingresos brutos derivados del cobro de cuotas de peaje (sin incluir IVA) por concepto de derechos por la explotación, operación y supervisión de la Concesión. Además, la Compañía estaba obligada a pagar $157.4 millones tras la conclusión de la Fase I del proyecto. En diciembre de 2003, la Compañía y el Estado de México convinieron que la Compañía cumpliría con dicha obligación mediante la construcción de dos hospitales generales para los municipios de Ecatepec de Morelos y Atlacomulco. Ambos hospitales se concluyeron y entregaron al gobierno del Estado de México en marzo de 2005.
- *Cuotas de peaje*. La Compañía puede establecer la cuota de peaje aplicable a cada tramo de la autopista, siempre y cuando la misma no exceda de las cuotas de peaje máximas autorizadas. Las cuotas de peaje máximas están sujetas a incremento con base en el INPC. Adicionalmente, en caso de que la situación financiera del proyecto lo requiera, tenemos derecho a solicitar a la SCEM un incremento a las cuotas de peaje máximas autorizadas.
- *Capitalización mínima*. La Compañía está obligada a mantener un capital social equivalente a cuando menos el 20% del costo de la Fase I del proyecto. El capital de CONMEX al 31 de diciembre de 2010 asciende a $5,852 millones, equivalentes al 26% de la inversión total.
- *Inversión mínima*. La Compañía debe aportar cuando menos el 20% del monto total de la inversión requerida para la construcción y operación del proyecto. Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía tenía invertidos en el proyecto un total de $22,140 millones, los cuales representan el 91.8% de la inversión total requerida, y se tiene previsto invertir $1,962 millones adicionales durante el año 2011.
- *Rendimiento sobre la inversión*. La Compañía tiene derecho a recuperar su inversión en el proyecto más una tasa interna de retorno real anual del 10% neta de impuestos sobre dicha inversión. Si al vencimiento de la Concesión la Compañía no ha recuperado su inversión y/o no ha percibido la tasa interna de retorno convenida, por causas no

atribuibles a CONMEX, la autoridad gubernamental respectiva estará obligada a prorrogar la Concesión o pagar a CONMEX la parte no recuperada de su inversión en el proyecto más la tasa interna de retorno convenida. En el momento en que la Compañía recupere su inversión en el proyecto y obtenga la tasa interna de retorno acordada, la autoridad gubernamental competente tendrá la prerrogativa de permitir a CONMEX mantener la Concesión hasta su terminación, siempre y cuando acuerde con la autoridad una nueva contraprestación. Para efectos de la Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense, la inversión en el proyecto no incluye los financiamientos relacionados con el proyecto e incluye, entre otras cosas, el importe de la obra civil, los gastos relacionados con la Liberación del Derecho de Vía, los intereses capitalizados durante el período de gracia que otorguen las entidades financieras que apoyen el proyecto y los demás costos necesarios para la operación del proyecto, en el entendido que todas las cantidades invertidas deberán ser aprobadas por el SAASCAEM de acuerdo a establecido en la Concesión.

- *Liberación del Derecho de Vía*. La Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense establece que la Compañía, conjuntamente con el Gobierno del Estado de México, está obligada a obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. De conformidad con lo previsto en el título de Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense, en mayo de 2004 la Compañía y la SCEM constituyeron un fideicomiso al que se aportaron los recursos necesarios para cubrir los pagos de indemnizaciones correspondientes a la Liberación del Derecho de Vía. A la fecha de este reporte anual la Compañía ha obtenido la Liberación de los Derechos de Vía para la Fase I, las secciones 1 y 2A de la Fase II, y la Fase III, y dispone de la totalidad de los terrenos para finalizar las obras de construcción de la Sección 2 B de la Fase II, estando únicamente pendiente la conclusión de algunos trámites administrativos o de regularización y espera obtenerla durante el año 2011. En caso de que la ejecución del programa de obras se suspenda por un periodo mayor a un año, por causas no imputables a la concesionaria, y dicha circunstancia está debidamente documentada y acreditada, la concesionaria podrá solicitar el rescate de la Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense.
- *Requisitos en materia de construcción y operación*. La construcción del Circuito Exterior Mexiquense está sujeta a vigilancia por parte de la SCEM y del SAASCAEM. El SAASCAEM debe autorizar la operación parcial o total de cada tramo de la autopista.
- *Rescate*. La Compañía tiene derecho a ser indemnizada por el Gobierno Federal en caso de rescate de la Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense. En dicho supuesto, el monto de la indemnización será el equivalente al monto de su inversión total no recuperada más la correspondiente tasa interna de retorno.
- *Indemnización*. La Concesión establece que la SCEM no podrá otorgar otras concesiones con las mismas especificaciones y características que la Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense. De conformidad con la legislación aplicable, en el supuesto de que la SCEM incumpla con dicha obligación la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada.

Al 30 de abril de 2011 se encontraban en operación 110 km del total de 155 km de la autopista A4, mismos que incluían carriles de cobro manual y carriles de cobro automático (sin necesidad de detenerse), así como carriles mixtos, por los cuales, al cierre de 2010, transitaron aproximadamente 153,450 vehículos equivalentes diarios.

La siguiente tabla muestra el volumen de tráfico y otra información operativa del Circuito Exterior Mexiquense:

Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de:			
	2008	**2009**	**2010**
Tráfico Promedio Diario en Vehículos Equivalentes[(1)]:			
Circuito Exterior Mexiquense	119,673	127,360	153,450

(1) El tráfico promedio diario en vehículos equivalentes se utiliza para efectos del cobro de cuotas de peaje. Cada automóvil representa un equivalente vehicular y, tratándose de vehículos comerciales (tales como camiones o autobuses), cada eje representa un equivalente vehicular.

Fuente: La Compañía

Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de:			
	2008	**2009**	**2010**
Cuota de peaje promedio cobrada por equivalente vehicular[(1)]:			
Circuito Exterior Mexiquense	$19.9	$20.5	$22.1

(1) La cuota por equivalente vehicular representa el ingreso diario por concepto de cuotas de peaje, dividida entre el tráfico promedio diario en vehículos equivalentes.

Fuente: La Compañía

Al 31 de diciembre de 2009 y 2010, la utilidad neta derivada de la operación del Circuito Exterior Mexiquense, neta de otros ingresos de operación, ascendió a $821.7 millones y $934.2 millones, respectivamente. En 2009 y 2010, el Circuito Exterior Mexiquense generó el 90.2% y el 80.5% de la UAFIDA de la Compañía, neta de otros ingresos de operación y construcción, respectivamente.

Las siguientes tablas muestran las principales obras de construcción concluidas del Circuito Exterior Mexiquense:

Principales obras		
Obras	**Status**	**Unidad**
Fase II, Sección 2A	Concluida	11 Km
Fase II, Sección 2B	Concluida	30 Km
Fase III, Sección 1	Concluida	9.4 Km
Fase III, Sección 2	Concluida	10.6 Km

La construcción de esta autopista estuvo a cargo de CPVM, miembro del Grupo OHL. Véase la sección "Actividades—Construcción y operación de las autopista de peaje". OPCOM, nuestra subsidiaria operativa, es responsable de la operación.

Viaducto Bicentenario

En mayo de 2008, el gobierno del Estado de México, a través de la SCEM, otorgó a Viaducto Bicentenario, una subsidiaria de la Compañía, una Concesión para diseñar, construir, explotar, operar y mantener un tramo elevado de autopista de peaje conocido como Viaducto Bicentenario, con longitud total de 32.2 km en ambos sentidos. El plazo de vigencia de dicha Concesión es de 30 años que vencerán en mayo de 2038. El siguiente mapa muestra la ubicación del Viaducto Bicentenario:

El Viaducto Bicentenario ofrece una alternativa con mejores tiempos de recorrido en comparación con la vialidad actualmente existente para la ruta Toreo-Tepalcapa en sus diferentes combinaciones de origen y destino. Las áreas conurbadas ubicadas al norte de la ciudad de México por las cuales atraviesa al Viaducto son de carácter predominantemente residencial. Un gran porcentaje de los residentes de dichas zonas trabajan en la Ciudad de México. El Viaducto Bicentenario está en operación al 100% de la fase I desde finales de 2010 y constituye una ruta

alternativa para los residentes de áreas ubicadas al norte de la ciudad (tales como Ciudad Satélite, Valle Dorado, Cuautitlán y Lago de Guadalupe) que tienen necesidad de trasladarse a la Ciudad de México. La Compañía prevé que el volumen de tráfico en el Viaducto Bicentenario continuará creciendo.

Actualmente todas las acciones representativas del capital de Viaducto Bicentenario (excepto una acción que está otorgada en prenda), y los recursos derivados del cobro de cuotas de peaje en la autopista fueron afectados a un fideicomiso de administración y garantía. Para una descripción de los términos generales del contrato de crédito y el contrato de fideicomiso, véase la sección "Discusión y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Deuda".

El Viaducto Bicentenario se divide en tres fases:

- Fase I, integrada por 21.8 km del Toreo de Cuatro Caminos a Tepalcapa (una vía reversible con dirección sur a norte durante las tardes y norte a sur por las mañanas), la cual a su vez está dividida en cinco secciones:
    - Sección I, que enlaza la salida "Toreo Cuatro Caminos" con la salida "Lomas Verdes", con longitud de 4.2 km. La construcción de este tramo concluyó en septiembre de 2009 y se inició la operación en noviembre de 2009.
    - Sección II, que enlaza la salida "Lomas Verdes" con la salida "Santa Mónica", con longitud de 3.5 km. Este tramo entró en operación en septiembre de 2010.
    - Sección III, que enlaza la salida "Santa Mónica" con la salida "Valle Dorado", con longitud de 4.2 km. Este tramo entró en operación en septiembre de 2010.
    - Sección IV, que enlaza la salida "Valle Dorado" con la salida "Vía López Portillo", con longitud de 7.1 km.
    - Sección V, que enlaza la salida "Vía López Portillo" con la salida "Tepalcapa", con longitud de 3.2 km y un enlace adicional de 1.5 km con el Circuito Exterior Mexiquense.
- Fase II, que duplica la Fase I con tres carriles adicionales en la dirección norte a sur a fin de eliminar la necesidad de hacer reversible la Fase I, esta fase enlaza la salida "Tepalcapa" con la salida "Toreo Cuatro Caminos", con longitud de 21.8 km.
- Fase III extiende la Fase I y la Fase II y conecta la salida Tepalcapa con la salida "Tepotzotlán", con una longitud de 10 km. La Compañía aún no ha comenzado a construir este tramo.

La obligación de construir las fases II y III surgirá una vez que se alcancen los niveles de tráfico previstos en la Concesión. La Compañía prevé que dichos niveles se alcanzarán a mediano plazo.

A continuación se incluye una descripción de los términos y las condiciones más importantes de la Concesión para el Viaducto Bicentenario:

- *Contraprestación*. La Compañía pagó un total de $750 millones por esta Concesión. Además, la Compañía está obligada a pagar un importe equivalente al 0.5% de los ingresos netos mensuales (sin incluir IVA), derivados del cobro de cuotas de peaje por concepto de derechos por la explotación, operación y supervisión de la Concesión.
- *Cuotas de peaje*. La Compañía puede establecer la cuota de peaje aplicable para el viaducto, siempre y cuando la misma no exceda de las cuotas de peaje máximas autorizadas. Las cuotas de peaje máximas están sujetas a incremento con base en el INPC. En caso de que la capacidad vehicular del Viaducto Bicentenario exceda la prevista en las proyecciones financieras, el SAASCAEM puede suspender nuestro derecho para solicitar incrementos a las cuotas de peaje como consecuencia de variaciones extraordinarias en el INPC.
- *Capitalización mínima*. La Compañía está obligada a mantener un capital social equivalente a cuando menos el 25% del costo de cada una de las secciones del proyecto. El capital suscrito al 31 de diciembre de 2010 de Viaducto Bicentenario asciende a $5,000 millones, de los cuales han sido pagados $4,836.4 millones.
- *Inversión mínima*. La Compañía debe aportar cuando menos el 25% de la inversión total requerida para la construcción y operación del Viaducto Bicentenario. Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía tenía invertidos en el proyecto un total de $8,993 millones.
- *Rendimiento sobre la inversión*. La Compañía tiene derecho a recuperar su inversión en el proyecto más una tasa interna de retorno real anual del 7% neta de impuestos sobre dicha inversión. Si al vencimiento de la Concesión la Compañía no ha recuperado su inversión en el proyecto y no está percibiendo la tasa interna de retorno convenida por causas no atribuibles a Viaducto Bicentenario, el Gobierno del Estado de México deberá prorrogar la Concesión o, alternativamente, liquidar a Viaducto Bicentenario el importe correspondiente a su inversión en el proyecto no recuperada más la tasa interna de retorno acordada. En el momento en que Viaducto Bicentenario recupere su inversión en el proyecto y obtenga la tasa interna de retorno acordada, la autoridad gubernamental competente tendrá la prerrogativa de permitir a Viaducto Bicentenario mantener la Concesión hasta su terminación, siempre y cuando sea acordada con la autoridad una nueva contraprestación. Para efectos de la Concesión para el Viaducto Bicentenario, la inversión en el proyecto no incluye financiamientos relacionados con el proyecto e incluye, entre otras cosas, el costo de construcción de la obra civil, los gastos y costos por Liberación del Derecho de Vía, el proyecto ejecutivo, el resto de los gastos preoperativos, el equipamiento de las casetas, los financiamientos obtenidos para el proyecto, los intereses capitalizados durante el período de gracia que otorguen las entidades financieras que apoyen el proyecto y los demás costos necesarios para el proyecto y otros conceptos que en su caso sean autorizados, en el entendido que todas las cantidades invertidas deberán ser aprobadas por el SAASCAEM de acuerdo a lo establecido en la Concesión.
- *Liberación del Derecho de Vía*. La Concesión para el Viaducto Bicentenario establece que la Compañía, conjuntamente con el Gobierno del Estado de México, está obligada a obtener

la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. De conformidad con lo previsto en el título de la Concesión para el Viaducto Bicentenario, en julio de 2008 la Compañía y la SCEM constituyeron un fideicomiso al que se aportaron los recursos necesarios para cubrir los pagos de indemnizaciones correspondientes a la Liberación del Derecho de Vía. A la fecha de este reporte anual no se ha incurrido en inversiones significativas en Liberación de Derecho de Vía para la construcción de las secciones I, II, III, IV y V de la Fase I ya que se usaron inmuebles que ya estaban disponibles. En caso de que la Concesionaria se encuentre en la imposibilidad de operar, parcial o totalmente El Viaducto, incluyendo la derivada de caso fortuito o fuerza mayor, por un plazo mayor a un año, por causas no imputables a ésta, tendrá derecho a solicitar el rescate de la Concesión para el Viaducto Bicentenario.

- *Requisitos en materia de construcción y operación*. La construcción de Viaducto Bicentenario está sujeta a vigilancia por parte del SAASCAEM, la cual podrá realizar directamente o a través de terceros. Los costos de la supervisión de la construcción serán a cargo de Viaducto Bicentenario. El SAASCAEM debe autorizar la operación parcial o total de cada tramo de la autopista.
- *Rescate*. La Compañía tiene derecho a ser indemnizada por la autoridad competente en caso de rescate de la Concesión para el Viaducto Bicentenario. En dicho supuesto, el monto de la indemnización será el equivalente al importe total de la inversión no recuperada más la tasa interna de retorno establecida en la Concesión.
- *Indemnización*. La Concesión establece que la SCEM no podrá otorgar otras concesiones con las mismas especificaciones y características que la Concesión para el Viaducto Bicentenario. De conformidad con la legislación aplicable, en el supuesto de que la SCEM incumpla con dicha obligación la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada.

Al 31 de diciembre de 2010, se encontraban en operación 21.8 km de la Fase I de la Concesión, todo ello bidireccional y con un sistema de telepeaje y cobro automático. La siguiente tabla muestra el volumen de tráfico y otra información operativa del Viaducto Bicentenario:

Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de:			
	2008	**2009**	**2010**
Tráfico medio diario:			
Viaducto Bicentenario [(1)(2)]	-	13,861	16,848

(1) El Viaducto Bicentenario entró en operación en septiembre de 2009.
(2) Intensidad Media Diaria.
Fuente: La Compañía

Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de:			
	2008	**2009**	**2010**
Cuota media por vehículo[(1)]:			
Viaducto Bicentenario	-	$3.9	$6.4

(1) Cuota media por IMD vehicular.
Fuente: La Compañía

En 2009 y 2010, la utilidad neta derivada de la operación del Viaducto Bicentenario, neta de otros ingresos de operación, ascendió a $(9.1) millones y $(9.4) millones, respectivamente.

Actualmente están en operación 21.8 km de la Fase I (vía reversible de tres carriles) y catorce enlaces que dan servicio a la funcionalidad de reversibilidad en sus horarios.

Autopista Puebla-Perote

En 2005 la Compañía adquirió el 55% de las acciones representativas del capital social de GANA, que cuenta con una Concesión del Gobierno Federal para (i) la construcción, administración y operación de un tramo de 104.9 km de la Autopista Amozoc-Perote y (ii) la administración y operación del tramo de 17.6 km que constituye el Libramiento Perote, conocidos en conjunto como la Autopista Puebla-Perote. Actualmente la Compañía tiene una participación accionaria del 69.18% en el capital social de GANA. Banco Invex, S.A. (Banco Invex) es titular del 24.5% de dichas acciones e Invex Infraestructura, S.A.P.I. de C.V. es titular del restante 6.32%. El siguiente mapa muestra la ubicación de la Autopista Puebla- Perote:

El Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó la Concesión para la Autopista Puebla-Perote a GANA en noviembre de 2003. La Concesión para la Autopista Amozoc-Perote tiene una

vigencia de 30 años que vencen en noviembre de 2033, y la Concesión para el Libramiento Perote tiene una vigencia de 20 años que vencen en noviembre de 2023.

El objetivo de la Autopista Puebla-Perote consiste en consolidar la red vial conocida como "Corredor Carretero Altiplano" el cual conecta la región central de México con el puerto de Veracruz en el Golfo de México. La Autopista Puebla-Perote conecta a los estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz. La Autopista Puebla-Perote constituye una ruta más corta y segura entre la Ciudad de México y el norte del país, y el puerto de Veracruz.

La autopista Amozoc-Perote se divide en tres secciones:

- Sección I, que enlaza el Entronque Amozoc III y el Entronque Cuapiaxtla, con longitud de 39.7 km. Este tramo entró en operación en enero de 2007.
- Sección II, que enlaza el Entronque Cuapiaxtla y el Entronque Oriental-Libres, con longitud de 21.7 km. Este tramo entró en operación en octubre de 2008.
- Sección III, que enlaza el Entronque Oriental y el Entronque Perote III, con longitud de 43.5 km. Este tramo entró en operación en abril de 2008.

El Libramiento Perote abarca del kilómetro 94 al kilómetro 111.6 de la Carretera Federal Acatzingo-Zacatepec-Perote-Jalapa, con longitud de 17.6 km. El Libramiento Perote entró en operación en junio de 2004.

De conformidad con lo previsto en el título de la Concesión para la Autopista Puebla-Perote, en noviembre de 2003 la Compañía, la SCT y FINFRA (actualmente FONADIN) constituyeron un fideicomiso al que se aportaron los recursos necesarios para (i) cubrir los pagos de indemnizaciones correspondientes a la Liberación del Derecho de Vía y (ii) construir, administrar y operar la autopista y administrar las cuotas de peaje generadas por la misma.

A continuación se incluye una descripción de los términos y las condiciones más importantes de la Concesión para la Autopista Puebla-Perote:

- *Contraprestación.* La Compañía está obligada a pagar un importe equivalente al 0.5% de los ingresos brutos anuales (sin incluir IVA), derivados del cobro de cuotas de peaje por concepto de derechos por la explotación, operación y supervisión de la Concesión.
- *Cuotas de peaje.* La Compañía puede establecer la cuota de peaje aplicable para la autopista, siempre y cuando la misma no exceda de las cuotas de peaje máximas autorizadas. Las cuotas de peaje máximas están sujetas a incremento con base en el INPC. Adicionalmente, cuando la situación financiera del proyecto lo amerite, la Compañía podrá solicitar a la SCT que autorice un incremento en las cuotas de peaje máximas.
- *Capitalización mínima.* La Compañía no está sujeta a obligaciones de capitalización mínima.

- *Inversión mínima.* La Concesión contempla la obligación de la Compañía de aportar capital de riesgo por al menos $625.5 millones al fideicomiso de administración para fines de la construcción y operación del proyecto. Asimismo, la Concesión contempla la obligación de la Compañía de obtener créditos por cuando menos $200 millones para la construcción y operación del proyecto. El crédito respectivo fue otorgado por OHL en septiembre de 2005. Véase la sección "Discusión y análisis por parte de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Deuda". La Concesión contempla la obligación de FINFRA (actualmente FONADIN) de aportar hasta $1,031.5 millones al fideicomiso de administración para la construcción del proyecto.
- *Rendimiento sobre la inversión.* La Compañía no tiene garantía de que recuperará su inversión en el proyecto ni que obtendrá una tasa interna de retorno sobre dicha inversión. Sin embargo, la Compañía tiene derecho a recibir, a través del fideicomiso de administración, las cantidades excedentes que resulten de la explotación de la concesión, una vez realizados los pagos contemplados en la cascada de pagos del fideicomiso de administración. Si la Compañía recupera el importe de su capital de riesgo aportado más una tasa interna de retorno anual del 16.01% sobre el capital de riesgo invertido en el proyecto y autorizado por la SCT antes del vencimiento de la Concesión, la Compañía estará obligada a compartir los excedentes con FONADIN (anteriormente FINFRA) con base en los porcentajes previstos en la propia concesión. Para efectos de la concesión para la Autopista Puebla-Perote, el capital de riesgo incluye las cantidades aportadas por GANA, a través del fideicomiso de administración, para la construcción del proyecto y para el cumplimiento de todas sus obligaciones derivadas de la Concesión, así como todas aquellas cantidades adicionales que sean aprobadas por la SCT.
- *Requisitos en materia de construcción y operación.* La construcción de la autopista está sujeta a vigilancia por parte de la SCT. La SCT debe autorizar la operación parcial o total de cada tramo de la autopista. Actualmente, la construcción de la autopista ha concluido y se encuentra en operación.
- *Rescate.* La Compañía tiene derecho a ser indemnizada por el Gobierno Federal en caso de rescate de la Concesión para la Autopista Puebla-Perote. En dicho supuesto, el monto de la indemnización será determinado por peritos tomando en consideración exclusivamente el monto del capital de riesgo no recuperado a la fecha de rescate y la tasa interna de retorno acordada.
- *Indemnización.* La Concesión permite a la SCT otorgar concesiones adicionales. Si como resultado de dicha situación la Concesión para la Autopista Puebla-Perote se ve afectada adversamente y dicha circunstancia se acredita debidamente, la Compañía tendrá derecho a solicitar las medidas compensatorias previstas en el título de Concesión.
- *Ampliación de la Vía Concesionada.* Si en uno o varios de los tramos de la Autopista Puebla-Perote se presenta un TPDA en el orden de 8,000 vehículos y se prevé que dicho TPDA continúe aumentando, GANA podrá solicitar a la SCT la ampliación de la Autopista

Puebla-Perote y la ejecución de las obras adicionales que corresponda. La SCT deberá estudiar la solicitud y, en caso de que lo considere conveniente, establecerá los términos en los que se llevarán a cabo las obras adicionales.

La siguiente tabla muestra el volumen de vehículos y otra información operativa de la Autopista Puebla-Perote:

Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de:			
	2008	**2009**	**2010**
Tráfico Promedio Diario en Vehículos Equivalentes[(1)]:			
Autopista Puebla-Perote	18,911	25,731	26,731

(1) El tráfico promedio diario en vehículos equivalentes se utiliza para efectos del cobro de cuotas de peaje. Cada automóvil representa un vehículo equivalente y, tratándose de vehículos comerciales (tales como camiones o autobuses), cada eje representa un equivalente vehicular.
Fuente: La Compañía

Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de:			
	2008	**2009**	**2010**
Cuota de peaje promedio cobrada por equivalente vehicular[(1)]:			
Autopista Puebla-Perote	$21.2	$28.0	$31.1

(1) La cuota por equivalente vehicular representa el ingreso diario por concepto de cuotas de peaje, dividida entre el tráfico promedio diario en vehículos equivalentes.
Fuente: La Compañía

Para mayor información sobre los términos generales de las Concesiones para la Autopista Amozoc-Perote y el Libramiento Perote, véase la sección “Régimen legal—Concesiones de la Compañía”.

En 2009 y 2010, la utilidad neta derivada de la operación de la Autopista Puebla-Perote, neta de otros ingresos de operación, ascendió a $160.0 millones y $196.0 millones, respectivamente. En 2009 y 2010, la Concesión para la Autopista Puebla-Perote generó el 17.6% y el 16.9% de la UAFIDA de la Compañía, neta de otros ingresos de operación, respectivamente.

El 19 de abril de 2011, GANA llevó a cabo la primera colocación de certificados bursátiles fiduciarios por $1,700 millones de pesos, con vencimiento en el 2031. La fuente de pago de dichos certificados serán los remanentes provenientes de la explotación de la Autopista Puebla – Perote. Los recursos provenientes de la colocación, será utilizados por GANA para refinanciar la deuda existente en relación con la Concesión para la Autopista Puebla – Perote.

La construcción de la autopista estuvo a cargo de CPVM. Véase la sección "Actividades—Construcción y operación de las autopista de peaje".

Autopista Urbana Norte

En julio de 2010 el Gobierno Federal, por conducto de la OMDF, otorgó a Autopista Urbana del Norte, una subsidiaria de la Compañía, una Concesión para diseñar, construir, explotar, operar y mantener un viaducto elevado de 9 km. con peaje completamente automatizado. Dicha Concesión tiene una vigencia de 30 años contados a partir de la fecha en que la autopista entre en operación. El siguiente mapa muestra la ubicación de la Autopista Urbana Norte:

La Autopista Urbana Norte constituirá una extensión del Viaducto Bicentenario, y funcionará como una alternativa para descongestionar el tráfico del Periférico de la Ciudad de México. Los vehículos que utilizan el Viaducto Bicentenario, que conecta la parte norte de la Ciudad de México con zonas comerciales y de oficinas, podrán continuar sobre la Autopista Urbana Norte en vez de utilizar el Periférico para circular desde el Toreo hasta San Jerónimo.

Al 31 de diciembre de 2010 la Autopista Urbana Norte se encontraba en proceso de construcción. La Compañía ha celebrado un contrato de construcción con CPVM, en relación con el diseño y la construcción de la Autopista Urbana Norte. Dicho contrato establece que la construcción quedará concluida en octubre de 2012, aunque la Compañía no puede ofrecer garantía alguna al respecto.

A continuación se incluye una descripción de los términos y las condiciones más importantes de la Concesión para la Autopista Urbana Norte:

- *Contraprestación.* La Compañía está obligada a pagar $1.52 millones por el otorgamiento de la Concesión, mismos que su cubrirán en especie mediante la construcción de obras adicionales en los términos previstos en la Concesión. Además, la Compañía está obligada a pagar por concepto de la explotación y operación de la Concesión, un importe equivalente al 1% de los ingresos brutos (sin incluir IVA) generados anualmente por la autopista y realizar un pago anual de derechos (de aproximadamente un mil pesos a la fecha del presente reporte anual). Adicionalmente, debemos cubrir, en pagos mensuales, los costos de supervisión por un importe total equivalente al 2% de los costos de construcción, una vez que la empresa encargada de la supervisión haya sido contratada por el Gobierno del Distrito Federal y hasta tres meses después de que concluya la construcción.
- *Cuotas de peaje.* La Compañía puede establecer la cuota de peaje aplicable para la autopista, siempre y cuando la misma no exceda la cuota de peaje promedio base establecida en la Concesión. El Título reconoce una actualización de la cuota de peaje en base al INPC, de manera que la inflación no disminuya el valor de dicha tarifa en términos reales. Adicionalmente, en caso de que la situación financiera del proyecto lo requiera, la Compañía puede solicitar al Gobierno del Distrito Federal que autorice un incremento en la cuota de peaje promedio base. La Compañía derecho a incrementar la cuota de peaje promedio base en términos reales cuando el nivel de servicio de la vía concesionada se comprometa, a fin de recuperar la fluidez de la vía y las condiciones de seguridad. Además, el gobierno local tiene derecho a solicitar la reducción de las cuotas de peaje siempre y cuando la concesionaria y el propio gobierno convengan previamente un mecanismo para compensar dicha reducción.
- *Capitalización mínima.* La Compañía no está sujeta a obligaciones de capitalización mínima.
- *Inversión mínima.* La Compañía está obligada a aportar cuando menos el equivalente al 20% de la inversión total requerida para la construcción y operación del proyecto, que se estima ascenderá a $3,826.6 millones.
- *Rendimiento sobre la inversión.* La Compañía tiene derecho a recuperar su inversión total en el proyecto más una tasa interna de retorno real anual del 10% sobre la inversión total, neta de impuestos y de costos de financiamiento. Si al vencimiento de la Concesión la Compañía no ha recuperado la inversión total más la tasa interna de retorno real

convenida, la OMDF deberá prorrogar la Concesión por el tiempo que sea necesario hasta recuperar la inversión total y la tasa interna de retorno acordada o, alternativamente, pagar a Autopista Urbana Norte el importe correspondiente a la inversión total no recuperada más la tasa interna de retorno acordada. Si la Compañía recupera su inversión total antes del vencimiento de la Concesión más la tasa interna de retorno convenida, estará obligada a compartir el excedente con el Gobierno del Distrito Federal sobre una base de 50/50. Para efectos de la Concesión para la Autopista Urbana Norte, la inversión total incluye financiamientos incurridos en relación con el proyecto, el valor total de todas las actividades y estudios previos; los gastos relacionados con las obras de construcción, costos de operación, conservación y mantenimiento, incluyendo los gastos por concepto de obras complementarias, de mitigación e inducidas, gastos derivados de la Liberación del Derecho de Vía; gastos financieros, gastos para la obtención y mantenimiento de permisos y autorizaciones, supervisión y cualesquiera otros costos incurridos por la concesionaria para cumplir con los términos de la Concesión, en el entendido que todas las cantidades invertidas deben ser aprobadas por la OMDF en los términos establecidos en la Concesión.

- *Requisitos en materia de construcción y operación.* La construcción de la autopista está sujeta a vigilancia por parte de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal ("SOSDF"). La OMDF debe autorizar la operación parcial o total de la autopista.
- *Liberación del Derecho de Vía.* De conformidad con la Concesión, la OMDF es responsable de realizar todos los actos necesarios para obtener la Liberación del Derecho de Vía. La Compañía está obligada a suministrar los recursos necesarios para cubrir los pagos de indemnizaciones relacionados con la Liberación del Derecho de Vía. A la fecha de este reporte anual no se ha obtenido ninguna Liberación del Derecho de Vía. En caso de que no se obtenga el Derecho de Vía necesario para el proyecto, en los términos del programa respectivo, dicha circunstancia se considerará como un evento de fuerza mayor y la Compañía tendrá derecho a obtener una compensación igual a la inversión total más la tasa interna de retorno acordada sobre la inversión. Actualmente, consideramos que no se requiere de Derecho de Vía para el proyecto.
- *Rescate.* La Compañía tiene derecho a ser indemnizada por el Gobierno Federal en caso de rescate de la Concesión para la Autopista Urbana Norte. En dicho supuesto, el monto de la indemnización será determinado por peritos tomando en consideración la amortización de la inversión total a la fecha de rescate.
- *Indemnización.* La Concesión permite al Gobierno del Distrito Federal otorgar concesiones adicionales. Si como resultado de dicha situación la Concesión se ve afectada adversamente y dicha circunstancia se acredita debidamente, la Compañía tendrá derecho a solicitar la indemnización correspondiente.

La Compañía prevé que una vez concluida la construcción de esta autopista, tendrá bajo su administración 9 km. carreteros de tres carriles por sentido y 12 casetas de cobro, todas las cuales serán automatizadas (sin necesidad de detenerse).

Libramiento Norte Puebla

En marzo de 2008 el Estado de Puebla otorgó a Autovías Concesionadas, una subsidiaria de la Compañía, una concesión para diseñar, construir, explotar, operar, conservar y mantener la autopista conocida como Libramiento Norte Puebla, con longitud de 31.5 km. Esta Concesión tiene una vigencia de 30 años que vencen en marzo de 2038. El siguiente mapa muestra la ubicación del Libramiento Norte Puebla:

El objetivo de esta autopista consiste en reducir el congestionamiento de la Carretera Federal México-Veracruz, que funciona esencialmente como una vía de circunvalación en la ciudad de Puebla. Este libramiento conecta con la Concesión para la Autopista Puebla-Perote y en consecuencia la Compañía espera generar sinergias operativas y de tráfico.

De conformidad con los requisitos previstos en la Concesión para el Libramiento Puebla Norte, en febrero de 2009 la Compañía constituyó un fideicomiso para la administración de los recursos necesarios para cubrir los pagos de indemnizaciones relacionados con la obtención de las Liberaciones del Derecho de Vía. A la fecha de este reporte anual la Compañía ha obtenido Liberaciones del Derecho de Vía con respecto a 25% de lo previsto.

El Libramiento Norte Puebla se encuentra en proceso de construcción. La Compañía tiene previsto concluir dicha construcción y ponerlo en operación en 2012.

A continuación se incluye una descripción de los términos y las condiciones más importantes de la Concesión para el Libramiento Norte Puebla:

- *Contraprestación.* La Compañía está obligada a pagar, por concepto de derechos por la explotación, operación y mantenimiento de la Concesión, un importe equivalente al 0.5% de los ingresos brutos (sin incluir IVA) generados mensualmente por la explotación de la vía.

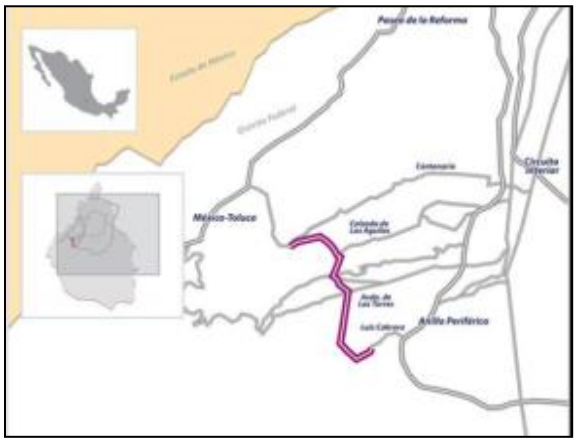
- *Cuotas de peaje.* La Compañía puede establecer la cuota de peaje aplicable para el libramiento, siempre y cuando la misma no exceda de la cuota de peaje máxima autorizada. Las cuotas de peaje máximas están sujetas a incremento anual con base en el INPC. Adicionalmente, cuando la situación financiera del proyecto lo amerite la Compañía podrá solicitar al Estado de Puebla que autorice un incremento en las cuotas de peaje.
- *Capitalización mínima.* La Compañía no está sujeta a obligaciones de capitalización mínima.
- *Inversión mínima.* La Compañía está obligada a aportar cuando menos el equivalente al 20% de la inversión total requerida para la construcción y operación del proyecto. Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía había invertido $198 millones en este proyecto y tiene previsto invertir $2,909 millones adicionales.
- *Rendimiento sobre la inversión.* La Compañía tiene derecho a recuperar su inversión total en el proyecto más una tasa interna de retorno real anual del 10% sobre la inversión total, neta de impuestos. Si al vencimiento de la Concesión la Compañía no ha recuperado la inversión total más la tasa interna de retorno real convenida, el Estado de Puebla deberá prorrogar la vigencia de la Concesión por el tiempo necesario para obtener la tasa de retorno real convenida. Para efectos de la Concesión para el Libramiento Norte Puebla, la inversión total incluye el costo del proyecto ejecutivo, el importe de las obras, los gastos relacionados con la Liberación del Derecho de Vía, los intereses capitalizados durante el período de construcción, y los demás costos necesarios para la operación del proyecto, en el entendido que todas las cantidades invertidas deberán ser aprobadas por el Estado de Puebla en los términos establecidos en la Concesión.
- *Liberación del Derecho de Vía.* De conformidad con el convenio modificatorio al Título de Concesión de fecha 18 de junio de 2009, el Estado de Puebla es responsable de realizar todos los actos necesarios para obtener la Liberación del Derecho de Vía. La Compañía está obligada a suministrar la cantidad de $550 millones de pesos para cubrir los pagos de indemnizaciones relacionados con la Liberación del Derecho de Vía. De conformidad con lo previsto en la mencionada modificación, la Compañía constituyó un fideicomiso al que se aportaron $55 millones de pesos para cubrir los anticipos derivados de los convenios de ocupación previa y contratos de compra-venta correspondientes a la liberación del derecho de vía. A la fecha de este reporte anual se ha acordado la Liberación del Derecho de Vía correspondiente al 65% del trazo. La obligación de iniciar el programa de construcción del proyecto se actualizará en el momento en que el Estado de Puebla haya obtenido el 90% de la Liberación del Derecho de Vía. En diciembre de 2010 se celebró un convenio modificatorio al título de concesión, acordándose, entre otras, la ampliación de la longitud del Libramiento de 31.5 km a 34.9 km, reconociéndose la inversión que se genere por dicha modificación.
- *Requisitos en materia de construcción y operación.* La construcción de la autopista está sujeta a vigilancia por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado de Puebla. El Estado de Puebla debe autorizar la operación parcial o total de la autopista.

- *Rescate.* La Compañía tiene derecho a ser indemnizada por el Gobierno del Estado de Puebla en caso de rescate de la Concesión para el Libramiento Norte Puebla. En dicho supuesto, el monto de la indemnización será igual al de la inversión total no recuperada a la fecha de rescate más la tasa interna de retorno real anual.
- *Indemnización.* La Concesión establece que el Gobierno del Estado de Puebla no podrá otorgar otras concesiones con las mismas especificaciones y características que la Concesión para el Libramiento Norte Puebla. De conformidad con la legislación aplicable, en el supuesto de que el Estado de Puebla incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada.

La Compañía prevé que una vez concluida la construcción tendrá bajo administración una autopista de 34.9 km en su parte troncal con cuatro carriles de calidad carretera, incluyendo dos casetas de cobro principales y dos casetas auxiliares con 22 carriles de cobro manual.

Coinversión para la Supervía Poetas

En abril de 2010, el Gobierno del Distrito Federal, por conducto de la OMDF, adjudicó a CVR Poetas, una coinversión a partes iguales entre Constructora Atco, S.A. de C.V. (hoy Copri Infraestructura, S.A.P.I. de C.V.) y la Compañía, una Concesión para diseñar, construir, explotar, operar y mantener el tramo de aproximadamente 5 km. carreteros conocido como Supervía Poetas, ubicado en la parte surponiente de la Ciudad de México. Esta Concesión tiene una vigencia de 30 años contados a partir de la fecha en que la autopista entre en operación. El siguiente mapa muestra la ubicación de la Supervía Poetas:



La Supervía Poetas conectará el área de Santa Fe con la zona sur de la Ciudad de México. Actualmente sólo existe una autopista de acceso al área de Santa Fe, lo cual provoca grandes congestionamientos y demoras en el tráfico. La Supervía Poetas estará integrada por cinco túneles y nueve puentes, y se prevé que ofrecerá una vía más eficiente de acceso y salida de Santa Fe, además de proporcionar un enlace entre la autopista México-Toluca y la autopista México-Cuernavaca.

La Supervía Poetas se encuentra actualmente en proceso de construcción. La Compañía tiene previsto concluir la construcción y poner la vía en operación en 2012.

A continuación se incluye una descripción de los términos y las condiciones más importantes de la Concesión para la Supervía Poetas:

- *Contraprestación.* La Compañía está obligada a pagar por concepto de la explotación y operación de la Concesión, un importe equivalente al 1% de los ingresos brutos (sin incluir IVA) generados anualmente por la autopista y realizar un pago anual de derechos. Adicionalmente, debemos cubrir, en pagos mensuales, los costos de supervisión por un importe total equivalente al 2% de los costos de construcción, una vez que la empresa encargada de la supervisión haya sido contratada por la SOSDF y hasta tres meses después de que concluya la construcción.
- *Cuotas de peaje.* La Compañía puede establecer la cuota de peaje aplicable para la autopista, siempre y cuando la misma no exceda del máximo autorizado previsto en la Concesión. Las cuotas de peaje máximas están sujetas a incremento anual con base en el INPC. Adicionalmente, cuando existan condiciones sociales o alguna situación financiera u operativa del proyecto lo amerite, la Compañía puede solicitar a la OMDF que autorice un incremento a las cuotas de peaje máximas. Tenemos derecho a incrementar las cuotas de peaje máximas en términos reales cuando el nivel de servicio de la vía concesionada se comprometa, a fin de recuperar la fluidez de la vía y las condiciones de seguridad. Asimismo, el Gobierno del Distrito Federal tiene derecho a solicitar la reducción de las cuotas de peaje siempre y cuando la concesionaria y el propio gobierno convengan previamente un mecanismo para compensar dicha reducción.
- *Capitalización mínima.* La Compañía no está sujeta a obligaciones de capitalización mínima.
- *Inversión mínima.* La Compañía está obligada a aportar cuando menos el equivalente al 20% de la inversión total requerida para la construcción y operación del proyecto. Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía había invertido $230 millones en este proyecto. (Nota: Esta cantidad corresponde al 50% de la participación de la compañía en Supervía Poetas)
- *Rendimiento sobre la inversión.* La Compañía tiene derecho a recuperar el monto total de su inversión en el proyecto más una tasa interna de retorno real anual del 10% sobre el importe de la inversión total, neta de impuestos y costos de financiamiento. Si al vencimiento de la Concesión la Compañía no ha recuperado el monto total de la inversión más la tasa interna de retorno convenida, la OMDF prorrogará la Concesión por el tiempo necesario para obtener la inversión total y la tasa interna de retorno acordada sobre la inversión total o, alternativamente, pagar a CVR Poetas el importe correspondiente a la inversión total no recuperada más la tasa interna de retorno acordada. Si la Compañía recupera el importe total de su inversión antes del vencimiento de la Concesión más la tasa interna de retorno convenida, estará obligada a compartir el excedente con el Gobierno del Distrito Federal sobre una base de 50/50. Para efectos de la Concesión para

la Supervía Poetas, la inversión total incluye financiamientos incurridos en relación con el proyecto, el valor total de todas las actividades previas; estudios, trabajos, obras, gastos de Liberación del Derecho de Vía y cualesquiera otros gastos incurridos por la concesionaria para cumplir con los términos de la Concesión; en el entendido que todas las cantidades invertidas deben ser aprobadas por la OMDF en los términos establecidos en la Concesión.

- *Liberación del Derecho de Vía.* De conformidad con la Concesión, el Gobierno del Distrito Federal es responsable de realizar todos los actos necesarios para obtener la Liberación del Derecho de Vía. Actualmente, se cuenta con la posesión del 100% de los inmuebles expropiados, y solo falta indemnizar uno de ellos que está siguiendo su curso legal.

La Compañía está obligada a aportar la cantidad de $600 millones para cubrir los pagos de indemnizaciones relacionados con la Liberación del Derecho de Vía. De conformidad con lo dispuesto por la Concesión, el 12 de abril de 2010 la Compañía y la OMDF constituyeron un fideicomiso para la administración de los recursos destinados a cubrir los pagos de indemnizaciones relacionados con la Liberación del Derecho de Vía. En caso de que los $600 millones aportados para cubrir los gastos relacionados con la Liberación del Derecho de Vía no sean suficientes para cubrir todas las indemnizaciones relacionadas con el proyecto, la Compañía tiene derecho a negociar con el Gobierno del Distrito Federal los términos bajo los cuales se realizarán las aportaciones adicionales necesarios, sin que se afecte el equilibrio económico de la Concesión.

- *Requisitos en materia de construcción y operación.* La construcción de la vía está sujeta a vigilancia por parte de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal ("SOSDF"). La SOSDF debe autorizar la operación parcial o total de la vía.
- *Rescate.* La Compañía tiene derecho a ser indemnizada por el Gobierno del Distrito Federal en caso de rescate de la Concesión. El monto de la indemnización será determinado por peritos tomando en consideración la amortización de la inversión total a la fecha de rescate.
- *Indemnización.* La Concesión permite al Gobierno del Distrito Federal otorgar concesiones adicionales a terceros. Si como resultado de dicha situación la Concesión se ve afectada y dicha circunstancia se acredita debidamente, la Compañía tendrá derecho a obtener la indemnización correspondiente.

Una vez concluida la construcción de la vía, la Compañía tendrá bajo administración 5.2 km. carreteros, 1.9 km. de dos carriles y 3.3 km. de tres carriles y 12 casetas de cobro, todas las cuales serán automatizadas (sin necesidad de detenerse).

Los estatutos de CVR Poetas contienen diversas disposiciones que (i) establecen restricciones para la transmisión de las acciones representativas del capital social, (ii) otorgan derechos de preferencia e imponen obligaciones de compra y venta, (iii) determinan el

procedimiento a seguir en caso de desacuerdos insuperables, y (iv) rigen el nombramiento de los consejeros y funcionarios.

Las obligaciones de compra y venta previstas en los estatutos podrán hacerse valer en caso de que ocurra cualquiera de los siguientes supuestos: (i) un desacuerdo insuperable a nivel del Consejo de Administración con respecto a cualquier asunto relacionado con el proyecto de la Supervía Poetas, (ii) el hecho de que el Consejo de Administración no apruebe alguna transmisión de acciones por parte de un accionista, (iii) cualquier incumplimiento significativo de lo dispuesto por los propios estatutos o cualquier contrato celebrado entre los accionistas, si dicho incumplimiento no se ha subsanado, (iv) la falta de cumplimiento por cualquier accionista, en cualquier momento, con el pago de cualesquiera aportaciones aprobadas por los accionistas y (v) la falta de otorgamiento, por parte de cualquier accionista, de las garantías exigidas por cualquier contrato celebrado entre los accionistas.

Todas las decisiones relativas a la operación y administración de CVR Poetas y la implementación de la Supervía Poetas deben ser aprobadas por la asamblea de accionistas o el Consejo de Administración, según sea el caso. Además, los estatutos de CVR Poetas establecen que ésta podrá celebrar contratos de operación con sus accionistas y filiales o con terceros aprobados por el Consejo de Administración. De conformidad con los estatutos de CVR Poetas, el consejo de administración de la sociedad está integrado por cuatro miembros y la Compañía tendrá derecho a nombrar a dos de dichos miembros en tanto sea titular de cuando menos el 35% de las acciones representativas del capital social.

Además, de conformidad con los estatutos sociales de CVR Poetas, la asamblea de accionistas debe aprobar el presupuesto de operación de cada fase del proyecto Supervía Poetas antes del inicio de la misma. En el supuesto de que el Consejo de Administración determine que el proyecto requiere la inversión de cantidades adicionales no previstas en el presupuesto operativo del mismo, cada accionista estará obligado a aportar la cantidad que le corresponda en razón de su porcentaje de participación accionaria.

Cálculo y cobro del importe de las cuotas de peaje

Las operaciones de la Compañía están sujetas a una estricta regulación por parte de la SCT y las secretarías de comunicaciones y transporte estatales. De conformidad con las Concesiones de la Compañía, la cuota de peaje cobrada a los usuarios de la mayoría de sus autopistas está prevista en los contratos respectivos y está sujeta a ajuste anual con base en el INPC. De conformidad con algunas Concesiones, en ciertos casos y sujeto a ciertas condiciones, la Compañía tiene el derecho de incrementar las cuotas de peaje en porcentajes superiores al INPC. Además, algunos de los contratos relacionados con la deuda de las concesionarias de la Compañía imponen restricciones a la capacidad de la misma para fijar sus cuotas de peaje.

Las cuotas de peaje cobradas por la Compañía varían dependiendo del tipo de vehículo y conllevan la aplicación de un factor que se multiplica por la cuota de peaje básica con base en

hasta ocho categorías vehiculares clasificadas de acuerdo al número de ejes del vehículo. Las cuotas de peaje también varían dependiendo de la caseta de cobro y la hora del día.

La Compañía está expuesta al riesgo de que los incrementos en los costos de sus servicios sean superiores a las cuotas de peaje fijas que tiene permitido cobrar. Véase la sección "Factores de riesgo".

Los sistemas de cobro varían de una caseta a otra. La Compañía cuenta con sistemas manuales de cobro integrados por un operador, una terminal de cómputo, una cámara de video, sensores de piso y una barrera. Cada vez que un vehículo se aproxima a la caseta de cobro, activa un sensor instalado en el piso que determina el número de ejes del vehículo. El sistema alerta al operador sobre el tipo de vehículo que ha entrado al área de caseta según su número de ejes y el operador oprime el botón apropiado en la computadora tras hacer una inspección ocular del vehículo, respaldada siempre por la información ingresada al sistema. El cajero efectúa el cobro al conductor y le entrega un recibo y, en su caso, el cambio aplicable. La barrera se levanta y el vehículo puede seguir su camino.

Los sistemas automatizados están integrados por tres portales, una barrera ubicada a aproximadamente 50 metros de los portales, una lectora de tarjetas, una pantalla, una cámara de video y un sensor de rayo láser. El primer portal sostiene la pantalla que anuncia si el camino está abierto en dirección norte-sur o sur-norte, para el caso de la Concesión para el Viaducto Bicentenario. El segundo portal sostiene la lectora de tarjetas y el tercero instruye al conductor a proseguir por el camino o tomar la salida debido a la insuficiencia de fondos. Si el sistema detecta una tarjeta válida, la barrera se levanta automáticamente permitiendo que el usuario ingrese al sistema.

Los sistemas de cobro automatizados tienen la ventaja de ser más eficientes y precisos ya que no obligan a detenerse, funcionan con base en cuotas de peaje prepagadas y evitan el manejo de efectivo. Todos los pagos se efectúan por medios electrónicos o depósitos bancarios, sin necesidad de recurrir a operadores humanos.

Ubicación de las casetas

La configuración de las casetas de cobro es distinta en cada una de las autopistas de la Compañía y se determina durante el proceso de licitación de la concesión respectiva.

Coinversión Toluca

Constitución. AMAIT se constituyó en 2003 y en septiembre 2005 obtuvo del Gobierno Federal una Concesión para administrar, operar, construir y explotar el Aeropuerto de Toluca. Desde 2006 la Compañía, a través de su subsidiaria OHL Toluca, S.A. de C.V., es titular del 49% de las acciones representativas del capital social de AMAIT, y el otro 51% es propiedad del Gobierno del Estado de México (25%) y ASA (26%).

Capital social. De conformidad con los estatutos de AMAIT, adoptados por la asamblea de accionistas de fecha 20 de junio de 2006, el resto de las acciones representativas del capital social de AMAIT está distribuido entre el Gobierno del Estado de México cuyas acciones en todo momento deben representar cuando menos el 26% del capital de AMAIT, y ASA cuyas acciones deben representar en todo momento cuando menos el 25% de dicho capital. Las acciones de la Compañía se emitieron para permitir la participación de la inversión privada en AMAIT y no podrán representar en ningún momento más del 49% del capital social de esta última.

Prácticas societarias. La administración de AMAIT está confiada a un Consejo de Administración que deberá estar integrado en todo tiempo por 10 consejeros y sus respectivos suplentes. De conformidad con los estatutos de AMAIT, el Gobierno del Estado de México y ASA tienen el derecho de nombrar a seis consejeros (y sus respectivos suplentes), y los particulares tienen derecho a nombrar a un miembro (y su respectivo suplente) por cada 10% del capital social de AMAIT del que sean propietarios. Por consiguiente, la Compañía tiene derecho a nombrar a cuatro de los diez miembros del Consejo de Administración de AMAIT y a cuatro consejeros suplentes.

De conformidad con los estatutos de AMAIT, para que las sesiones del Consejo de Administración se consideren legalmente instaladas deberán estar presentes cuando menos ocho de sus miembros, y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por el voto favorable de la mayoría de los presentes. Además, los estatutos de AMAIT contienen disposiciones en cuanto a la aprobación de ciertas cuestiones significativas, incluyendo, entre otras, (i) la aprobación o modificación del plan de desarrollo maestro, (ii) la aprobación de cualquier inversión no prevista en el presupuesto anual que represente un sobregiro superior al 5% en un determinado ejercicio, (iii) la venta o enajenación de activos cuyo valor individual o conjunto represente un importe superior al equivalente de 500,000 dólares, o la venta o enajenación de cualesquiera acciones del capital de AMAIT, (iv) el otorgamiento de poderes para actos de dominio, actos de administración y suscripción de títulos de crédito, (v) la contratación anual de cualquier deuda a través directos o arrendamientos financieros por monto superior al equivalente de 500,000 dólares, o que exceda el nivel de endeudamiento establecido en el plan de negocios anual, (vi) la creación de reservas especiales, (vii) la aprobación y presentación a la asamblea de accionistas de la política de dividendos de la compañía, (viii) modificación, venta o cesión de la Concesión, (ix) la suscripción de contratos, incluyendo los de crédito o préstamo, que en forma individual o conjunta superen los $3,000,000 de dólares, y (x) la creación de nuevos comités o la modificación de los existentes, todo lo cual debe ser aprobado por cuando menos ocho consejeros.

Otros derechos. Los estatutos de AMAIT también prevén la existencia de un Comité Operativo integrado por seis miembros. Entre otras cosas, este comité tiene a su cargo preparar y presentar al consejo de administración el plan de inversión y negocios anual, el plan de dividendos y el plan de desarrollo maestro. Además, los estatutos de AMAIT prevén la existencia de un Comité de Auditoría integrado por seis miembros, que tiene a su cargo vigilar el cumplimiento de la legislación aplicable y las políticas de la empresa por el consejo de administración y los ejecutivos. La Compañía tiene derecho a nombrar a dos miembros del Comité de Operaciones y dos

miembros del Comité de Auditoría. El Gobierno del Estado de México tiene derecho a nombrar al presidente del Comité de Operaciones, y ASA tiene derecho a nombrar al presidente del Comité de Auditoría.

De conformidad con los estatutos sociales de AMAIT, la Compañía también tiene derecho a nombrar a uno de los tres comisarios de la sociedad.

Aeropuerto de Toluca

El Aeropuerto de Toluca, Estado de México, es el segundo mayor aeropuerto que presta servicios al área metropolitana de la Ciudad de México después del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, el cual cuenta con capacidad limitada para expandirse. El Aeropuerto de Toluca ocupa 663 hectáreas de terreno y cuenta con la pista más larga del país (4,200 metros) y 26 puertas de abordaje. El Aeropuerto de Toluca actualmente cuenta con 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. El Aeropuerto de Toluca es utilizado por las aerolíneas para vuelos tanto nacionales como internacionales, incluyendo vuelos a las ciudades de Houston, Los Ángeles y Oakland/San Francisco en los Estados Unidos de América, y es utilizado por aerolíneas tales como Continental, Volaris e Interjet, y por empresas de servicio de alquiler de jets privados. La terminal tiene una superficie de 28,000 metros cuadrados, de los cuales 7,500 corresponden locales comerciales y oficinas. Cuenta con estacionamiento para 2,000 vehículos y es el único aeropuerto del país que cuenta con la tecnología ILS CAT III.

Entre los principales clientes del Aeropuerto Internacional de Toluca destacan las líneas aéreas comerciales Volaris, Interjet y Continental, mientras que en el rubro de la carga aérea son atendidas las operaciones de la empresa Federal Express. En lo que respecta al arrendamiento de locales, AMAIT ha logrado fortalecer su oferta comercial al usuario final por medio de contratos con empresas como Aerocomidas, Domino's Pizza, Johnny Rockets, Subway, Starbucks, Café Punta del Cielo, Salute!, Hertz, Alamo, American Express – Centurion Club, por mencionar algunas.

El Aeropuerto de Toluca transportó a 4.1, 2.4 y 2.2 millones de pasajeros durante 2008, 2009 y 2010, respectivamente. A continuación se presenta una tabla con información relativa a las operaciones de la Concesión para el Aeropuerto de Toluca.

Operaciones Concesión para el Aeropuerto de Toluca			
	2008	**2009**	**2010**
Total de pasajeros	4,000,845	2,397,777	2,164,514
Total flujo de tráfico aéreo	41,053	27,247	21,155
Ingresos por pasajero	105.0	118.7	125.8

Fuente: La Compañía

La Concesión del Aeropuerto de Toluca

La Concesión para administrar, operar, construir y explotar el Aeropuerto de Toluca fue otorgada por el Gobierno Federal a AMAIT el 7 de septiembre de 2005. La Concesión tiene una vigencia de 50 años que vencen en septiembre de 2055 y puede prorrogarse de conformidad con lo dispuesto por la Ley de Aeropuertos. Véase la sección "Otorgamiento de Concesiones para proyectos de infraestructura—Régimen legal aplicable a la concesión aeroportuaria".

Como parte de los términos de la Concesión para el Aeropuerto de Toluca, el 5 de agosto de 2005, AMAIT celebró un contrato de usufructo, conforme al cual ASA, el propietario del inmueble en donde el Aeropuerto de Toluca se encuentra localizado, otorgo a favor de AMAIT el derecho a usar y disfrutar dicho inmueble por un plazo de 20 años, el cual puede ser extendido en caso de que se extienda el plazo de la Concesión. Como contraprestación por el usufructo sobre el inmueble, AMAIT tiene la obligación de pagar a ASA una contraprestación equivalente a 5% de los ingresos brutos anuales, siempre y cuando el tráfico anual de pasajeros sea igual o menor a 7.5 millones de pasajeros. En caso de que el número de pasajeros sea mayor a 7.5 millones de pasajeros en un año particular, la obligación del pago de la contraprestación de AMAIT se encontrará limitada a los ingresos brutos anuales atribuibles a 7.5 millones de pasajeros. Conforme a la Concesión para el Aeropuerto de Toluca, el contrato de usufructo es parte integrante de dicha Concesión.

Además, de conformidad con los términos de la Concesión para el Aeropuerto de Toluca, AMAIT está obligada a presentar a la SCT un programa de desarrollo maestro que describa, entre otras cosas, su estrategia global, sus pronósticos de tráfico y sus planes de ampliación, modernización y mantenimiento para los próximos 15 años. La SCT aprueba el programa de desarrollo maestro cada cinco años, y una vez aprobado dicho plan se considera parte integrante de la concesión. Todas las obras significativas de construcción, remodelación o ampliación del aeropuerto deben llevarse a cabo de conformidad con lo previsto en el programa de desarrollo maestro. El programa de desarrollo maestro también establece el monto que AMAIT está obligada a invertir anualmente.

Como pare del programa maestro de desarrollo quinquenal del Aeropuerto de Toluca, AMAIT deberá adquirir un inmueble adyacente al inmueble en donde se encuentra ubicado el Aeropuerto de Toluca. Este inmueble será propiedad exclusiva de AMAIT y no será considerado parte del usufructo otorgado por ASA. Este inmueble adicional representa oportunidades de expansión para el Aeropuerto de Toluca que AMAIT podría aprovechar. Conforme a la Concesión para el Aeropuerto de Toluca, en el momento en que expire el plazo de la Concesión, el Gobierno Federal tendrá un derecho de preferencia para adquirir o arrendar los inmuebles o activos relacionados con el objeto de la Concesión para el Aeropuerto de Toluca.

La Ley de Aeropuertos establece que la SCT emitirá reglas en cuanto al precio de los servicios para los que en opinión de la Comisión Federal de Competencia no exista un mercado competitivo. En 1999, la Comisión Federal de Competencia emitió una resolución en el sentido de que en términos generales no existen mercados competitivos para los servicios aeroportuarios y de acceso aeroportuario suministrados a terceros que presten servicios complementarios. Dicha resolución autorizó a la SCT a establecer las reglas aplicables a los precios que pueden cobrarse por los servicios aeroportuarios y las cuotas de acceso que pueden cobrarse a los terceros que presten servicios complementarios en los aeropuertos de la Compañía.

Contribución Económica

La Compañía reconoce los resultados de la Coinversión Toluca en sus estados financieros consolidados como aportaciones por participación en los resultados de compañías subsidiarias. En 2009 y 2010, la Compañía reconoció $52.6 millones y $38.9 millones, respectivamente.

iii) Patentes, licencias, marcas y otros contratos
Patentes, licencias y marcas.

En el curso ordinario de sus operaciones, la Compañía utiliza tecnología desarrollada por terceros y otorgada a la misma bajo licencia al amparo de contratos de transferencia de tecnología, asistencia técnica y prestación de servicios suscritos por las concesionarias, principalmente con el objeto de desarrollar tecnología en materia de cobro de peaje.

La Compañía, a través de su subsidiaria OPCOM, es actualmente titular de seis marcas registradas ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, que corresponden a los nombres y diseños de OHL bajo las denominaciones “Vía Rápida Grupo OHL” (y diseño), “Pasa Grupo OHL” (y diseño), “Pase Grupo OHL” (y diseño), “Sin Parar” (y diseño), “Tag VR” (y diseño) y “Vías Rápidas” (nominativa). Estas son las únicas denominaciones registradas pero cada una de ellas se encuentra registrada en diferentes clases. Las clases donde se han registrado las marcas son la 35 y 39 que corresponden a servicios relacionados con la identificación automática vehicular en autopistas de peaje, publicidad y comercialización de tarjetas de identificación automática vehicular en autopista de peaje, respectivamente. Los registros correspondientes a las marcas mencionadas se encuentran vigentes y previo a su vencimiento la Compañía podrá renovarlas de conformidad a las disposiciones legales aplicables. En México, los registros de marca generalmente pueden renovarse indefinidamente cada diez años, siempre y cuando estén en uso. Hasta donde tiene conocimiento la Compañía, no existen disputas respecto de la titularidad de sus marcas. La Compañía no cuenta con patentes para la realización de sus actividades.

Propiedades y equipo

Las concesionarias de la Compañía no son propietarias de la mayoría de los activos que utilizan en el curso ordinario de sus operaciones. En términos generales, de conformidad con los términos de las Concesiones la Compañía está autorizada a utilizar las instalaciones y los activos afectos a cada una de sus Concesiones en lo individual, incluyendo las casetas de cobro, los puestos de vigilancia y las oficinas corporativas de la Compañía. Véase la sección "Otorgamiento de Concesiones para obras de infraestructura".

iv) Principales clientes

Evolución de los volúmenes de tráfico

El número de vehículos se mide automáticamente a través de sensores instalados en el piso de cada caseta de cobro, mismos que detectan el número de ejes de cada vehículo.

La siguiente tabla muestra los volúmenes de tráfico anuales de la Compañía por tipo de vehículo (comercial o de pasajeros) durante el período comprendido de 2008 a 2010:

Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de:			
	2008	**2009**	**2010**
Circuito Exterior Mexiquense			
Pasajeros	86,969	93,630	113,918
Comerciales	19,087	19,494	23,838
Autopista Amozoc-Perote			
Pasajeros	12,706	17,746	18,008
Comerciales	3,826	4,519	4,980
Viaducto Bicentenario			
Vehículos ligeros (tanto de pasajeros como comerciales)	-	13,516	16,848
Total	**122,588**	**148,905**	**177,592**

Fuente: La Compañía

El número de vehículos que transita por las autopistas de peaje de la Compañía está estrechamente ligado al crecimiento económico del país, pero también a la situación económica del área metropolitana de la Ciudad de México y de Puebla, y los cambios en dichos factores afectan directamente la utilidad de la Compañía. El crecimiento de la población, que ocasiona saturación en las calles y avenidas actuales en la zona norte de la ciudad, también ha contribuido al incremento en los volúmenes de tráfico, especialmente en el Circuito Exterior Mexiquense. Para mayor información véase la sección "Factores de riesgo—Riesgos relacionados con el país" y "Discusión y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación".

Las casetas de cobro con mayor aforo vehicular son las ubicadas en el Circuito Exterior Mexiquense.

Por la naturaleza de las Concesiones de la Compañía y la gran diversidad de usuarios que utilizan sus autopistas de peaje, la Compañía no tiene dependencia alguna de sus usuarios en lo particular.

v) Legislación aplicable y situación tributaria

Los proyectos de la Compañía están sujetos a una gran cantidad de leyes, reglamentos y permisos a nivel tanto federal como estatal. Esta sección incluye un panorama general del régimen legal aplicable a las operaciones de la Compañía y un resumen de algunas de las disposiciones legales aplicables a sus títulos de Concesión.

General

A fin de estimular la inversión privada en la economía nacional y promover el desarrollo de infraestructura en el país sin imponer cargas al presupuesto público, desde 1985 el gobierno mexicano viene otorgando concesiones para proyectos de infraestructura tales como carreteras, puentes, túneles y aeropuertos. Dichas concesiones constituyen licencias a plazo fijo otorgadas por el gobierno federal o los gobiernos estatales o municipales para el financiamiento, la construcción, el establecimiento, la operación y el mantenimiento de obras de infraestructura y vías públicas de comunicación o transporte. En la mayoría de los casos las concesiones se otorgan a entidades del sector privado a través de licitaciones públicas, aunque las leyes de algunos estados permiten que las autoridades locales otorguen directamente los títulos de concesión. La naturaleza y la ubicación de cada proyecto determinan si el mismo estará sujeto a jurisdicción federal o estatal, la autoridad competente y la legislación aplicable.

Régimen legal aplicable a las Concesiones para proyectos de infraestructura de la Compañía

Vigencia y prórroga. La mayoría de las Concesiones de la Compañía tienen vigencias de entre 20 y 30 años y podrán prorrogarse por un plazo igual al original siempre que la Compañía se encuentre en cumplimiento con las condiciones previstas en el título correspondiente y solicite dicha prórroga conforme a la legislación aplicable. La autoridad federal o estatal competente dictará resolución sobre la solicitud de prórroga y establecerá los nuevos términos y condiciones de la misma tomando en consideración la inversión requerida, los costos futuros y las demás proyecciones financieras que estime necesarias para garantizar que la concesión sea rentable.

Cesión de derechos. La Compañía tiene prohibido ceder los derechos y las obligaciones que derivan de sus Concesiones federales, a menos que (i) obtenga la autorización previa y por escrito de la SCT, (ii) hayan transcurrido tres años desde la fecha de otorgamiento de la autorización o inicio de operaciones, (iii) se encuentre en cumplimiento con sus obligaciones bajo

la Concesión y (iv) el cesionario cumpla con los requisitos en los que se basó la decisión original de otorgar la Concesión.

Por lo que respecta a las Concesiones sujetas a jurisdicción estatal, la Compañía no podrá ceder los derechos o las obligaciones que derivan de dichas Concesiones a menos que obtenga la autorización previa y por escrito de la autoridad competente.

No obstante lo anterior, las Concesiones de la Compañía le permiten ceder sus derechos sobre los ingresos generados por sus operaciones en el entendido de que en algunos casos será necesario previo aviso por escrito a la SCT.

Capital social. Algunas Concesiones imponen restricciones y/o condiciones en cuanto a (i) la modificación del capital social, (ii) el mantenimiento de cierto capital, (iii) la enajenación de las acciones representativas del capital de la concesionaria y (iv) la constitución de gravámenes, garantías o derechos sobre las acciones representativas del capital de la concesionaria.

Terminación. La vigencia de las Concesiones de la Compañía terminará en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) vencimiento del plazo previsto en el título de la Concesión o, en su caso, su prórroga; (ii) renuncia; (iii) revocación; (iv) rescate; (v) cumplimiento del objeto para el que fue otorgada; y (vi) concurso mercantil, quiebra o liquidación de la concesionaria.

Revocación. Las Concesiones están sujetas a revocación en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) incumplimiento injustificado de las obligaciones o condiciones previstas en la Concesión; (ii) incumplimiento con el mantenimiento de la vigencia de las garantías exigidas por el título de la Concesión; (iii) interrupción del servicio de autotransporte ya sea en forma parcial o total sin causa justificada; y (iv) reincidir en la aplicación de cuotas de peaje superiores a las autorizadas. La Compañía considera que no está ubicada en ninguno de dichos supuestos.

Rescate. El Gobierno Federal o el gobierno local, según sea el caso, tiene derecho de rescatar cualquier Concesión de conformidad con el procedimiento previsto al efecto en la legislación aplicable. En caso de rescate de una Concesión, el control y la administración de los bienes materia de la misma se revierta al gobierno, y que el resto de los bienes, equipos e instalaciones afectos al proyecto respectivo pasen a formar parte del dominio público. La declaración de rescate correspondiente establecerá el monto de la indemnización pagadera a la Compañía, tomando en consideración el monto de su inversión y otros factores tales como la tasa interna de retorno establecida para el proyecto y la depreciación de los bienes y equipos y las instalaciones afectos a las Concesiones. El valor de los bienes materia de la Concesión respectiva no se tomará en cuenta para efectos del cálculo de dicha indemnización. Si por algún motivo la Compañía no está de acuerdo con el importe de la indemnización, podrá solicitar que un juez competente determine dicho importe.

Solución de conflictos. Los conflictos de orden técnico o económico que no requieran la intervención del gobierno federal o estatal a través de un procedimiento administrativo se

resolverán de buena fe de conformidad con las disposiciones contenidas en el título de Concesión. Además, algunas de las Concesiones de la Compañía prevén la creación de un comité especial para la solución de dichos conflictos. No obstante lo anterior, las Concesiones de la Compañía establecen que cualquiera de las partes podrá someter dicho conflicto a resolución por los tribunales competentes, renunciando a cualquier otra jurisdicción que pudiese corresponderles en razón de sus domicilios actuales o futuros.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT") es la autoridad responsable de la planeación y supervisión de la infraestructura de comunicaciones y transporte del país. Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos ("CAPUFE") es el organismo gubernamental responsable de la operación y el mantenimiento de una parte sustancial de las carreteras pertenecientes al Gobierno Federal. La operación del resto del sistema carretero está a cargo de entidades del sector privado y organismos estatales y municipales.

Como parte del proceso de privatización de carreteras emprendido por la administración del presidente Carlos Salinas de Gortari, el Gobierno Federal estableció un régimen para el otorgamiento de concesiones al sector privado durante un plazo de 50 años respecto de casi 5,000 km de los 224,200 km que integraban la red carretera federal en 1985. El proceso de privatización involucró la participación del Gobierno Federal, los gobiernos de los estados y entidades del sector privado.

No obstante el alto nivel de expectativas del Gobierno Federal con respecto al proceso, el tráfico vehicular resultó sustancialmente inferior al esperado debido en parte a las altas cuotas de peaje cobradas por los caminos concesionados. Además, durante el proceso de construcción de algunos de los caminos los concesionarios se enfrentaron a aumentos de costos inesperados como resultado de la recesión económica que caracterizó el período comprendido de 1994 a 1995, lo cual provocó demoras e incumplimientos con sus obligaciones de operación y mantenimiento. En consecuencia, las principales concesionarias no lograron cumplir con sus obligaciones financieras, asumiendo pérdidas por $6,000 millones, y el Gobierno Federal se vio obligado a absorber deuda por un importe superior a los $25,000 millones. Ante la inminente suspensión de pagos de algunas de algunas concesionarias y la falta de recursos financieros para continuar operando y manteniendo los caminos respectivos, el Gobierno Federal creó el Programa de Rescate Carretero y el 27 de agosto de 1997 rescató 23 de los 52 caminos concesionados. El Gobierno Federal revirtió el régimen de las concesiones a través de un procedimiento de rescate y asumió la operación y el control de dichos caminos. Los pasivos bancarios y los pagos de indemnizaciones derivados del procedimiento de rescate carretero ascendieron a $58,123 millones.

A fin de continuar con el desarrollo de proyectos de infraestructura, el Gobierno Federal, por conducto del BANOBRAS, creó el FONADIN (anteriormente conocido como el Fondo de Inversión en Infraestructura o FINFRA) y el Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas. La creación de dichos fondos tuvo como objetivo, entre otros, la promoción de nuevos esquemas para la ampliación de la infraestructura carretera mediante el otorgamiento de

estímulos para la construcción y explotación de carreteras de peaje a través de un programa de concesiones. El Gobierno Federal desarrollo cuatro tipos de esquemas: otorgamiento de concesiones al sector privado, bursatilización, financiamiento de proyectos mediante la emisión de deuda pública y emisión de obligaciones a largo plazo.

El esquema de concesiones incluía la operación de las principales carreteras por consorcios integrados por el Gobierno Federal, las empresas operadoras e inversionistas del sector privado, garantizando con ello la rentabilidad de los caminos a largo plazo. El esquema de concesiones preveía el otorgamiento de concesiones al sector privado para la construcción, operación, explotación y mantenimiento de los caminos a plazos de entre 20 y 30 años. El consorcio debía aportar los recursos financieros y el capital necesario para llevar a cabo las obras, complementados en algunos casos con recursos suministrados por el Gobierno Federal. La participación del Gobierno Federal tenía por objeto garantizar la viabilidad de los proyectos y atraer una mayor cantidad de capital de riesgo y deuda a largo plazo.

Debido a restricciones presupuestales y a que en 2003 el monto de los requerimientos financieros ascendía a aproximadamente $72 billones, el Gobierno Federal y los gobiernos estatales decidieron reforzar el esquema de concesiones a través de mecanismos para la formación de consorcios en los que (i) el concesionario asumiera los requisitos de inversión de capital, el tráfico vehicular y los costos de operación, (ii) el pago de la deuda financiera incurrida en relación con el proyecto quedara garantizado con los flujos de efectivo generados por la operación del camino, y (iii) tratándose de las concesiones otorgadas por el Estado de México, se garantizara al concesionario cierta tasa interna de retorno mediante la prórroga de la concesión, aunque este último mecanismo es relativamente nuevo.

Además del esquema de concesiones tradicional, el Gobierno Federal creó un esquema de coinversión público/privada para permitir la participación de la inversión privada en el sistema de caminos libres de peaje. Este esquema previó el otorgamiento de concesiones a plazos de entre 20 y 30 años para (i) la operación, conservación, mantenimiento, modernización y ampliación de caminos y (ii) la celebración de un contrato exclusivo de servicios a largo plazo con el Gobierno Federal para el suministro de capacidad carretera. De conformidad con este esquema, durante la vigencia de la concesión el concesionario recibiría un pago integral compuesto por una cantidad fija por disponibilidad carretera y una cantidad variable con base en el volumen de tráfico.

En julio de 2007 se publicó el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, que establece los objetivos, las metas y las acciones que impulsará el Gobierno Federal para aumentar la cobertura, calidad y competitividad del sector infraestructura. El programa prevé una inversión estimada de $2,532 miles de millones en la modernización y ampliación de la red carretera, de los cuales se espera que el sector privado contribuya con el 42%.

Preocupado por el efecto de la crisis financiera a nivel global sobre la disponibilidad de financiamiento para obras de infraestructura, en febrero de 2008 el Gobierno Federal, por

conducto de BANOBRAS, creó el FONADIN. El FONADIN se constituyó con los recursos y activos pertenecientes al FARAC y el FINFRA, los cuales sumaban $40,000 millones. El principal objetivo del FONADIN consiste en proporcionar deuda subordinada, garantizar ciertos riesgos relacionados con los proyectos y, en algunos casos, aportar capital para obras de infraestructura. La SCT, en coordinación con BANOBRAS, puede otorgar concesiones para la construcción, operación, mantenimiento, preservación y explotación de los caminos que forman parte del FONADIN.

Además, BANOBRAS ha ampliado sus actividades para participar en forma conjunta con los bancos del sector privado en el financiamiento de proyectos de infraestructura, tales como, carreteras de peaje y plantas de tratamiento de aguas residuales.

La Compañía considera que el apoyo financiero suministrado por BANOBRAS y el FONADIN impulsará aún más el constante crecimiento de las obras de infraestructura a nivel tanto federal como estatal, complementará en cierta medida el financiamiento disponible a través de las instituciones de banca múltiple y, en algunos casos, ofrecerá condiciones para permitir que dichas instituciones participen en los proyectos de infraestructura (incluyendo líneas de crédito, préstamos subordinados y garantías).

Los programas establecidos por el Gobierno Federal, tales como el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 y el FONADIN, tienen un impacto considerable en los planes de desarrollo a nivel estatal, mismos que constituyen la principal directriz de la política pública de cada estado. Uno de los principales objetivos de planes, incluyendo el Plan de Desarrollo del Estado de México 2005-2011, el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012 y el Plan Estatal de Desarrollo de Puebla 2005-2011, es el fortalecimiento de la infraestructura estratégica del estado mediante la consolidación, ampliación y modernización de sus carreteras de peaje y el uso de tecnología de punta para la planeación, construcción y operación de las mismas, promoviendo en consecuencia el desarrollo económico y social del estado.

Proyectos de infraestructura

Marco jurídico federal de los proyectos de infraestructura de la Compañía

Las principales leyes federales que rigen las operaciones de la Compañía incluyen:

- La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que tiene por objeto principal regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales, que están considerados como vía general de comunicación en todo el país. Esta ley también regula el tráfico, los servicios de autotransporte de pasajeros y los servicios auxiliares suministrados en dichos caminos y puentes.

- La Ley General de Bienes Nacionales, cuyos principales objetivos consisten en (i) determinar los bienes que integran el patrimonio nacional, (ii) establecer el régimen aplicable a los bienes del dominio público y los inmuebles pertenecientes a los organismos

públicos descentralizados, (iii) establecer los lineamientos para la adquisición, administración, control, vigilancia y enajenación de los bienes federales y aquellos bienes estatales que no estén expresamente sujetos a la legislación local, y (iv) establecer los lineamientos para la valuación y el avalúo de los bienes pertenecientes a la nación.

La Compañía también está sujeta a otras leyes tales como la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Federal de Competencia Económica, la Ley Federal del Procedimiento Administrativo, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, así como otras leyes de carácter ambiental mencionadas en la sección de "Aspectos Ambientales" de este reporte anual, la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Código de Comercio y el Código Federal de Procedimientos Civiles, entre otras.

Además, la Compañía está sujeta a los planes de desarrollo urbano, mismos que establecen los requisitos aplicables en materia del uso del suelo.

Marco jurídico local de los proyectos de infraestructura de la Compañía

Las leyes más importantes que rigen las operaciones de la Compañía a nivel local incluyen:

- La Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público del Distrito Federal, que tiene por objeto principal regular la adquisición, posesión, enajenación, desincorporación, uso, administración, preservación y mantenimiento de los bienes que integran el patrimonio del Distrito Federal y otros servicios públicos. De conformidad con dicha ley, el Gobierno del Distrito Federal es la autoridad responsable de suministrar servicios públicos y establecer los lineamientos aplicables a los bienes del dominio público y la participación de entidades privadas mediante el otorgamiento de concesiones temporales para dicho efecto.

- El Código Administrativo del Estado de México, que tiene por objeto regular las actividades relativas a la promoción del desarrollo social y económico del Estado de México, incluyendo en lo relativo a la salud, educación, ciencia, tecnología, deporte, obra pública e infraestructura carretera y de transporte local. De conformidad con dicha ley, el Gobierno del Estado de México tiene a su cargo la operación, construcción, explotación, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera y de transporte masivo del estado, ya sea directamente o mediante el otorgamiento de concesiones a entidades del sector privado o la celebración de contratos con las mismas.

- La Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla, que tiene por objeto principal establecer los lineamientos para la organización y el funcionamiento del gobierno estatal, incluyendo el sector de las empresas públicas y centralizadas.

Otorgamiento de concesiones para proyectos de infraestructura

De conformidad con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se requiere concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años y podrán prorrogarse siempre que el concesionario hubiere cumplido con las condiciones impuestas y lo solicite durante los últimos cinco años de su vigencia.

La SCT es la autoridad responsable del desarrollo de los caminos y puentes, servicios de autotransporte y otros servicios auxiliares a nivel federal. Como tal, otorga concesiones y permisos, regula su cumplimiento y resuelve lo conducente a su revocación y terminación.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal también establece que el otorgamiento de concesiones para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de caminos y puentes se hará mediante licitación pública sujeto a lo siguiente:

(i) La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, un periódico de circulación nacional y un periódico local del estado en el que se construirá el proyecto;

(ii) Los interesados en participar deberán presentar sus propuestas en sobre cerrado que se abrirá en presencia de los participantes en la fecha establecida para dicho efecto;

(iii) Las bases de la licitación incluirán las características técnicas de la construcción del proyecto, la vigencia de la concesión y los requisitos de calidad de la construcción y operación del proyecto. Las concesiones se adjudicarán principalmente con base en los precios y las cuotas de peaje para el usuario, el proyecto técnico y la contraprestación ofrecida por el otorgamiento de la concesión;

(iv) Podrán participar en la licitación todos los interesados que acrediten su solvencia económica y su capacidad técnica, administrativa y financiera. Además, los interesados deberán cumplir con los demás requisitos establecidos en las bases publicadas por la SCT;

(v) A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien, se informará a todos los interesados de aquéllas que se desechen, y las causas principales;

(vi) La SCT, con base en el análisis comparativo de las propuestas admitidas, emitirá el fallo y lo dará a conocer a todos los participantes. La propuesta ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo, para que manifiesten lo que a su derecho convenga; y

(vii) No se otorgará la concesión cuando ninguna de las propuestas presentadas cumplan con las bases del concurso. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

Tratándose de las concesiones para proyectos sujetos a jurisdicción estatal, las leyes de cada estado establecen el procedimiento aplicable a la expedición de los títulos de concesión. Las leyes de algunos estados permiten que las autoridades locales otorguen directamente los títulos de concesión.

Proyectos aeroportuarios

Régimen legal aplicable a los proyectos aeroportuarios

Las leyes más importantes que rigen las operaciones aeroportuarias de la Compañía incluyen:

- La Ley de Aeropuertos y su reglamento, que establecen el régimen general aplicable a la construcción, operación, mantenimiento y explotación de aeropuertos en México. El objeto principal de la Ley de Aeropuertos es promover el desarrollo y la mejora y modernización de la infraestructura aeroportuaria del país, estimulando la inversión y la sana competencia entre los participantes del sector. La Ley de Aeropuertos también establece que todo lo relacionado con la construcción, el mantenimiento y la operación y explotación de los aeropuertos está sujeto a jurisdicción federal. De conformidad con la Ley de Aeropuertos, la SCT es la principal autoridad responsable de regular y supervisar los aeropuertos y, por tanto, está facultada para establecer los lineamientos y las políticas aplicables al desarrollo aeroportuario en el país y para otorgar, modificar y revocar concesiones y permisos para la operación de aeropuertos.

- La Ley de Aviación Civil, que tiene por objeto principal regular la exploración del espacio aéreo ubicado sobre el territorio nacional por lo que respecta a la prestación del servicio de aerotransporte.

Otorgamiento de concesiones para proyectos aeroportuarios

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, el otorgamiento de concesiones para la administración, operación, explotación y construcción de aeropuertos se llevará a cabo de acuerdo a un procedimiento de licitación pública sujeto a lo siguiente:

- La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de circulación en el estado donde se ubica o va a construirse el aeropuerto;

- Las bases para la licitación incluirán cuando menos (a) una descripción del proyecto, (b) una descripción del inmueble donde se ubica el aeropuerto, (c) el método de operación del aeropuerto y los servicios a prestarse en el mismo, (d) las condiciones de seguridad, (e) la vigencia de la concesión y (f) los criterios que se utilizarán para determinar al ganador de la licitación;

- La SCT, con base en el análisis comparativo de las propuestas admitidas, emitirá el fallo y lo dará a conocer a todos los participantes;

- La SCT expedirá el título de concesión dentro del plazo previsto en las bases de licitación y publicará un extracto del mismo en el Diario Oficial de la Federación; y

- No se otorgará la concesión cuando (a) ninguna de las propuestas presentadas ofrezca mejores condiciones para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, (b) ninguna de las propuestas cumpla con los requisitos o las especificaciones técnicas y medidas de seguridad previstas en las bases de licitación, o (c) las propuestas presentadas pongan en riesgo la autonomía o seguridad nacional. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

Descripción del régimen legal aplicable a la Concesión aeroportuaria de la Compañía

Inversión extranjera. El porcentaje de inversión extranjera en las empresas concesionarias del servicio público aeroportuario está limitada al 49% de su capital social. En algunos casos, la Comisión Nacional de Inversión Extranjera podrá autorizar un porcentaje de participación superior tomando en consideración el desarrollo tecnológico y la autonomía de la región.

Vigencia y prórroga. La Concesión de la Compañía tiene una vigencia de 50 años contados a partir de la fecha de otorgamiento de la Concesión, que es la misma fecha en la que AMAIT inició operaciones como concesionaria del Aeropuerto de Toluca, y podrá prorrogarse por uno o varios plazos iguales al original siempre que la concesionaria se encuentre en cumplimiento con las condiciones previstas en el título correspondiente y solicite la prórroga durante los últimos cinco años de su vigencia, en el entendido de que las partes deberán aceptar las nuevas condiciones establecidas por la SCT.

Cesión de derechos. La Compañía no podrá ceder los derechos y las obligaciones que derivan de su Concesión salvo con autorización previa y por escrito de la SCT, siempre y cuando el cesionario cumpla con los requisitos exigidos a los concesionarios por la Ley de Aeropuertos y dicho cesionario convenga en sujetarse a las condiciones establecidas por la SCT.

Terminación. La vigencia de la Concesión de la Compañía terminará en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) vencimiento del plazo previsto en el título de la Concesión o, en su caso, su prórroga; (ii) renuncia; (iii) revocación; (iv) rescate; (v) cumplimiento del objeto para el que fue otorgada; y (vi) concurso mercantil, quiebra o liquidación de la concesionaria.

Revocación. Las Concesión está sujeta a revocación en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) incumplimiento con el mantenimiento de las pólizas de seguro exigidas por la legislación aplicable; (ii) venta, cesión u otra enajenación de la Concesión o los derechos derivados de la misma en contravención de la legislación aplicable; (iii) modificación o alternación de la naturaleza del aeropuerto sin autorización de la SCT; (iv) permitir el uso del aeropuerto por aeronaves que no cumplan con los requisitos de seguridad previstos en la legislación aplicable, e (v) incumplir con las obligaciones establecidas en la Concesión y en la legislación aplicable.

Solución de conflictos. Todo conflicto relacionado con la interpretación y el cumplimiento de la Concesión se someterá la jurisdicción de los tribunales competentes del Distrito Federal.

Régimen fiscal

La Compañía se encuentra obligada a enterar el ISR y el IETU.

ISR - La tasa aplicable para el 2009 fue del 28%, 30% para el periodo del 2010 al 2012 y del 29% para el año 2013 y para el 2014 será del 28%.

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 aplicable es de 17.5% y para el 2009 fue de 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 y que, en su caso, debe ser enterado a las autoridades fiscales federales, es el que resulta mayor entre el ISR y el IETU.

En diciembre de 2009, el Gobierno Federal aprobó ciertas reformas y adiciones a la legislación fiscal, disposiciones relacionadas con el impuesto sobre la renta, el impuesto al valor

agregado y el impuesto especial sobre producción y servicios las cuales entraron en vigor el 1 de enero de 2010. Con respecto a las reformas relativas al ISR, se estableció que 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 las reformas fiscales antes mencionadas, la Compañía, 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; en este sentido, el pasado 23 de marzo de 2011 el Juez Primero de Distrito del Centro Auxiliar de la Primera Región, resolvió sobreseer el juicio en comento considerando que la Compañía no acredita el interés jurídico que le asiste para impugnar las normas que reclama considerando que aún no han transcurrido seis años a partir de que empezó a consolidar fiscalmente. No obstante, el pasado 7 de abril de 2011, se presentó el recurso de revisión contra la sentencia de primera instancia, mismo que ha sido atraído por la Suprema Corte de Justicia de la Nación pendiente de resolución.

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.

vi) Recursos humanos

Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía contaba con un total de 962 empleados. La siguiente tabla muestra el número de empleados de tiempo completo por área de actividad y Concesión:

		Empleados
Por actividad:		
	Administración	207
	Operación	667
	Construcción e ingeniería	63
	Ejecutivos	25
Por proyecto:		
	Circuito Exterior Mexiquense	501
	Autopista Amozoc-Perote y Libramiento Perote	199
	Viaducto Bicentenario	162
	OHL Concesiones	59
	Autovías	12
	Supervía Poetas	4
	OHL Toluca	3
	Autopista Urbana Norte	21
	INIMA	1
Total de empleados		**962**

Fuente: La Compañía

Al 31 de diciembre de 2010, el 54.16 % de los empleados de la Compañía estaban afiliados a un sindicato con el que la Compañía tiene celebrado un contrato colectivo de trabajo. De conformidad con la ley, los contratos colectivos de trabajo se revisan cada año en lo concerniente a salarios y cada dos años por lo que toca al resto de sus disposiciones. La Compañía considera que su relación con el sindicato es satisfactoria. A la fecha de este reporte anual la Compañía no se ha visto afectada por huelgas u otros conflictos de orden laboral.

vii) Desempeño ambiental

Aspectos ambientales

Las operaciones de la Compañía están sujetas a, entre otras leyes ambientales, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente ("LGEEPA") y sus reglamentos, la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos (la "Ley de Residuos") y su reglamento, la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable y su reglamento (la "Ley Forestal"), La Ley General de Vida Silvestre y su reglamento, la Ley de Aguas Nacionales (la "Ley de Aguas") y su reglamento, la Ley General de Bienes Nacionales y sus reglamentos, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, el Reglamento para la Protección del Ambiente contra la Contaminación Originada por la Emisión de Ruido, diversas Normas Oficiales Mexicanas relacionadas con la operación de la Compañía y una gran cantidad de leyes y

reglamentos de carácter tanto estatal como municipal aplicables en las jurisdicciones donde se ubican o pueden llegar a ubicarse sus proyectos e instalaciones (en conjunto, la "Legislación Ambiental").

La LGEEPA establece de manera general el marco legal aplicable a los procedimientos de impacto ambiental, así como a la liberación de contaminantes al ambiente. Adicionalmente, la Ley de Residuos regula la generación y gestión de los residuos peligrosos, así como la contaminación del subsuelo con motivo del descargue de dichos residuos.

El Reglamento en Materia de Evaluación de Impacto Ambiental de la LGEEPA, regula el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, a través del cual, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) autoriza, condiciona o niega el impacto ambiental que genera cada proyecto. Cualquier variación o modificación al proyecto original debe realizarse conforme a la legislación aplicable, la cual en ciertos casos requiere la previa autorización de la SEMARNAT o la autoridad ambiental correspondiente.

Las proyectos de la Compañía afectan ciertas áreas naturales protegidas reguladas ya sea por la SEMARNAT o por las autoridades ambientales locales en cuestión, y en ocasiones requieren la remoción de árboles y demás vegetación. Como consecuencia, la autorización de impacto ambiental correspondiente, requiere el cumplimiento por parte de la Compañía de ciertas condiciones específicas que deben ser observadas durante la construcción y operación de sus proyectos.

Algunos de los proyectos de la Compañía requieren un cambio en el uso de suelo, al menos en forma parcial, por lo que la Ley Forestal y su reglamento también regulan algunos proyectos de Compañía. La Ley Forestal y su reglamento, establece que con anterioridad a la realización de cualquier actividad en un terreno con uso de suelo forestal, una autorización de impacto ambiental debe obtenerse de parte de la SEMARNAT, para lo cual se debe cumplir con ciertos términos y condiciones.

Asimismo, las personas que deseen utilizar alguna porción de una zona federal o construir, ya sea debajo o sobre de la misma, deben obtener la autorización de la Comisión Nacional del Agua ("CNA"). La Ley de Aguas asimismo establece el marco regulatorio aplicable a la descarga de agua residual hacia cuerpos de agua federales. Algunos de los proyectos de la Compañía requieren concesiones otorgadas por parte de la CNA derivado del uso y construcción en ciertas zonas federal reguladas por la CNA y el descargue de aguas residuales hacia ciertos cuerpos de agua. Los títulos de concesión emitidos por la CNA se encuentran sujetos al cumplimiento de ciertos términos y condiciones así como al pago de derechos. El pago de derechos debe realizarse en tiempo y forma, según se establece en la Ley Federal de Derechos; y su falta de pago puede resultar en la imposición de penas y ajustes inflacionarios sobre dichos pagos. Como consecuencia de la construcción y operación de los proyectos de la Compañía, ciertos residuos peligrosos son generados, cuya generación, tratamiento, transportación y almacenamiento, así como disposición

final, entre otros, se encuentra regulada por la Ley de Residuos, la cual establece una serie de obligaciones para dichos efectos.

La mayoría de las concesiones ambientales, autorizaciones y permisos emitidos en relación con los proyectos de la Compañía tienen una vigencia determinada, la cual puede extenderse sujeto a ciertas autorizaciones de parte de la autoridad ambiental. Para dichos efectos, la autoridad toma en cuenta el nivel de cumplimiento con los términos y condiciones de la concesión, así como la autorización y/o el permiso en cuestión.

Los términos y las condiciones de las concesiones para el desarrollo de los proyectos de la Compañía también le imponen a ésta diversas obligaciones de carácter ambiental. Como regla general, la parte obligada a cumplir con los términos y las condiciones ambientales es la SCT. Sin embargo, puede darse el caso de concesiones en las que el operador sea la parte obligada a cumplir con todas las obligaciones en materia ambiental, o el caso de concesiones en las que tanto la SCT como el operador son solidariamente responsables del cumplimiento de tales obligaciones, términos y condiciones.

Las autoridades estatales y municipales son responsables de aplicar la Legislación Ambiental en sus respectivas jurisdicciones. La autoridad gubernamental responsable de vigilar el cumplimiento de las disposiciones aplicables es la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.

La violación de las leyes, los reglamentos y las Normas Oficiales Mexicanas en materia ambiental aplicables puede dar lugar a la imposición de multas o sanciones administrativas, a la revocación de autorizaciones, concesiones, licencias, permisos o registros, a arrestos administrativos y a la pérdida del equipo contaminante, al cierre temporal o definitivo de las instalaciones (en ciertos casos), e incluso se puede sancionar con prisión si se determina que la violación de dicha legislación constituye un delito.

La Compañía ha cumplido con todos los permisos y autorizaciones significativos para las instalaciones y proyectos que tiene a su cargo y que se encuentran en cumplimiento sustancial con las leyes, los reglamentos y las normas oficiales en materia ambiental, los contratos de agencia y los términos y las condiciones de ésta Concesión.

Actualmente no se encuentra pendiente de resolución ningún procedimiento legal o administrativo de carácter significativo interpuesto en contra de la Compañía como resultado de cualquier aspecto de orden ambiental. Las reformas a las leyes, los reglamentos y las normas oficiales en materia ambiental pueden obligar a la Compañía a efectuar inversiones adicionales para mantenerse en cumplimiento con dichas leyes, reglamentos y/o normas oficiales. Cualquier hecho de este tipo podría tener un efecto adverso en la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

viii) Información de mercado

Competencia

La Compañía participa en el mercado de concesiones de infraestructura de transporte en México, en particular concesiones para el diseño, construcción, operación y mantenimiento las autopistas de peaje y para la administración, operación, construcción y explotación de aeropuertos, en los términos señalados en sus Concesiones de autopistas de peaje y la Concesión del Aeropuerto de Toluca.

La capacidad de la Compañía para continuar creciendo a través de su participación en las licitaciones de concesiones y la adquisición de nuevas concesiones de infraestructura de transporte, podría verse afectada en forma adversa por los incrementos futuros en los costos de las Concesiones. La Compañía considera que sus competidores incluyen a empresas constructoras y desarrolladoras de infraestructura y fondos de inversión tanto mexicanos como extranjeros que forman consorcios con empresas locales, incluyendo a Empresas ICA, IDEAL, Macquarie, Abertis, Globalvia, FCC, Rodovias, Brisa, Grupo Hermes y PINFRA, entre otros. La competencia podría incrementarse como resultado de la incursión de otras empresas interesadas en participar en el sector de las concesiones para el desarrollo de infraestructura para el transporte. Véase la sección "Factores de riesgo" – "*El gobierno mexicano, a nivel ya sea federal o estatal, podría expandir concesiones u otorgar nuevas concesiones, ampliar concesiones o construir vías alternas libres de peaje o aeropuertos que podrían competir con las de la Compañía y consecuentemente tener un efecto adverso en sus ingresos*."

Normalmente el Gobierno Federal mantiene autopistas libres en forma paralela, que constituyen una vía de comunicación alterna a las autopistas de la Compañía. La Compañía considera que dichas autopistas no representan una competencia significativa ya que en términos generales las autopistas de la Compañía constituyen la vía principal, en tanto que la capacidad en cuanto a tráfico, la longitud y la calidad de los caminos libres son limitadas.

Existen otros modelos de transporte que también pueden competir con la Compañía. Sin embargo, históricamente el transporte vehicular ha sido el principal medio para el transporte de pasajeros en México.

Ventajas competitivas

La Compañía considera que sus principales ventajas competitivas son:

Enfoque en concesiones de infraestructura de transporte. La Compañía tiene como objeto el desarrollo, promoción y operación de concesiones de infraestructura de transporte, y creemos que tiene las características fundamentales para generar ingresos recurrentes y flujos de efectivo crecientes con riesgos moderados fundamentalmente ligados a la evolución del PIB del país en el largo plazo.

Autopistas que prestan servicios en zonas de alta densidad de tráfico en el área metropolitana de la Ciudad de México. Además, la red de autopistas de peaje de la Compañía sirve como vía de conexión con algunos de los principales corredores comerciales de México, puertos marítimos e industriales y centros comerciales. Las autopistas de peaje de la Compañía proporcionan o se espera que proporcionen alternativas adecuadas a otras rutas altamente congestionadas, atrayendo el tráfico privado de residentes de la Ciudad de México y del área metropolitana, así como el tráfico comercial y de carga proveniente del norte de la Ciudad de México y el puerto de Veracruz.

Riesgos de tráfico y construcción acotados. Cinco de las seis Concesiones de autopistas de peaje de la Compañía contienen ciertas disposiciones por las que se garantiza la recuperación del capital invertido o de la inversión total realizada, según sea el caso, más una tasa interna de retorno real anual lo que acota los riesgos de tráfico y construcción en estos proyectos.

- El derecho de estas concesionarias a recuperar el capital invertido o la inversión total realizada, según sea el caso, más una tasa interna de retorno real anual, no depende de los niveles de tráfico que presente la autopista. Si la Compañía no recupera su capital invertido o la inversión total, según sea el caso, más la tasa interna de retorno mínima real anual establecida durante el plazo original de vigencia previsto en la Concesión de que se trate, la Compañía tiene derecho a solicitar la extensión de dicha vigencia o, en algunos casos, la posibilidad de recibir una compensación al final del plazo de la Concesión.
- El derecho de estas concesionarias a recuperar el capital invertido o la inversión total realizada, según sea el caso, más una tasa interna de retorno real anual acota el riesgo de construcción en todas nuestras Concesiones de autopistas de peaje que se encuentran actualmente en fase de construcción. En particular, cualquier inversión adicional a las inicialmente previstas que resulte necesaria para la puesta en servicio de la autopista y que sea autorizada por la autoridad correspondiente, formará parte del capital invertido o la inversión total, según sea el caso, que tiene derecho a recuperar la Compañía, manteniendo con ello inalterada la rentabilidad esperada por la Compañía.

Concesión aeroportuaria con alto potencial de crecimiento. El Aeropuerto de Toluca se localiza en el Estado de México y es el segundo mayor aeropuerto en el área metropolitana de la Ciudad de México, después del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, el cual cuenta con capacidad limitada para expandirse. Conforme el Aeropuerto Internacional Benito Juárez llegue a su máxima capacidad, el Aeropuerto de Toluca será el único aeropuerto metropolitano, actualmente en operación, capaz de absorber y atender eficazmente el crecimiento del tráfico aéreo del área metropolitana de la Ciudad de México. Adicionalmente, se espera que AMAIT resulte beneficiada por los esfuerzos de los diferentes gobiernos involucrados en dicho proyecto para mejorar la red de transporte en la Ciudad de México y el área metropolitana, lo cual permitirá reducir el tiempo de traslado desde la Ciudad de México hacia el Aeropuerto de Toluca, y se espera que impacte positivamente al volumen de pasajeros. El Aeropuerto de Toluca asimismo cuenta con la ventaja

competitiva de poder cobrar tarifas más bajas a sus clientes, frente al Aeropuerto Internacional Benito Juárez.

Alto potencial de crecimiento de la generación de flujo de efectivo en la medida que las concesiones entren en operación. El hecho de que las Concesiones de la Compañía se encuentren todavía en etapas iniciales de desarrollo o en etapa pre-operacional, representa una plataforma que contribuye de forma natural al crecimiento orgánico de la Compañía. Una vez que todas las Concesiones de la Compañía se encuentren en operación, ésta espera que su portafolio genere flujos de efectivo significativos mientras que sólo requerirán inversiones adicionales limitadas, lo cual esperamos permita a la Compañía disponer de flujos de efectivo para financiar requerimientos de capital para nuevos proyectos.

Mercado con gran potencial de crecimiento y apoyo financiero del Gobierno Federal al desarrollo de infraestructura de transporte.

- Conscientes del rezago existente en el país en el desarrollo de infraestructura de transporte, los diferentes niveles de gobierno, tanto Federal como de los Estados, han establecido como una de sus prioridades fundamentales realizar nuevas inversiones que permitan que mejore la competitividad en este sector. En 2007, el Presidente de México, Felipe Calderón Hinojosa, anunció el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, el cual consiste en inversiones de hasta $2,532 miles de millones de pesos en infraestructura o aproximadamente el 4.0% del PIB de México, con diferentes esquemas de colaboración público privada para el desarrollo de proyectos. Adicionalmente, el Gobierno del Distrito Federal y algunos gobiernos estatales, se han comprometido a incrementar la inversión en infraestructura y facilitar la inversión del sector privado.
- En 2008, el Gobierno Federal, por conducto BANOBRAS, creó el Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura o FONADIN para otorgar préstamos subordinados, garantizar ciertos riesgos relacionados con los proyectos y, en algunos casos, efectuar aportaciones de capital para obras de infraestructura, incluyendo autopistas de peaje. BANOBRAS también participa de manera conjunta con los bancos privados en el financiamiento de obras de infraestructura de transporte. La Compañía considera que el apoyo financiero suministrado por BANOBRAS y el FONADIN impulsará aún más el constante crecimiento de las obras de infraestructura a nivel tanto federal como estatal, complementará en cierta medida el financiamiento disponible a través de las instituciones de banca múltiple y, en algunos casos, ofrecerá condiciones para permitir que dichas instituciones participen en los proyectos de infraestructura de transporte (incluyendo préstamos subordinados y garantías).

Capacidad proactiva de generación y presentación de nuevos proyectos. La mayoría de los gobiernos estatales son receptivos a la presentación y estudio de iniciativas privadas para el desarrollo de proyectos de infraestructura, que si son de la conveniencia del gobierno del estado podrían derivar en procesos de licitación pública o adjudicación directa, según lo permita la

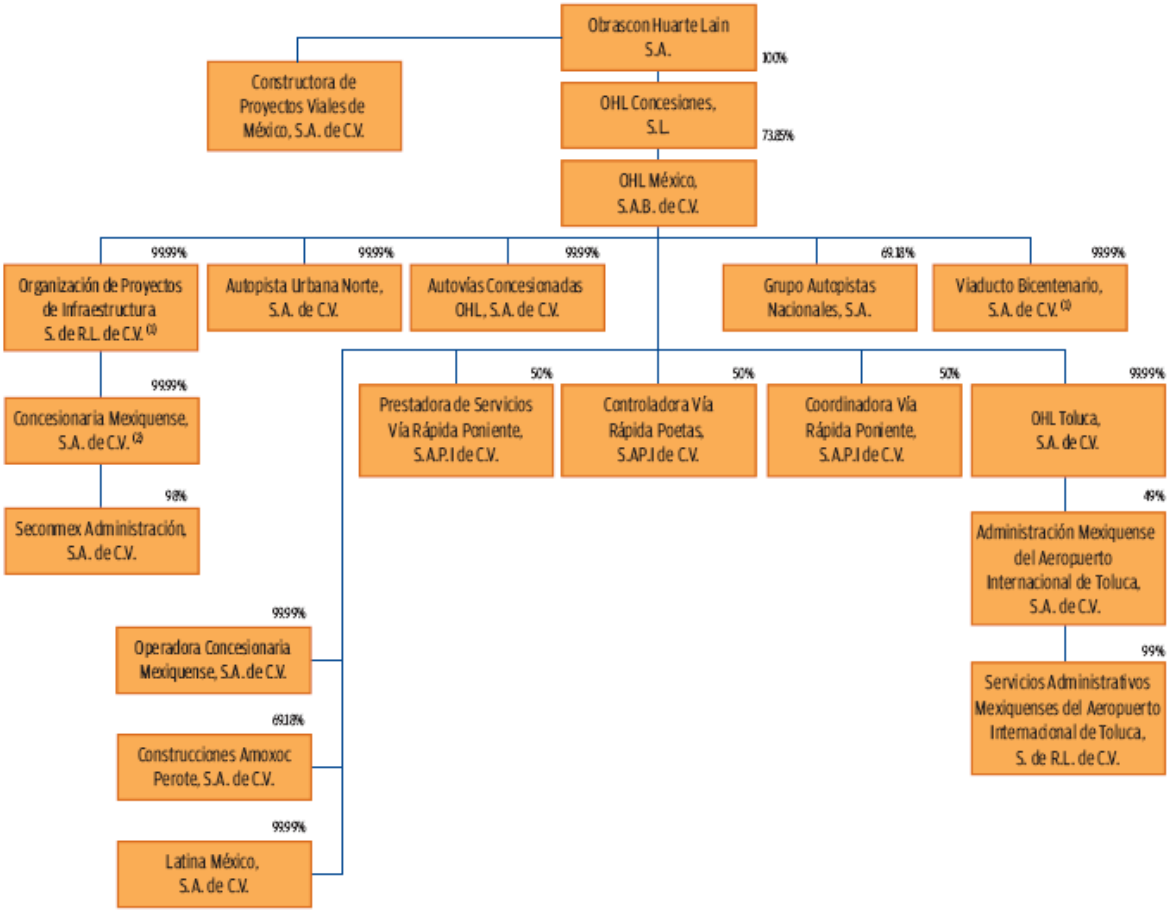
legislación aplicable, para el otorgamiento de Concesiones para el diseño, construcción y operación del proyecto de que se trate. Históricamente la Compañía ha tenido éxito al presentar a las autoridades estatales propuestas para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, que han sido consideradas por las autoridades e incluso han motivado procesos de licitación pública y adjudicaciones de Concesiones, en base a las cuales, la Compañía ha obtenido cuatro de sus Concesiones.

Las Concesiones que mantiene actualmente la Compañía le han permitido crear una relación estrecha y de confianza con las autoridades de distintas administraciones mexicanas, lo cual la Compañía considera que la coloca en una posición favorable para participar en la obtención de futuros proyectos de infraestructura de transporte en México, en un entorno de oportunidades sin precedentes en este sector. Adicionalmente, la Compañía cuenta con una importante capacidad para refinanciar sus proyectos, la cual será utilizada en su momento para financiar el crecimiento futuro.

Posición destacada de la Compañía en el sector. La Compañía considera que su experiencia como concesionarias de infraestructura de transporte en México y la fuerte relación de trabajo que se ha establecido con las autoridades, la sitúan en una posición competitiva favorable para participar y aprovechar el potencial de crecimiento de México en el sector de infraestructura de transporte.

Equipo de administración sólido con un Accionista de Control con experiencia. El equipo de Administración de la Compañía tiene una historia probada de éxito en la obtención de nuevas concesiones de infraestructura de transporte, ya sea a través de procesos de licitación pública o adjudicación directa, y en su posterior implementación mediante el diseño, financiamiento, ejecución y operación de las mismas. Adicionalmente, OHL Concesiones, accionista de control de la Compañía, es uno de los mayores operadores privados de concesiones de infraestructura de transporte en el mundo. El acceso que la Compañía tiene a la experiencia de su Accionista de Control tanto en Europa como en Latinoamérica le permite beneficiarse de las mejores prácticas y tecnologías desarrolladas alrededor del mundo. Además, la etapa de construcción de las Concesiones de la Compañía es realizada normalmente por CPVM, miembro de Grupo OHL, lo cual facilita de forma importante la participación en nuevos proyectos, en los cuales el riesgo de construcción es trasladado a CPVM quedando en todo caso la Compañía como responsable frente a la autoridad correspondiente en términos de la Concesión de que se trate.

ix) Estructura corporativa



(1) El Capital Social se encuentra en un Fideicomiso

(2) El Capital está compuesto por 93.53% correspondiente a Organización de Proyectos de Infraestructura, S. de R.L. de C.V. y 6.46% de OHL México, S.A.B. de C.V.

La siguiente tabla contiene una descripción de las principales subsidiarias y coinversiones de la Compañía:

Denominación	Fecha de constitución/ adquisición	Porcentaje de participación	Actividad principal
Concesionarias			
Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V. (CONMEX)	2003	99.99%	Titular de la concesión con vigencia al 2040, para la construcción, explotación, operación y mantenimiento del tramo de 155 km de autopistas de peaje conocido como Circuito Exterior Mexiquense, ubicado en la parte oriente del área metropolitana de la Ciudad de México.
Viaducto Bicentenario, S.A. de C.V. (Viaducto Bicentenario)	2008	99.99%	Titular de la concesión con vigencia al 2038, para la construcción, explotación, operación y mantenimiento de un tramo elevado, completamente automatizado, de 32.2 km en ambos sentidos de la autopista conocida como Viaducto Bicentenario en el Estado de México.
Grupo Autopistas Nacionales, S.A. (GANA)	2005	69.18%	Titular de la concesión con vencimiento al 2033 para la construcción, mantenimiento, administración y operación de un tramo de 104.9 km de la autopista Amozoc–Perote; y con vencimiento al 2023 para la administración y operación de un tramo de 17.6 km. del Libramiento Perote, conocidos en conjunto como Autopista Puebla-Perote.
Autopista Urbana Norte, S.A. de C.V.	2010	99.99%	Titular de la concesión por 30 años para la construcción, explotación, operación y mantenimiento de un tramo elevado, completamente automatizado, de aproximadamente 9 km de la autopista conocida como Autopista Urbana Norte en la Ciudad de México.
Autovías Concesionadas OHL, S.A. de C.V. (Autovías Concesionadas)	2008	99.99%	Titular de la concesión por 30 años para la construcción, explotación, operación y mantenimiento de un tramo, completamente automatizado, de 31.5 km de autopista conocido como Libramiento Norte Puebla.

Denominación	Fecha de constitución/ adquisición	Porcentaje de participación	Actividad principal
Coinversiones			
Controladora Vía Rápida Poetas, S.A.P.I. de C.V. (CVR Poetas)	2010	50.00%	Titular de la concesión por 30 años para la construcción, explotación, operación y mantenimiento de un tramo, completamente automatizado, de 5 km de la autopista conocida como Supervía Poetas en la Ciudad de México.
Coordinadora Vía Rápida Poniente, S.A.P.I. de C.V.	2010	50.00%	Prestación de servicios de construcción, equipamiento, operación, administración y mantenimiento para el proyecto Supervía Poetas.
Prestadora de Servicios Vía Rápida Poniente, S.A. de C.V.	2010	50.00%	Prestación de servicios técnicos, administrativos y de personal para el proyecto Supervía Poetas.
Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S.A. de C.V. (AMAIT)	2006	49.00%	Titular de la concesión por 50 años para la administración, operación y construcción del Aeropuerto de Toluca.
Operadoras, constructoras y prestadoras de servicios			
Operadora Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V.	2005	99.99%	Prestación de servicios de operación, administración y mantenimiento para autopistas de peaje, autopistas y otras obras de infraestructura.
Construcciones Amozoc Perote, S.A. de C.V.	2005	69.18%	Prestación de servicios de construcción, administración y operación para la Autopista Puebla-Perote.
Seconmex Administración, S.A. de C.V.	2003	98.00%	Prestación de servicios técnicos, administrativos y de personal para la operación y administración de concesiones.
Latina México, S.A. de C.V.	2010	99.99%	Operar, administrar, explotar, conservar, construir y mantener carreteras y puentes de jurisdicción federal o local y demás proyectos de infraestructura.
Subcontroladoras			
OHL Toluca, S.A. de C.V.	2005	99.99%	Tenedora del 49% de las acciones de AMAIT.
Organización de Proyectos de Infraestructura, S. de R.L. de C.V.	2008	99.99%	Tenedora del 93.53% de las acciones de CONMEX.

x) Descripción de los principales activos

Propiedades y equipo

Las concesionarias de la Compañía no son propietarias de la mayoría de los activos que utilizan en el curso habitual de sus operaciones. En términos generales, de conformidad con los términos de las Concesiones la Compañía está autorizada a utilizar las instalaciones y los activos afectos a cada una de sus Concesiones en lo individual, incluyendo las casetas de cobro, los puestos de vigilancia y las oficinas corporativas de la Compañía. Véase la sección "Concesiones para obras de infraestructura y régimen legal".

Seguros

La Compañía cuenta con pólizas de seguro que amparan diversos riesgos inherentes a las empresas mexicanas. La Compañía considera que la cobertura ofrecida por dichas pólizas ofrece términos y condiciones similares con las que otras empresas de la industria mantienen para su negocio.

Los títulos de las Concesiones de la Compañía contienen disposiciones que exigen que ésta mantenga pólizas de seguro para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluyendo la conclusión de las ampliaciones, las funciones operativas, las obras de mantenimiento especial y de rutina y el pago de la porción fija de los derechos aplicables, todo ello sobre la base de cada Concesión en lo individual.

xi) Procesos judiciales, administrativos o arbitrales

Varios juicios de amparo se encuentran pendientes de resolución en contra del Gobierno del Distrito Federal en relación con la Concesión para la Supervía Poetas como resultado de la Liberación del Derecho de Vía para la construcción de dicho proyecto y, en particular, de la expropiación de ciertos inmuebles por el Gobierno del Distrito Federal. De conformidad con la Concesión respectiva, el Gobierno del Distrito Federal está obligado a realizar todos los actos necesarios para obtener la Liberación de los Derechos de Vía para el proyecto. En caso de que los quejosos tengan éxito en los procedimientos de amparo y en consecuencia no podamos concluir los proyectos, la Compañía puede solicitar la terminación de la Concesión para la Supervía Poetas y recibir la indemnización correspondiente en los términos de la Concesión. Ver "Actividades — Autopistas de peaje— Concesión para la Supervía Poetas—

Liberación del Derecho de Vía. No se puede predecir el resultado de dichos juicios, sin embargo la Compañía estima que ninguno de ellos tendrá un efecto adverso significativo sobre sus actividades, su situación financiera y sus resultados de operación.

Por otra parte, respecto a la Concesión para el Circuito Exterior Mexiquense, también existen algunos juicios de amparo pendientes de resolución relacionados con la Liberación del Derecho de Vía necesario para la construcción de ciertas secciones del proyecto, cuya resolución favorable a los quejosos pudiera afectar a CONMEX. Sin embargo, la Compañía considera que debido al grado de avance del Circuito Exterior Mexiquense, la operación de CONMEX no se verá afectada de manera significativa en caso de que resulten procedentes los amparos pendientes de resolución.

Además, la Compañía es parte de varios procedimientos laborales surgidos en el curso habitual de sus operaciones, pero estima que ninguno de dichos procedimientos afectará de manera adversa y significativa su situación financiera o sus resultados de operación.

xii) Acciones representativas del capital social

El capital social suscrito y pago de la Compañía se encuentra representado por 1,492,788,102 acciones ordinarias, nominativas de la Serie Única, de las cuales 5,648 corresponden a la parte fija del capital social y 1,492,782,454 corresponden a la parte variable. Todas las acciones representativas del capital social de la Compañía corresponden a la Serie Única, ya sea que representen la porción fija o la porción variable del capital social, y pueden ser adquiridas por mexicanos o extranjeros, exceptuando soberanos o gobiernos extranjeros. El capital variable es ilimitado.

Al 11 de noviembre de 2010 y como resultado de la división (split inverso) de acciones a razón de 8.85269053469954 por cada acción representativa del capital social de la Compañía aprobada en la asamblea general extraordinaria y ordinaria de accionistas de fecha 22 de octubre de 2010, el capital social de la Compañía antes de la Oferta Global se encontraba representado por 1,124,562,917 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal. Adicionalmente, en dicha asamblea se aprobó el aumento en la parte variable del capital social de la Compañía, hasta por la cantidad de $3,259,784,630.1048 M.N. (tres mil doscientos cincuenta y nueve millones setecientos ochenta y cuatro mil seiscientos treinta Pesos 1048/10000 moneda nacional), mediante la emisión de hasta 368,225,185 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, Serie Única y de libre suscripción, las cuales se utilizarán para llevar a cabo la porción primaria de la oferta pública inicial que la Compañía llevó a cabo en el mes de noviembre de 2010.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 15 de junio de 2010, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $2,000 millones, y para representar dicho aumento de capital, se acordó que la Compañía emitiera 2,000,000,000 acciones de tesorería, mismas que serían suscritas y pagadas con posterioridad, según lo determinara el Consejo de Administración de la Compañía. De las acciones emitidas en virtud de los acuerdos referidos 106,947,492 fueron suscritas y pagadas y el resto fueron canceladas, conforme a los acuerdos adoptados, en diversas sesiones del Consejo de Administración de la Compañía de fechas 15 y 30 de junio de 2010.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 21 de enero de 2010, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $2,261.6 millones, y para representar dicho aumento de capital, se acordó que la Compañía emitiera 2,261,568,583 acciones de tesorería, mismas que serían suscritas y pagadas con posterioridad, según lo determinara el Consejo de Administración de la Compañía. Las acciones emitidas en virtud de este aumento de capital fueron asignadas, conforme a los mismos acuerdos adoptados, en diversas sesiones del Consejo de Administración de la Compañía de fechas 29 de enero de 2010, 12 de febrero de 2010, 24 de marzo de 2010, 30 de abril de 2010 y 31 de mayo de 2010.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 7 de enero de 2010, se aprobó la cancelación de 2,261,568,583 acciones de tesorería de la Serie B Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N. emitidas conforme a las resoluciones adoptadas en asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 26 de octubre de 2009.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 26 de octubre de 2009, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $3,000 millones, mediante la emisión de 3,000,000,174 acciones de la Serie B Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N de los cuales únicamente fueron suscritas y pagadas 738,431,591 acciones.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 4 de mayo de 2009, se aprobó un incremento de capital social en su parte variable por la cantidad de $1,000 millones, mediante la emisión de 1,000,000,000 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 22 de diciembre de 2008, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $2,460.3 millones mediante la emisión, suscripción y pago de 1,008,409,826 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N., más la suscripción y pago de 1,451,883,173 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N., emitidas conforme al aumento de capital decretado en la asamblea general ordinaria de accionistas del 2 de mayo de 2008. Adicionalmente, en la misma asamblea del 22 de diciembre de 2008, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $1,000 millones, mediante la emisión de 1,000,000,000 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 2 de mayo de 2008, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $2,000 millones, mediante la emisión 2,000,000,000 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N. Del total de acciones emitidas conforme a la asamblea de accionistas referida, únicamente 548,116,826 de acciones fueron suscritas y pagadas, y las 1,451,883,173 acciones restantes quedaron pendientes de suscripción y pago.

xiii) Dividendos

El decreto de dividendos y la determinación del monto y los términos de pago de los mismos corresponden a la asamblea general de accionistas y debe ser aprobado por mayoría de votos de los presentes. De conformidad con la ley, la Compañía únicamente puede pagar dividendos con cargo a la cuenta de utilidades retenidas reflejada en los estados financieros aprobados por los accionistas, siempre y cuando se hayan amortizado previamente las pérdidas de ejercicios anteriores. La capacidad de la Compañía para pagar dividendos puede verse afectada como resultado de compromisos relativos a los instrumentos de deuda que la Compañía llegue a emitir o contratar en el futuro, y la capacidad que tengan las subsidiarias de la Compañía para pagarle dividendos. La Compañía nunca ha pagado dividendos a sus accionistas y actualmente no tiene establecida una política de pago de dividendos.

El Consejo de Administración de la Compañía está analizando actualmente la adopción de una política de dividendos. Esta política y el pago de dividendos correspondiente se encuentra sujeta al cumplimiento de la legislación aplicable y la misma dependerá de una serie de factores, incluyendo los resultados de operación, la situación financiera, los requerimientos de flujo de efectivo, perspectiva de negocios, implicaciones fiscales, los términos y condiciones de financiamientos que pudieran limitar la capacidad para pagar dividendos y otros factores que el Consejo de Administración y la asamblea de accionistas de la Compañía consideren relevantes.

El Accionista de Control tiene la facultad de determinar el resultado de las votaciones con respecto al pago de dividendos.

Durante la asamblea ordinaria anual, el Consejo de Administración presenta a los accionistas, para su aprobación, los estados financieros del ejercicio inmediato anterior. Una vez aprobados dichos estados financieros, los accionistas determinan la forma en que se aplicará la utilidad neta de dicho ejercicio, que en su caso se haya generado. De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles, el 5% de dicha utilidad deberá destinarse a constituir un fondo de reserva hasta que el importe del mismo equivalga a la quinta parte del social. Además, los accionistas podrán destinan otras cantidades a otros fondos, incluyendo un fondo para la adquisición de acciones propias, mismo que fue aprobado en la asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 29 de abril de 2011 por un monto de hasta $550 millones de pesos. El saldo, en su caso, podrá distribuirse como dividendo a los accionistas.

Todas las acciones que se encuentren en circulación al momento de decretarse un dividendo u otra distribución tendrán derecho a participar en dicho dividendo o dicha distribución. Los dividendos o las distribuciones correspondientes a las acciones depositadas en Indeval se pagarán a través de esta última. Los dividendos o las distribuciones correspondientes a las acciones amparadas por títulos físicos se pagarán contra la entrega del cupón correspondiente.

3. INFORMACIÓN FINANCIERA

a) Información financiera seleccionada

Las siguientes tablas contienen un resumen de la información financiera y operativa consolidada de la Compañía a las fechas y por los períodos indicados. Dicha información está calificada en su totalidad por lo descrito en la sección "Discusión y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación", y en los Estados Financieros incluidos en este reporte anual, y debe leerse en conjunto con dichas secciones y con los Estados Financieros. Los Estados Financieros de la Compañía están preparados de conformidad con las NIF, así como información operativa y financiera de cada una de las concesionarias de la Compañía.

La Compañía está obligada a contabilizar sus ingresos por construcción y sus ingresos por cuotas de peaje de conformidad con la Interpretación No. 12 del Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Interpretations Committee*, o "IFRIC"), titulada "Acuerdos para la Concesión de Servicios".

La IFRIC 12 exige que las concesionarias reconozcan los ingresos y costos por construcción relacionados con la construcción o mejora de obras de infraestructura, durante la fase de construcción de las mismas. Los ingresos por construcción deben reconocerse de acuerdo con el método del grado de avance a medida que se concluye la construcción, con base en la proporción del costo total proyectado representada por los costos incurridos a la fecha respectiva.

La IFRIC 12 también exige que las concesionarias reconozcan un activo intangible cuando la operadora realice obras de construcción o mejora y tenga permitido operar la infraestructura durante un plazo fijo tras la conclusión de las mismas, y cuando los flujos de efectivo futuros de la concesionaria no estén preestablecidos sino que sean de carácter contingente al poder variar dependiendo del nivel de uso real del activo. El activo intangible representa el derecho de la concesionaria a utilizar el proyecto durante un plazo futuro fijo. De conformidad con la IFRIC 12, la Compañía está obligada a reconocer las obras de construcción concluidas como activo intangible y no como propiedades, planta y equipo, debido a que en términos de sus contratos de Concesión no conservará ninguna participación accionaria en la infraestructura respectiva tras el vencimiento de la Concesión.

La Compañía contrata con partes relacionadas o con constructoras independientes la construcción de sus Concesiones. Salvo cuando se trata de obras menores, los contratos de construcción establecen que las constructoras contratadas son responsables de la ejecución, conclusión y calidad de las obras, de manera que las concesionarias de la Compañía actúan meramente como agentes para facilitar dicha construcción, aunque en última instancia la Compañía es responsable de todo ello ante la entidad gubernamental correspondiente. Por ello, en esos casos, la Compañía reconoce ingresos y costos por construcción durante la etapa de construcción de sus Concesiones por cantidades similares y, por tanto, los mismos no tienen un efecto significativo sobre sus márgenes o su utilidad neta durante dicha etapa.

Independientemente de lo anterior, teniendo en cuenta que la contrapartida contable de los ingresos por construcción es un activo intangible, dichos ingresos así como los márgenes y la utilidad neta correspondientes a los mismos no representan generación de caja para la Compañía.

De conformidad con la IFRIC, la Compañía deja de reconocer ingresos y costos por construcción una vez concluida la etapa de construcción y comienza a reportar ingresos por cuotas de peaje cuando el proyecto entra en operación. En consecuencia, los ingresos y costos consolidados de la Compañía pueden variar en forma significativa en períodos futuros. Sin embargo, dado que las cantidades reportadas por concepto de ingresos y costos por construcción son sustancialmente iguales, esto no tiene un efecto significativo en su utilidad de operación, su utilidad neta y su generación de flujos de efectivo.

Conforme a la normatividad mexicana, durante 2009 el Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera con el objetivo de converger la normatividad mexicana con la normatividad internacional, promulgó la siguiente INIF:

INIF 17, Contratos de concesión de servicios, complementa la normatividad contenida en el Boletín D-7, Contratos de construcción y de fabricación de ciertos bienes de capital; establece que la infraestructura de los contratos de concesión de servicios que esté dentro del alcance de esta INIF no debe reconocerse como inmuebles, maquinaria y equipo; precisa que los ingresos recibidos, cuando el operador realiza los servicios de construcción o mejora y servicios de operación en un único contrato, deben reconocerse por cada tipo de servicio, con base en los valores razonables de cada contraprestación recibida al momento de prestarse el servicio, cuando los montos son claramente identificable y una vez cuantificados, los ingresos seguirán el criterio de reconocimiento que les corresponda tomando en cuenta la naturaleza del servicio prestado; asimismo, establece que cuando el operador proporciona servicios de construcción o mejora, tanto los ingresos como los costos y gastos asociados con el contrato deben reconocerse con el método de avance de obra y la contraprestación recibida o por cobrar debe ser reconocida inicialmente a su valor razonable, y que los ingresos por servicios de operación, deben reconocerse conforme se prestan los servicios y considerando, en forma supletoria, lo dispuesto en la Norma Internacional de Contabilidad 18.

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)

	2010	2009	2008
Ingresos:			
Ingresos por construcción	$ 12,120,253	$ 8,849,965	$ 4,903,535
Ingresos por cuotas de peaje propios	1,473,705	1,220,372	1,015,434
Otros ingresos de operación	3,376,032	1,220,472	1,164,073
Ingresos por servicios y otros	37,546	12,867	10,866
	17,007,536	11,303,676	7,093,908
Costos y gastos:			
Costos de construcción	11,730,976	8,769,437	4,805,430
Costos y gastos de operación	258,714	237,952	117,824
Depreciación y amortización	303,311	139,813	102,183
Gastos de venta y de administración	92,718	83,842	41,120
	12,385,719	9,231,044	5,066,557
Utilidad de operación	4,621,817	2,072,632	2,027,351
Otros gastos, neto	1,817	807	1,713
Resultado integral de financiamiento:			
Gastos por intereses	852,305	391,052	379,176
Ingresos por intereses	(99,853)	(65,840)	(107,603)
Pérdida (ganancia) cambiaria, neta	(5,994)	(11,436)	44
	746,458	313,776	271,617
Utilidad antes de impuestos a la utilidad y participación en el resultado de asociada	3,873,542	1,758,049	1,754,021
Participación en la utilidad de compañía asociada	38,924	52,586	54,380
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	3,912,466	1,810,635	1,808,401
Impuestos a la utilidad	978,883	454,419	564,829
Utilidad neta consolidada	$ 2,933,583	$ 1,356,216	$ 1,243,572
Participación controladora	$ 2,870,441	$ 1,211,411	$ 1,055,805
Participación no controladora	63,142	144,805	187,767
Utilidad neta consolidada	$ 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

Balances generales consolidados
Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008
(En miles de pesos)

	2010	2009	2008
Activo			
Activo circulante:			
Efectivo, equivalentes de efectivo y fondos en fideicomiso	$ 5,358,538	$ 1,014,998	$ 113,421
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	8,457	14,661	7,112
Cuentas por cobrar a participación no controladora	-	-	69,100
Impuestos por recuperar	1,646,914	874,138	347,010
Otras cuentas por cobrar y gastos diferidos	147,110	48,880	53,939
Total de activo circulante	7,161,019	1,952,677	590,582
Fondos en fideicomiso y efectivo restringido a largo plazo	1,044,538	603,700	770,432
Activo intangible por concesión, neto	41,306,970	26,259,118	16,435,047
Mobiliario y equipo, neto	64,264	55,761	24,989
Instrumentos financieros derivados	78,102	92,471	1,771
Inversión en acciones de compañía asociada y activo intangible por concesión, neto	1,782,898	1,749,594	1,222,236
Otros activos	75,622	46,739	46,097
Total Activo	$ 51,513,413	$ 30,760,060	$ 19,091,154
Pasivo y capital contable			
Pasivo circulante:			
Porción circulante de préstamos bancarios	$ 956,615	$ 30,000	$ -
Cuentas por pagar a proveedores, impuestos y gastos acumulados	675,193	595,272	145,993
Cuentas y documentos por pagar a partes relacionadas	1,851,001	3,572,199	2,136,815
Documentos por pagar a participación no controladora	216,173	316,722	156,392
Total de pasivo circulante	3,698,982	4,514,193	2,439,200
Pasivo a largo plazo:			
Préstamos bancarios a largo plazo	18,265,845	10,796,162	6,000,000
Instrumentos financieros derivados	1,516,117	869,858	689,514
Cuentas por pagar a partes relacionadas a largo plazo	575,000	938,178	-
Documentos por pagar a largo plazo	-	77,395	-
Beneficios a empleados	9,315	4,872	1,006
Impuestos a la utilidad diferidos	2,787,289	1,756,930	1,233,445
Total de pasivo largo plazo	23,153,566	14,443,395	7,923,965
Total de pasivo	26,852,548	18,957,588	10,363,165
Capital contable:			
Capital social	13,279,808	7,651,508	4,913,076
Prima en colocación de acciones	5,690,521	-	-
Resultados acumulados	7,082,173	3,981,412	3,069,297
Valuación de instrumentos financieros derivados	(1,525,595)	(766,100)	(607,237)
Participación controladora	24,526,907	10,866,820	7,375,136
Participación no controladora	133,958	935,652	1,352,853
Total capital contable	24,660,865	11,802,472	8,727,989
Total pasivo y capital contable	$ 51,513,413	$ 30,760,060	$ 19,091,154

b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación

La Compañía participa en líneas de negocio o segmentos en el área de infraestructura en la República Mexicana, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

		Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de		
		2008	**2009**	**2010**
		(en millones de pesos)		
Ingresos por construcción:				
Estado de México				
	Circuito Exterior Mexiquense	$4,102.5	$5,499.6	$6,743.1
	Viaducto Bicentenario	135.9	3,350.4	4,951.8
Distrito Federal				
	Autopista Urbana Norte	665.1	-	195.5
	Supervía Poetas	-	-	229.8
Total		**$4,903.5**	**$8,850.0**	**$12,120.2**
Ingresos por cuotas de peaje:				
Estado de México				
	Circuito Exterior Mexiquense	$869.0	$954.8	$1,113.3
	Viaducto Bicentenario	-	3.1	56.4
Puebla-Tlaxcala-Veracruz				
	Autopista Puebla-Perote	146.4	262.5	304.0
Total		**$1,015.4**	**$1,220.4**	**$1,473.7**

Fuente: La Compañía

c) Informe de créditos relevantes

Al 31 de diciembre de 2008, 2009 y 2010 la deuda a corto y a largo plazo era la siguiente:

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

(1) Este crédito fue liquidado con los recursos de la colocación de los Certificados Bursátiles Fiduciarios colocados por GANA el 19 de abril de 2011

Fuente: La Compañía

(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 (BANOBRAS) 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 puntos 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, 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 destinaran 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 TIIE y la UDI, vigentes a la fecha de los estados financieros, fueron como sigue:

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

Fuente: La Compañía

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.

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

Con fecha de 19 de abril de 2011, GANA colocó exitosamente Certificados Bursátiles Fiduciarios ("Certificados Bursátiles") en el mercado mexicano de capitales. Dicha colocación ascendió a $1,700 millones de pesos o su equivalente en Unidades de Inversión con vencimiento en 2031. Los recursos provenientes de los Certificados Bursátiles fueron utilizados por GANA para refinanciar la deuda existente en relación a su concesión de la carretera de peaje de la Autopista Amozoc-Perote y el Libramiento de Perote, incluyendo el crédito al que se refiere el inciso e) anterior.

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 Argentara, 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:

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

Fuente: La Compañía

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.

Todos los instrumentos financieros derivados son contratados con fines de cobertura, en los casos en que no llegaran a cumplir con todos los requisitos que exige la normatividad, para efectos contables, se designaran como de negociación.

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.

Resumen de Instrumentos Financieros Derivados
Cifras en miles de pesos al 31 de diciembre de 2010

Tipo de derivado, valor o contrato	Fines de cobertura u otros fines, tales como negociación	Monto nocional / valor nominal	Valor del activo subyacente / variable de referencia		Valor razonable		Monto de vencimientos por año	Colateral / Líneas de crédito / Valores dados en garantía
			Trimestre actual	Trimestre anterior	Trimestre Actual D (H)	Trimestre Anterior D (H)		
CONMEX								
A) Swap	Cobertura	$ 9,976,000	1) tasa fija de 10.7570% vinculada al tramo A y subyacente TIIE a 28 días 2) tasa fija de 10.24% vinculada al tramo A y subyacente TIIE a 28 días y 3) Tasa Fija de 8.86% vinculada al tramo B y subyacente TIIE a 28 días.	1) tasa fija de 10.7570% vinculada al tramo A y subyacente TIIE a 28 días 2) tasa fija de 10.24% vinculada al tramo A y subyacente TIIE a 28 días y 3) Tasa Fija de 8.86% vinculada al tramo B y subyacente TIIE a 28 días.	-$ 1,514,676	-$ 2,109,975	$2,406,471-2017 $5,200,000-2023 $2,369,529-2024	No existe
B) CAP	Cobertura	$ 2,000,000	tasa fija 9.00% y subyacente TIIE a 28 días		$ 55,937		$2,000,000-2018	No existe
VIADUCTO BICENTENARIO								
C) CAP	Cobertura	$ 2,240,000	Tasa fija de 10.6% y subyacente TIIE a 90 días	Tasa fija de 10.6% y subyacente TIIE a 90 días	$ 22,165	$ 5,685	$1,120,000- 2016	No existe
GANA								
D) CAP/FLOOR	Cobertura	$ 450,000	Tasa menor entre 6.5% fija o TIIE 28 días mas Spread	Tasa menor entre 6.5% fija o TIIE 28 días mas Spread	$ -	$ -	$450,000-2011	No existe
AUNORTE								
E) Forward	Cobertura	EUROS 13,866,830	Moneda EUR/T.C. Pactado 16.5993		-$ 1,354	$ -	EUROS 13,866,830-2011	No existe
E) Forward	Cobertura	EUROS 275,000	Moneda EUR/T.C. Pactado 16.3794		-$ 87	$ -	EUROS 250,000-2011	No existe

A continuación se detallan los instrumentos financieros derivados que la Compañía tenía contratados al 31 de diciembre de 2010: (cifras en miles de pesos)

A) Concesionaria Mexiquense contrató swaps que convierten a tasa fija la tasa variable del financiamiento obtenido mediante préstamo sindicado, el cual establece el pago de intereses a la tasa TIIE a 28 días más ciertos puntos base (“TIIE 28D”) según la etapa en la que se encuentre el proyecto financiado.

En noviembre de 2004, 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 original (Tranche A) y el 70% de la extensión (Tranche B). Al 31 de diciembre de 2010 y 2009, se pagan intereses a una tasa de interés fija de 10.7570% vinculado al Tramo A del crédito y recibe TIIE a 28 días.

Para cumplir con la obligación de cubrir el 80% del total de los intereses del préstamo bancario que obtuvo en octubre 2008 por $6,000,000 y del refinanciamiento de junio 2009 por $12,500,000, CONMEX contrató nuevos intercambios de tasas de interés “swap”, al 31 de diciembre de 2010 y 2009, CONMEX pagó intereses acumulados con base en una tasa de interés fija de 10.24% vinculado al Tramo A del crédito y 8.86% vinculado al Tramo B, y recibe importes calculados con base en la TIIE a 28 días.

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. Al 31 de diciembre de 2010 y 2009 el importe nocional de los instrumentos derivados ascendió a $9,976,000 y $8,500,000 respectivamente y sus valores razonables determinado con técnicas de valuación aceptadas en el ámbito financiero que mide los flujos de efectivo futuros del SWAP a valor presente, ascendieron a ($1,514,676) y ($869,858), respectivamente.

B) Concesionaria Mexiquense 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 contrato 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. Para obtener estos CAP, CONMEX pago la cantidad de $82,085.

Al 31 de diciembre de 2010 el importe nocional de los instrumentos derivados ascendió a $2,000,000, y el valor razonable fue de $ 55,937.

C) Viaducto Bicentenario contrató opciones (CAP), para cumplir con la obligación de cubrir el 80% de los intereses del préstamo bancario obtenido con el objeto de cubrir las fluctuaciones de las tasas de interés por el financiamiento. 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 un 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, el importe nocional de los instrumentos derivados ascendió a $2,240,000 y su valor razonable ascendió a $22,165.

D) Grupo Autopistas Nacionales el 22 de junio de 2010, 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. GANA pagó una prima de contratación por la cantidad de $430. Al 31 de diciembre de 2010, el valor razonable de los instrumentos contratados era menor a $1.

E) Autopista Urbana Norte el 22 de diciembre de 2010 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. AUNORTE contrata instrumentos financieros para cubrir fluctuaciones a través de FORWARDS de tipos de cambio.

Al 31 de diciembre de 2010, el importe nocional de los instrumentos derivados ascendió a 14,141,830 EUROS y su valor razonable ascendió a ($1,441).

Al 31 de diciembre de 2010, la Compañía no contaba con créditos o adeudos fiscales relevantes.

d) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Compañía

El siguiente análisis debe leerse en conjunto con los Estados Financieros y las notas a los mismos que se adjuntan a este reporte anual. A menos que se indique lo contrario, toda la información financiera incluida en el presente reporte está expresada en pesos. La información financiera incluida en este prospecto está preparada de conformidad con las NIF.

i) Resultados de la operación

INGRESOS

En 2010, los ingresos por construcción se incrementaron 37%, alcanzando $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 $253.3 millones, equivalentes al 21%, al pasar de $1,220.4 millones en el período de doce meses que terminó el 31 de diciembre de 2009 a $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 $2,180.2 millones, equivalentes al 177%, al pasar de $1,233.3 millones en 2009 a $3,413.6 millones en 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.

	Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de		
	2008	**2009**	**2010**
	(en millones de pesos)		
Ingresos por construcción:			
Circuito Exterior Mexiquense	$4,102.5	$5,499.6	$6,743.1
Viaducto Bicentenario (1)	135.9	3,350.4	4,951.8
Autopista Puebla-Perote	665.1	-	195.5
Supervía Poetas	-	-	229.8
Total	**$4,903.5**	**$8,850.0**	**$12,120.2**
Ingresos por cuotas de peaje:			
Circuito Exterior Mexiquense	$869.0	$954.8	$1,113.3
Viaducto Bicentenario (1)	-	3.1	56.4
Autopista Puebla-Perote	146.4	262.5	304.0
Total	**$1,015.4**	**$1,220.4**	**$1,473.7**
Otros ingresos de operación:			
Circuito Exterior Mexiquense	$1,164.1	$1,220.5	$2,170.6
Viaducto Bicentenario (1)	-	-	1,205.4
Total	**$1,164.1**	**$1,220.5**	**$3,376.0**
Ingresos por servicios y otros conceptos	$10.9	$12.9	$37.6
Total de ingresos	**$7,093.9**	**$11,303.8**	**$17,007.5**

(1) El Viaducto Bicentenario entró en operación en septiembre de 2009

Fuente: La Compañía

COSTOS Y GASTOS

Los costos y gastos de operación crecieron 9%, al pasar de $237.9 millones en 2009 a $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.

	Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de		
	2008	**2009**	**2010**
	(en millones de pesos)		
Costos por construcción	$4,805.4	$8,769.4	$11,731.0
Costos y gastos de operación	117.8	237.9	258.7
Amortización y depreciación	102.2	139.8	303.3
Gastos generales y de administración	41.1	83.8	92.7
Total de costos y gastos	**$5,066.5**	**$9,230.9**	**$12,385.7**

Fuente: La Compañía

RESULTADO DE OPERACIÓN

La utilidad de operación de la Compañía se incrementó en $2,549.2 millones, equivalentes al 123.0%, al pasar de $2,072.6 millones en 2009 a $4,621.8 millones en 2010. Esta variación se debe principalmente a (a) un incremento de la UAFIDA por cuotas de peaje y otros, por $248.4 millones, al pasar de $911.4 millones en 2009 a $1,159.8 millones en 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 $2,155.6 millones, al pasar de $1,220.5 millones en 2009 a $3,376.0 millones en 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

Los gastos por intereses incrementaron 118%, al pasar de $391.1 millones en 2009 a $852.3 millones 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.

	Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de		
	2008	**2009**	**2010**
	(en millones de pesos)		
Gastos por intereses:			
Circuito Exterior Mexiquense	$362.6	$330.7	$586.5
Viaducto Bicentenario	-	1.2	153.9
Autopista Puebla-Perote	-	53.4	89.4
Otras	16.6	5.8	22.5
Total	**$379.2**	**$391.1**	**$852.3**

Fuente: La Compañía

Ingresos por intereses

Los ingresos por intereses crecieron 52%, al pasar de ($65.8 millones) en 12M09 a ($99.9 millones) en 12M10, los incrementos están asociados a los saldos en tesorería provenientes de los recursos de la oferta pública.

	Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de		
	2008	**2009**	**2010**
	(en millones de pesos)		
Ingresos por intereses:			
Circuito Exterior Mexiquense	$(45.4)	$(42.0)	$(38.9)
Viaducto Bicentenario	-	-	(1.3)
Autopista Puebla-Perote	-	-	(7.8)
Otras	(62.2)	(23.8)	(51.8)
Total	**$(107.6)**	**$(65.8)**	**$(99.8)**
Ganancia (pérdida) cambiaria neta	**-**	**$(11.4)**	**$(6.0)**
Total de resultado integral de financiamiento	**$271.6**	**$313.9**	**$746.5**

Fuente: La Compañía

UTILIDAD NETA CONSOLIDADA

Durante el 2010 la Compañía generó una utilidad neta consolidada, neta de la participación minoritaria, de $2,870.4 millones, comparada con una utilidad neta consolidada de $1,211.4 millones en 2009.

INVERSIONES EN ACTIVOS

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

ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital

Liquidez y fuentes de financiamiento

General

Las principales fuentes de liquidez de la Compañía son las disposiciones efectuadas con cargo a sus líneas de crédito, las aportaciones de capital y los flujos de efectivo generados por sus operaciones. Históricamente los requerimientos de efectivo de la Compañía han estado relacionados con sus necesidades de recursos para la construcción de proyectos por sus concesionarias, sus necesidades de capital de trabajo y el pago del monto principal de su deuda y los intereses devengados por la misma. De tiempo en tiempo la Compañía analiza distintas

opciones para financiar y refinanciar las operaciones relacionadas con sus Concesiones en los mercados bancarios y bursátiles.

Flujos de efectivo

Hasta el 31 de diciembre de 2007, las NIF exigían la preparación de un estado de cambios en la situación financiera, que mostraba las fuentes y el destino de los recursos con base en los cambios en los activos y pasivos en el balance general en pesos constantes. Por tanto, los cambios en la situación financiera que no afectaban al efectivo, no necesariamente quedaban excluidos del estado de cambios en la situación financiera. A partir del 1 de enero de 2010, las NIF exigen la preparación de un estado de flujos de efectivo con base en el método ya sea directo o indirecto, expresado en pesos nominales.

	Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de		
	2008	**2009**	**2010**
	(en millones de pesos)		
Efectivo o recursos netos generados por las actividades de operación	$1,204.9	$(1,120.6)	$(2,851.7)
Efectivo o recursos netos utilizados en actividades de inversión	(4,325.2)	(5,236.1)	(9,060.8)
Efectivo o recursos netos generados por (utilizados en) las actividades de financiamiento	3,443.6	7,091.6	16,696.9
(Disminución) aumento en el efectivo	**$323.3**	**$734.9**	**$4,784.4**

Fuente: La Compañía

La principal fuente de liquidez de la Compañía ha sido, y se considera que seguirá siendo, la generación interna de recursos, complementada por líneas de crédito y financiamiento de proveedores, cuando se han necesitado. Por otro lado, los principales usos de recursos financieros han sido aplicados en el mantenimiento de las operaciones e inversiones en activos fijos.

	Ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de		
	2008	**2009**	**2010**
	(en millones de pesos)		
Inversiones en activos:			
Circuito Exterior Mexiquense	$4,104.7	$5,294.3	$6,547.3
Viaducto Bicentenario	1,097.6	3,452.7	4,428.4
Autopista Puebla-Perote	560.7	6.1	150.6
Libramiento Norte de Puebla	60.5	25.9	106.9
Autopista Urbana Norte	-	-	451.9
Supervía Poetas(1)	-	-	229.8
Total	**$5,823.5**	**$8,779.0**	**$11,914.9**

(1) Estas cantidades corresponden al 50% de la participación de la Compañía en Supervía Poetas

Fuente: La Compañía

El detalle de los Pasivos Bancarios, se encuentra en el inciso C. Informe de Créditos Relevantes, dentro de esta misma sección.

	Al 31 de diciembre de 2010 (cifras monetarias en miles de pesos)		
	2008	**2009**	**2010**
Porción circulante de la deuda a largo plazo	-	$30,000	$956,615
Deuda a largo plazo	$6,000,000	$10,873,557	$18,265,845
Total	**$6,000,000**	**$10,903,557**	**$19,222,460**

Fuente: La Compañía

2010

El efectivo equivalente y los fondos en fideicomiso de la Compañía, al 31 de diciembre del 2010 era de $6,403.1 millones los que se comparan contra los $1,618.7 millones, este incremento es un remanente producto de la colocación que se llevó a cabo en Noviembre de 2010. El monto total de la deuda bancaria de la Compañía al 31 de diciembre del 2010 era de $19,222.5 millones. Este incremento se debió principalmente a la deuda dispuesta para el desarrollo de los proyectos, siendo de $600 millones en Autopista Puebla-Perote, $3,468.9 millones en Viaducto Bicentenario, $4,095.7 millones en Circuito Exterior Mexiquense y de $231.6 millones en Autopista Urbana Norte.

Políticas de Tesorería

La Compañía mantiene políticas de tesorería congruentes con sus compromisos financieros y necesidades operativas, y procura mantener sus recursos financieros invertidos en instrumentos con alta liquidez, no especulativos y de bajo riesgo.

En cuanto al manejo de excedentes de efectivo, estos pueden ser invertidos en Deuda Pública, Depósitos bancarios (riesgo banco) y/o préstamos a partes relacionadas en las cuales se tenga control.

Existe un esquema de diversificación de instituciones financieras para disminuir el riesgo y concentración de los recursos. El plazo, riesgo y monto de las inversiones, deberá ser conforme a las necesidades de flujo y los criterios previamente establecidos.

Operaciones no reportadas en el balance general

La Compañía no ha celebrado ninguna operación que no esté reflejada en su balance general.

iii) Control interno

La Compañía cuenta con políticas y procedimientos de control interno que tienen por objeto proporcionar una garantía razonable de que las operaciones y los demás aspectos relacionados con los negocios de la Compañía se registren y contabilicen de conformidad con los lineamientos establecidos por la administración, aplicando las NIF en forma consistente con las interpretaciones disponibles. Además, los procesos operativos de la Compañía están sujetos a auditorías internas en forma periódica.

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.

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. 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 ultimo 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; 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.

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 valuar 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 adopto 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 la 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 valuar 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.

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.

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.

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 inicien 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 valuar 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 valuar 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 sebe 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 depósito 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 nocional, 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 practico determinarla, también se establece que de lo contrato, 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 este reporte anual, la Compañía está en proceso de determinar los efectos, de haberlos, de estas nuevas normas en su información financiera.

e) Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas

Al 31 de diciembre de 2010, la Compañía no tuvo estimaciones, provisiones o reservas contables críticas que pudieran afectar el negocio.

4. ADMINISTRACIÓN

a) Auditores externos

Los auditores independientes de la Compañía son Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C. (Deloitte Touche Tohmatsu), cuyas oficinas están ubicadas en Paseo de la Reforma 489, piso 6, Colonia Cuauhtémoc, Distrito Federal, 06500. Los auditores externos de la Compañía fueron designados por el Consejo de Administración de la misma en uso de sus facultades de representación legal, tomando en cuenta su experiencia, calidad y estándares de servicio. Asimismo, el Consejo de Administración debe ratificar, con la recomendación del Comité de Auditoría, la designación de los auditores externos anualmente.

Los Estados Financieros Auditados que se incluyen en este reporte anual, fueron revisados o, según sea el caso, auditados por Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C.

Desde el ejercicio fiscal de 2002, el despacho de contadores públicos, Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C., ha fungido como auditor externo de la Compañía. En los últimos tres ejercicios que han auditado a la Compañía, los auditores externos no han emitido una opinión con salvedad o una opinión negativa, ni se han abstenido de emitir opinión acerca de los Estados Financieros.

Asimismo, durante 2008, 2009 y 2010, Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C. proporcionó servicios a la Compañía, en adición a los de auditoria, principalmente en materia de asesoría fiscal, los cuales no afectan su independencia como auditores externos de la Compañía. Durante 2008, 2009 y 2010 la Compañía pagó $1.5 millones, $2.0 millones y $1.3 millones, respectivamente, por

dichos servicios adicionales, los cuales representaron el 62.5%, 64.7% y 21.3% del total de honorarios pagados a dicha firma, respectivamente.

b) Operaciones con personas relacionadas y conflictos de intereses

Dentro del curso habitual del negocio, la Compañía celebra diversas operaciones con su Accionista de Control y con empresas pertenecientes o sujetas al control de la propia Compañía o a su Accionista de Control, ya sea directa o indirectamente, sujeto, en los casos que sea aplicable, a la aprobación del Consejo de Administración o con estricto apego a los lineamientos aprobados por dicho Consejo al respecto. Todas las operaciones con personas relacionadas se celebran en términos no menos favorables para la Compañía que los que ésta hubiera podido obtener en el mercado de parte de terceros independientes, y cumplen con todos los estándares legales aplicables.

Históricamente la Compañía ha dependido del Accionista de Control y los miembros del Grupo OHL para obtener crédito y garantías para sus proyectos. La Compañía también contrata habitualmente la prestación de servicios de construcción por parte de CPVM, miembro del Grupo OHL. Véase la sección "Actividades—Construcción". Además, la Compañía celebra diversas operaciones comerciales con los miembros del Grupo OHL.

La Compañía considera que los contratos de construcción que ha celebrado y que celebrará en el futuro con CPVM u otros miembros del Grupo OHL han sido celebrados en términos no menos favorables para la Compañía que si hubieran sido celebrados con un tercero y en términos de los lineamientos para la celebración de operaciones con partes relacionadas aprobado por el Consejo previa la opinión favorable del Comité de Prácticas Societarias. La Compañía asimismo considera que el hecho que dichos contratos sean parte del concurso para obtener las concesiones, asegura que los términos y condiciones sean tan favorables para la Compañía, como lo serían si fueran celebrados con un tercero.

La Compañía tiene la intención de celebrar un contrato de prestación de servicios con su Accionista de Control conforme al cual miembros del Grupo OHL prestarán servicios técnicos, de consultaría y otros servicios a cambio de una contraprestación. Asimismo, el Accionista de Control ha informado a la Compañía que tiene la intención de cobrar una contraprestación en relación con el otorgamiento de garantías o cualesquier otro tipo de apoyo financiero. Los términos y montos de las contraprestación que serán pagadas al amparo de dichos contratos no han sido determinadas.

La celebración y términos de los contratos de prestación de servicios y de construcción se realizará a precios de mercado y se adaptará, tanto a los requisitos de la legislación mercantil y de valores aplicable para operaciones con partes relacionadas, como a los requisitos previstos en la legislación tributaria mexicana en lo relativo a precios de transferencia.

La Compañía tiene previsto seguir celebrando operaciones con sus filiales en el futuro de conformidad con lo dispuesto por la legislación aplicable.

En 2008, 2009 y 2010, la Compañía celebró operaciones con partes relacionadas de acuerdo al siguiente detalle (en millones de pesos). Véase la Nota 15 a los Estados Financieros Auditados:

Operaciones con partes relacionadas (en millones de pesos)			
	2010	**2009**	**2008**
Operaciones relacionadas con servicios de construcción (CPVM)	9,742.9	5,470.9	1,439.4
Operaciones otorgadas relacionadas con financiamientos, intereses devengados y otros	5,068.8	-	-
Operaciones recibidas relacionadas con financiamientos, intereses devengados y otros	4,909.9	1,527.2	5,306.7

Fuente: La Compañía

Al 31 de diciembre de 2008, 2009 y de 2010, la Compañía tenía cuentas por cobrar a partes relacionadas por $7.1 millones, $14.7 millones y $8.5 millones y tenía cuentas por pagar a partes relacionadas por $2,136.8 millones, $4,510.4 millones y $2,426.0 millones, respectivamente, por concepto de operaciones celebradas en términos de mercado conforme a lo descrito en la Nota 15 de los Estados Financieros Auditados. A continuación encontrarán una descripción detallada de los saldos mencionados anteriormente:

	Al 31 de diciembre de:		
	2008	**2009**	**2010**
Cuentas a pagar relacionadas con servicios de construcción (CPVM).	1,003.1	2,888.0	1,482.6
Cuentas a pagar relacionadas con operaciones de financiamiento, intereses devengados y otros.	1,133.7	1,622.4	943.4
Total	**2,136.8**	**4,510.4**	**2,426.0**

Fuente: La Compañía

Véase Factor de Riesgo “La Compañía celebra operaciones con partes relacionadas y espera que lo siga haciendo en el futuro”.

c) Administradores y accionistas

Consejo de Administración

De acuerdo con los estatutos sociales, la administración de la Compañía está encomendada a un Consejo de Administración que tiene amplias facultades (ver Sección d “Estatutos Sociales y Otros Convenios”); los estatutos establecen ciertas reglas aplicables al quórum de asistencia y votación en las sesiones que celebre el Consejo (Ver “Estatutos Sociales y Otros Convenios” – “Quórum de asistencia y votación en las sesiones del Consejo”).

El 29 de abril de 2011, se celebró la Asamblea Ordinaria Anual de Accionistas de OHL México, S.A.B. de C.V. en México, D.F., en donde se ratificó a Lic. José Andrés de Oteyza como Presidente del Consejo de Administración de la Compañía.

El Consejo de Administración de la Compañía está integrado por 10 miembros y 2 miembros suplentes de los consejeros patrimoniales y tiene a su cargo la administración de los negocios de la misma. Los consejeros permanecen en funciones un año y pueden ser reelectos en forma anual. El nombramiento de los miembros del Consejo de Administración corresponde a la asamblea de accionistas. El Consejo de Administración sesiona cuando menos una vez por trimestre en sesión ordinaria. De conformidad con la ley, cuando menos el 25% de los consejeros deben ser independientes según la definición asignada a dicho término en la Ley del Mercado de Valores. Los estatutos de la Compañía prevén el nombramiento de consejeros suplentes para cubrir las ausencias de los consejeros propietarios en las sesiones del Consejo.

Los miembros actuales del Consejo de Administración fueron nombrados y/o ratificados en la asamblea general ordinaria de accionistas de OHL celebrada el día 29 de abril de 2011.

La siguiente tabla muestra el nombre, la ocupación principal, experiencia previa y número de años de servicio de cada uno de los consejeros actuales de la Compañía.

Nombre	Cargo	Edad	Fecha de designación
José Andrés Oteyza Fernández	Presidente	68	30 de marzo de 2005
Juan Luis Osuna Gómez	Vicepresidente	48	30 de marzo de 2005
Tomás García Madrid	Consejero	48	22 de octubre de 2010
Enrique Weickert Molina	Consejero	39	22 de octubre de 2010
José María del Cuvillo Pemán	Consejero	49	22 de octubre de 2010
Felipe Ezquerra Plasencia	Consejero	50	30 de marzo de 2005
Carlos Ruiz Sacristán	Consejero	61	22 de octubre de 2010
Jesús Reyes-Heroles González-Garza	Consejero	58	22 de octubre de 2010
Valentín Díez Morodo	Consejero	60	22 de octubre de 2010
Emilio Lozoya Austin	Consejero	35	22 de octubre de 2010
María del Carmen Honrado Honrado	Consejero Suplente (Miembros Patrimoniales)	46	29 de abril de 2011

Antonio Mena Calero	Consejero Suplente (Miembros Patrimoniales)	63	29 de abril de 2011
José Francisco Salem Alfaro	Secretario*	48	22 de febrero de 2011

*Secretario no miembro del Consejo de Administración

José Andrés de Oteyza Fernández. El Sr. 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 TYPSA, 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 Ezquerra Plasencia. El señor Ezquerra 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 de América, 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 de América 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 (secretario no consejero). 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.

Facultades del Consejo

El Consejo de Administración tiene a su cargo la representación legal de la Compañía y está facultado para realizar cualquier acto relacionado con las operaciones de la misma que no esté expresamente reservado a la asamblea de accionistas.

El Consejo de Administración se encargará, entre otras cosas, de:

- establecer la estrategia general para la conducción del negocio de la Compañía.
- vigilar la gestión y conducción de la Compañía y sus Subsidiarias
- aprobar, oyendo previamente en cada caso la opinión del comité de auditoría y prácticas societarias, según corresponda,: (i) las operaciones con personas, sujeto a ciertas excepciones limitadas; (ii), (iii) el nombramiento, la contraprestación y la remoción del director general de la Compañía, así como las políticas para la designación y retribución integral de los demás directivos relevantes; (iv) los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Compañía y sus Subsidiarias, (v) los estados financieros de la Compañía y sus subsidiarias; (vi) las operaciones inusuales o no recurrentes y cualquier operación o serie de operaciones con personas relacionadas que involucren en un mismo ejercicio (a) la adquisición o enajenación de activos que representen un valor igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Compañía o (b) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos que representen un valor igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Compañía; y (vii) la contratación de los auditores externos;
- las convocatorias para las asambleas de accionistas y la ejecución de las mismas;
- la enajenación de las acciones representativas del capital de las subsidiarias de la Compañía por esta última;
- la creación de comités especiales y el otorgamiento de poderes y facultades a los mismos, en el entendido de que dichos comités no podrán tener las facultades que por disposición de ley o de los estatutos de la Compañía le estén reservadas a la asamblea de accionistas o al Consejo de Administración;
- la forma en que se votarán las acciones de las subsidiarias; y
- el ejercicio de los poderes generales de la Compañía para cumplir con su objeto.

Las sesiones del Consejo de Administración se considerarán legalmente instaladas cuando se encuentren presentes la mayoría de sus miembros. Las resoluciones del Consejo serán válidas cuando se aprueban por mayoría de votos de sus miembros presentes, a menos que los estatutos de la Compañía exijan un porcentaje mayor. El presidente del Consejo tiene voto de calidad en caso de empate. Sin perjuicio de las facultades conferidas al Consejo de Administración, sus decisiones pueden ser revocadas por la asamblea de accionistas.

Los miembros del Consejo de Administración, y en su caso, el Secretario, cuando tengan algún conflicto de interés, deberán abstenerse de participar o de estar presentes en la deliberación y votación, en las sesiones del Consejo o del Comité respectivo, del asunto sobre el cual tengan algún conflicto de interés, sin que esto afecte en modo alguno el quórum necesario para dicha sesión. Los miembros del Consejo de Administración y el Secretario, faltarán a su deber de lealtad frente a la Compañía y serán responsables por los daños que ocasiones a la misma o a sus subsidiarias, en su caso, si teniendo algún conflicto de interés, votan o toman alguna decisión respecto de los activos de la Compañía o sus subsidiarias o si no divulgan cualquier conflicto de interés que pudieran tener, a menos que tengan algún deber de confidencialidad que les prohíba divulgar dicha situación.

Comité de Auditoría

La LMV requiere que las emisoras mantengan un comité de auditoría integrado por cuando menos tres consejeros independientes nombrados por el Consejo de Administración. El comité de auditoría (en conjunto con el Consejo de Administración que tiene facultades adicionales) suple al comisario que anteriormente se requería en términos de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

El comité de auditoría de la Compañía fue creado por la asamblea de accionistas de fecha 22 de octubre de 2010. En asamblea celebrada el 29 de abril de 2011, el Consejo de Administración ratificó por un plazo de un año contado a partir de la asamblea antes mencionada a los actuales miembros del comité de auditoría. La Compañía considera que todos los miembros de su comité de auditoría son independientes y tienen el carácter de expertos independientes de conformidad con lo dispuesto por la LMV.

Las principales funciones del comité de auditoría consisten, entre otras cosas, en (i) supervisar la labor de los auditores externos y analizar sus informes, (ii) analizar y supervisar la preparación de los estados financieros de la Compañía, (iii) presentar al Consejo de Administración un informe con respecto a los controles internos de la Compañía y la idoneidad de los mismos, (iv) supervisar las operaciones con personas relacionadas, (v) solicitar información a los directivos relevantes de la Compañía cuando lo estime necesario, (vi) reportar al Consejo de Administración las irregularidades que detecte, (vii) recibir y analizar las propuestas y observaciones formuladas por los accionistas, consejeros, directivos relevantes o terceros, y adoptar las medidas necesarias

al respecto, (viii) convocar asambleas de accionistas, (ix) vigilar las actividades del director general y (x) presentar un informe anual de sus actividades al Consejo de Administración.

El Comité de Auditoría cuenta con al menos un experto financiero, y está integrado por Carlos Ruiz Sacristán, Jesús Reyes-Heroles González-Garza y Emilio Lozoya Austin. A esta fecha, el señor Carlos Ruiz Sacristán funge como Presidente de dicho Comité.

Comité de Prácticas Societarias

De conformidad con lo dispuesto por la LMV, la mayoría de los miembros del comité de prácticas societarias son independientes. Los miembros actuales del comité de prácticas societarias fueron ratificados por un plazo de un año contado a partir de la asamblea celebrada por la Compañía el 29 de abril de 2011.

El comité de prácticas societarias es responsable, entre otras cosas, de (i) rendir al Consejo de Administración una opinión en cuanto al desempeño de los directivos relevantes, (ii) preparar un informe sobre las operaciones con personas relacionadas, (iii) solicitar la opinión de expertos independientes, (iv) convocar asambleas de accionistas y (v) auxiliar al Consejo de Administración en la preparación de los informes que deben presentarse a la asamblea anual de accionistas.

El Comité de Prácticas Societarias cuenta con al menos un experto financiero, y está integrado por Carlos Ruiz Sacristán, Juan Luis Osuna Gómez y Valentín Díez Morodo. A esta fecha, el señor Carlos Ruiz Sacristán funge como Presidente de dicho Comité.

Directivos relevantes

La siguiente tabla contiene el nombre, edad al 31 de diciembre de 2010, ocupación principal, experiencia y número de años de servicio de cada uno de los directivos relevantes de la Compañía.

Nombre	Edad	Cargo	Años en la Compañía
Juan Luis Osuna Gómez	48	Director General	13
J. Jesús Campos López	58	Director Técnico	4
Héctor Arturo Eugenio Quinde Razuri	49	Director de Explotación	6
Gerardo Fernández Reyes	40	Director Jurídico	5

Juan Luis Osuna Gómez. Véase “Consejo de Administración”.

Jesús Campos López. El Sr 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 Sr. 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 Sr. 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.

De conformidad con la LMV, el director general y los directivos relevantes de la Compañía deben actuar en beneficio de la Compañía y no de un determinado accionista o grupo de accionistas. Los principales deberes del director general incluyen (i) la ejecución de las resoluciones adoptadas por la asamblea de accionistas y el Consejo de Administración, (ii) la presentación de las principales estrategias de negocios de la Compañía al Consejo de Administración para su aprobación, (iii) la presentación de propuestas en cuanto a los sistemas de control interno a los comités de auditoría y prácticas societarias, (iv) la revelación de información significativa al público y (v) el mantenimiento de sistemas y mecanismos contables y de control interno adecuados.

El Director General y los directivos relevantes están sujetos al mismo tipo de responsabilidad que los consejeros. El Director General y los directivos relevantes deberán enfocar sus actividades en crear valor para la Compañía. Asimismo, el Director General y los directivos relevantes serán responsables por los daños que ocasionen a la Compañía, y en su caso, a sus subsidiarias, por, entre otras cosas, (i) favorecer a un cierto grupo de accionistas, (ii) aprobar transacciones entre la Compañía (o sus subsidiarias) con “partes relacionadas” sin cumplir con los requisitos de divulgación requeridos, (iii) tomar ventaja para sí mismo (o permitir que un tercero tome ventaja) de los activos de la Compañía (o sus subsidiarias), en contra de las políticas de la Compañía, (iv) hacer un mal uso de la información no pública de la Compañía (o sus subsidiarias), y (v) divulgar a sabiendas, información falsa o confusa.

Remuneración de los Consejeros y Directivos Relevantes

Los miembros del Consejo de Administración de la Compañía que tienen el carácter de consejeros independientes en términos de la Ley del Mercado de Valores y de los estatutos de la Compañía, recibirán cada uno una compensación anual de $80,000 dólares. El resto de los miembros no independientes (patrimoniales) del Consejo no perciben emolumentos por concepto de participación en el Consejo de Administración o sus comités. Los miembros del Consejo de Administración de la Compañía no tienen opciones de compra de acciones de la Compañía ni

derecho a recibir acciones como consecuencia de su desempeño. Los consejeros no reciben ningún tipo de prestación, seguro ni planes de pensiones.

En 2010, el importe total de las remuneraciones pagadas a los directivos relevantes de la Compañía ascendió a aproximadamente $8.1 millones, mismos que incluyen prestaciones de carácter tanto fijo como variable.

La Compañía cuenta con un plan de bonos para sus directivos relevantes, mismo que toma en consideración tanto el desempeño individual de los mismos como los resultados de operación de la Compañía. El componente variable de la remuneración de dichos directivos normalmente no excede del 30% de sus salarios. Los principales funcionarios de la Compañía no tienen opciones de compra de acciones de OHL ni derecho a recibir acciones como consecuencia de su desempeño.

Accionistas principales

El principal accionista de la Compañía es OHL Concesiones, S.L., con un total de 1,102'363,989 acciones que representan el 73.84% de la totalidad de las acciones en circulación de la Compañía.

OHL Concesiones, S.L. es una de las mayores inversoras en el mercado internacional de infraestructura, situándose entre las diez principales empresas a nivel mundial de promotoras privadas de infraestructura de transporte. OHL Concesiones, S.L., sociedad constituida en noviembre de 2000 para desarrollar todo tipo de infraestructura en cualquier lugar del mundo, mediante el sistema de concesiones, es una sociedad filial de Obrascon Huarte Laín, S.A. (OHL, S.A.), que es a su vez la sociedad cabecera o matriz del Grupo OHL, uno de los grupos líderes de construcción, concesiones y servicios de España. A su vez, el accionista principal de OHL, S.A. es el Grupo Villar Mir, S.L., cuyos accionistas individuales son todos miembros de la familia Villar Mir.

d) Estatutos sociales y otros convenios

A continuación se incluye una descripción del capital social y un breve resumen de las disposiciones más importantes de los estatutos de la Compañía y la ley. Esta descripción no pretende ser exhaustiva y está sujeta a lo dispuesto en los estatutos de la Compañía y la ley.

General

La sociedad se constituyó el 30 de marzo de 2005 bajo la forma de sociedad anónima de capital variable con la denominación de "OHL Concesiones México, S.A. de C.V.", de conformidad con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles. La asamblea general extraordinaria y ordinaria de accionistas que se celebró el 22 de octubre de 2010 aprobó la reforma total de los estatutos de la Compañía para incorporar las disposiciones exigidas por la LMV, adoptar la forma de sociedad anónima bursátil de capital variable y modificar la denominación a "OHL México, S.A.B. de C.V." Los estatutos vigentes de la Compañía están disponibles para consulta a través de la CNBV y la BMV, y en la página electrónica www.bmv.com.mx mediante enlace a la página de la Compañía: www.ohlmexico.com.mx.

La duración de la Compañía es indefinida. La Compañía es una sociedad controladora que realiza todas sus operaciones a través de sus subsidiarias. La Compañía tiene su domicilio y sus oficinas en la Ciudad de México, Distrito Federal.

Las principales oficinas de la Compañía se encuentran ubicadas en Paseo de la Reforma 222, piso 25, Colonia Juárez, C.P. 06600, México D.F., y su teléfono es el + (52 55) 5003-9552.

Capital social

El capital social suscrito y pago de la Compañía se encuentra representado por 1,492,788,102 acciones ordinarias, nominativas de la Serie Única, de las cuales 5,648 corresponden a la parte fija del capital social y 1,492,782,454 corresponden a la parte variable. Todas las acciones representativas del capital social de la Compañía corresponden a la Serie Única, ya sea que representen la porción fija o la porción variable del capital social, y pueden ser adquiridas por mexicanos o extranjeros, exceptuando soberanos o gobiernos extranjeros. El capital variable es ilimitado.

Al 11 de noviembre de 2010 y como resultado de la división (split inverso) de acciones a razón de 8.85269053469954 por cada acción representativa del capital social de la Compañía aprobada en la asamblea general extraordinaria y ordinaria de accionistas de fecha 22 de octubre de 2010, el capital social de la Compañía antes de la Oferta Global se encontraba representado por 1,124,562,917 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal. Adicionalmente, en dicha asamblea se aprobó el aumento en la parte variable del capital social de la Compañía, hasta por la cantidad de $3,259,784,630.1048 M.N. (tres mil doscientos cincuenta y nueve millones setecientos ochenta y cuatro mil seiscientos treinta Pesos 1048/10000 moneda nacional), mediante la emisión de hasta 368,225,185 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, Serie Única y de libre suscripción, las cuales se utilizarán para llevar a cabo la porción primaria de la oferta pública inicial que la Compañía llevó a cabo en el mes de noviembre de 2010.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 15 de junio de 2010, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $2,000 millones, y para representar dicho aumento de capital, se acordó que la Compañía emitiera 2,000,000,000 acciones de tesorería, mismas que serían suscritas y pagadas con posterioridad, según lo determinara el Consejo de Administración de la Compañía. De las acciones emitidas en virtud de los acuerdos referidos 106,947,492 fueron suscritas y pagadas y el resto fueron canceladas, conforme a los acuerdos adoptados, en diversas sesiones del Consejo de Administración de la Compañía de fechas 15 y 30 de junio de 2010.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 21 de enero de 2010, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $2,261.6 millones, y para representar dicho aumento de capital, se acordó que la Compañía emitiera 2,261,568,583 acciones de tesorería, mismas que serían suscritas y pagadas con posterioridad, según lo

determinara el Consejo de Administración de la Compañía. Las acciones emitidas en virtud de este aumento de capital fueron asignadas, conforme a los mismos acuerdos adoptados, en diversas sesiones del Consejo de Administración de la Compañía de fechas 29 de enero de 2010, 12 de febrero de 2010, 24 de marzo de 2010, 30 de abril de 2010 y 31 de mayo de 2010.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 7 de enero de 2010, se aprobó la cancelación de 2,261,568,583 acciones de tesorería de la Serie B Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N. emitidas conforme a las resoluciones adoptadas en asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 26 de octubre de 2009.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 26 de octubre de 2009, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $3,000 millones, mediante la emisión de 3,000,000,174 acciones de la Serie B Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N de los cuales únicamente fueron suscritas y pagadas 738,431,591 acciones.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 4 de mayo de 2009, se aprobó un incremento de capital social en su parte variable por la cantidad de $1,000 millones, mediante la emisión de 1,000,000,000 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 22 de diciembre de 2008, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $2,460.3 millones mediante la emisión, suscripción y pago de 1,008,409,826 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N., más la suscripción y pago de 1,451,883,173 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N., emitidas conforme al aumento de capital decretado en la asamblea general ordinaria de accionistas del 2 de mayo de 2008. Adicionalmente, en la misma asamblea del 22 de diciembre de 2008, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $1,000 millones, mediante la emisión de 1,000,000,000 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N.

En asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 2 de mayo de 2008, se aprobó un incremento del capital social en su parte variable por la cantidad de $2,000 millones, mediante la emisión 2,000,000,000 acciones de la Sub-serie II con valor nominal de $1.00 M.N. Del total de acciones emitidas conforme a la asamblea de accionistas referida, únicamente 548,116,826 de acciones fueron suscritas y pagadas, y las 1,451,883,173 acciones restantes quedaron pendientes de suscripción y pago.

Derechos de voto y asambleas de accionistas

Todas las acciones otorgan a sus tenedores iguales derechos y obligaciones y darán derecho a un voto en la Asamblea de Accionistas.

De conformidad con sus estatutos vigentes, las asambleas de accionistas de la Compañía son Generales o especiales y las Generales serán ordinarias o extraordinarias. Son asambleas ordinarias las que se reúnen para tratar cualquier asunto que no esté reservado a la asamblea extraordinaria. La Compañía debe celebrar una asamblea ordinaria cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio, a fin de revisar y, en su caso, aprobar entre otros, los asuntos establecidos en los estatutos de la Compañía, los estados financieros por el ejercicio anterior, el informe presentado por el Consejo de Administración respecto a dichos estados financieros y el nombramiento y los emolumentos de los miembros del Consejo de Administración.

Son asambleas extraordinarias las que se reúnen para tratar cualquiera de los siguientes asuntos:

- Prórroga de la duración;
- Disolución anticipada;
- Aumento o disminución de la parte fija del capital;
- Cambio de objeto o nacionalidad;
- Fusión, transformación o escisión;
- Amortización de acciones o emisión de acciones preferentes;
- Amortización de acciones con utilidades retenidas;
- Emisión de obligaciones u otros valores de deuda o capital;
- Cancelación de la inscripción de las acciones en el RNV o en cualquier bolsa de valores;
- Reformas a los estatutos sociales, y
- Cualquier otro asunto que conforme a la ley o los estatutos de la Compañía deba ser aprobado por la asamblea extraordinaria.

Las asambleas de accionistas deben celebrarse en el domicilio de la Compañía, es decir, en la Ciudad de México, Distrito Federal. Las convocatorias para Asambleas Generales de Accionistas, deberán ser hechas por el Consejo de Administración. Los Accionistas que representen por lo menos el 10% (diez por ciento) de las acciones con derecho a voto, incluso limitado o restringido, podrán pedir por escrito, en cualquier momento, que el Consejo de Administración o el Comité o los Comités de Prácticas Societarias y de Auditoría, por conducto de su respectivo Presidente, convoque a una Asamblea General de Accionistas para discutir los asuntos que especifiquen en su solicitud, sin que al efecto sea aplicable el procedimiento señalado en el artículo 184 (ciento ochenta y cuatro) de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Las convocatorias para las asambleas deberán publicarse en el periódico oficial del domicilio de la Compañía o en uno de los diarios de mayor circulación en dicho domicilio, por lo menos con 15 días naturales de anticipación a la fecha fijada para la asamblea. La convocatoria deberá incluir el lugar, la hora y el orden del día de la asamblea y estará firmada por quien la haga. La información y los documentos relativos a cada uno de los puntos del orden del día estarán a

disposición de los accionistas desde la fecha de publicación de la convocatoria hasta la fecha fijada para la asamblea.

Serán admitidos a la asamblea los accionistas que aparezcan inscritos en el Libro de Registro de Acciones de la Compañía como dueños de una o más acciones, así como los que presenten las constancias emitidas por la S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., o por cualquier otra institución para el depósito de valores autorizada conforme a las disposiciones legales aplicables, complementadas con las listas de depositantes. Para tener derecho a asistir a la asamblea, los accionistas deberán depositar los títulos de las acciones ante la propia Compañía o en una institución para el depósito de valores, o una institución de crédito, nacional o extranjera, o en casas de bolsa en los términos de las disposiciones aplicables de la Ley del Mercado de Valores. Contra el depósito de las acciones o el recibo de depósito se expedirán las tarjetas de admisión correspondientes. Los accionistas podrán ser representados en las asambleas mediante simple carta poder firmada ante dos testigos. Cuando los apoderados de casas de bolsa, fideicomisos, fondos, instituciones nacionales o extranjeras de crédito y/o cualquier entidad del sector financiero y/o del mercado de valores, pretendan asistir y ejercer el voto en las asambleas, podrán acreditar su personalidad mediante poder otorgado en formularios elaborados por la propia Compañía.

Quórum

Para que una Asamblea General Ordinaria de Accionistas se considere legalmente reunida por virtud de primera convocatoria, deberá estar representada en ella por lo menos la mitad más una de las acciones representativas del capital social con derecho a voto, y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por mayoría de votos de las acciones representadas en ella. En el caso de segunda convocatoria, la Asamblea General Ordinaria de Accionistas podrá celebrarse válidamente cualquiera que sea el número de acciones representadas, y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por mayoría de votos de las acciones representadas en la Asamblea.

Para que una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas se considere legalmente reunida en virtud de primera convocatoria, deberá estar representado en ella por lo menos el 75% del capital social, y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por el voto favorable de acciones que representen cuando menos el 50% del capital social con derecho a voto. En caso de segunda o ulterior convocatoria, las Asambleas Generales Extraordinarias de Accionistas podrán celebrarse válidamente si en ellas está representado el 50% del capital social con derecho a voto, y sus resoluciones serán válidas si se toman por el voto favorable de acciones que representen cuando menos el 50% del capital social con derecho a voto.

Se requerirá el voto favorable de las acciones con o sin derecho de voto que representen el 95% del capital social de la Sociedad para resolver y solicitar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores la cancelación del registro de las acciones de la Sociedad en el Registro Nacional de

Valores, en los términos que señala la Ley del Mercado de Valores y demás disposiciones aplicables.

Para las Asambleas Especiales, se aplicarán las mismas reglas previstas en los párrafos anteriores, pero referidas a la categoría especial de acciones de que se trate.

Dividendos y distribuciones

Durante la asamblea ordinaria anual el Consejo de Administración presenta a los accionistas, para su aprobación, los estados financieros del ejercicio anterior. Una vez aprobados dichos estados financieros, los accionistas determinan la forma en que se aplicará la utilidad neta de dicho ejercicio. De conformidad con la ley, el 5% de dicha utilidad deberá destinarse a constituir un fondo de reserva hasta que el importe del mismo equivalga al 20% del capital en circulación. Además, los accionistas podrán destinan otras cantidades a otros fondos, incluyendo un fondo para la adquisición de acciones propias, mismo que fue aprobado en la asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 29 de abril de 2011 por un monto de hasta $550 millones de pesos.

Todas las acciones que se encuentren en circulación al momento de decretarse un dividendo u otra distribución tendrán derecho a participar en el mismo. Los dividendos o las distribuciones correspondientes a las acciones depositadas en Indeval se pagarán a través de esta última. Los dividendos o las distribuciones correspondientes a las acciones amparadas por títulos físicos se pagarán contra la entrega del cupón correspondiente. Véase la sección “Dividendos”.

Aumentos y disminuciones del capital

Los aumentos o las disminuciones de la parte fija del capital social deberán ser aprobados por la asamblea extraordinaria y requerirán la reforma de los estatutos. Los aumentos o las disminuciones de la parte variable del capital podrán ser aprobados por la asamblea ordinaria sin necesidad de reformar los estatutos de la Compañía.

Los aumentos y las disminuciones tanto de la parte fija como de la parte variable del capital se inscribirán en el libro de registro de variaciones de capital que la Compañía deberá mantener para dicho efecto de conformidad con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles. El acta de la asamblea de accionistas que apruebe el aumento o la disminución de la parte fija del capital deberá protocolizarse ante Notario Público e inscribirse en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal. Salvo en ciertos casos limitados, la Compañía no podrá emitir nuevas acciones sino hasta que las acciones previamente emitidas hayan quedado totalmente pagadas.

Adquisición de acciones propias

La Compañía podrá adquirir sus propias acciones a través de la BMV, sujeto a lo siguiente:

- La adquisición se efectuará a través de la BMV;

- La adquisición se efectuará al precio de mercado de las acciones, a menos que la CNBV haya autorizado su adquisición mediante oferta pública o subasta;
- El precio de compra deberá cargarse al capital contable sin necesidad de reducir el capital social, o bien, se cargará al capital social y las acciones adquiridas se convertirán en acciones de tesorería sin necesidad de reducir el capital. En cualquiera de ambos casos no se requerirá la aprobación de la asamblea de accionistas.
- El número de acciones adquiridas y el precio de compra de las mismas deberán revelarse al público;
- La asamblea ordinaria determinará anualmente el importe máximo que podrá destinarse a la adquisición de acciones propias en un determinado ejercicio;
- La Compañía deberá estar al corriente con sus obligaciones de pago respecto de los valores de deuda emitidos por la misma y que se encuentren inscritos en el RNV; y
- toda adquisición de acciones deberá cumplir con los requisitos previstos en el artículo 54 de la LMV. La Compañía deberá mantener en circulación un número de acciones suficiente para cumplir con los volúmenes de cotización exigidos por los mercados donde se coticen dichas acciones.

En tanto las acciones pertenezcan a la Compañía no podrán ejercerse los derechos económicos y de voto correspondientes a dichas acciones y las mismas no se considerarán en circulación para efectos del cálculo del quórum o el número de votos en las asambleas que se celebren durante dicho período.

Adquisición de acciones por las subsidiarias de la Compañía

Las subsidiarias de la Compañía no podrán adquirir o invertir directa o indirectamente en acciones representativas del capital social de la misma a menos que la adquisición respectiva se efectúe a través de un plan de opción de compra de acciones de conformidad con lo dispuesto por la LMV.

Amortización

De conformidad con lo dispuesto por los estatutos de la Compañía, las acciones representativas del capital de la misma podrán amortizarse mediante (i) la disminución del capital o (ii) la aplicación de utilidades retenidas, sujeto en ambos casos a la aprobación de la asamblea de accionistas. En caso de amortización a través de una disminución del capital, las acciones a ser amortizadas se distribuirán proporcionalmente entre los accionistas. Tratándose de amortizaciones con utilidades retenidas, la amortización se efectuará (a) mediante oferta pública de compra a través de la BMV en los términos de la ley los estatutos, o bien, (b) mediante sorteo si la amortización se realiza a un precio distinto del precio de mercado.

Disolución y liquidación

Aprobada la disolución de la Compañía, la asamblea extraordinaria nombrará a uno o varios liquidadores para que concluyan los asuntos de la misma. Todas las acciones totalmente pagadas y en circulación al momento de liquidación tendrán derecho a participar proporcionalmente en cualquier distribución que se efectúe como resultado de la liquidación.

Inscripción y trasmisión

La compañía obtuvo la inscripción de las acciones representativas de su capital social en el RNV, de conformidad con la LMV y las disposiciones emitidas por la CNBV. Las acciones están amparadas por títulos nominativos que se mantienen depositados en Indeval en todo momento. Los accionistas de la Compañía únicamente podrán mantener sus acciones bajo la forma de registros en los libros de las entidades que participen en Indeval. Las entidades autorizadas a participar en Indeval y mantener cuentas en la misma incluyen a las instituciones financieras mexicanas y extranjeras. Indeval es el accionista registrado de todas las acciones depositadas en la misma. De conformidad con la ley, la Compañía únicamente reconocerá como accionistas a quienes se encuentren inscritos como tales en su registro de acciones y a quienes cuenten con constancias de depósito expedidas por Indeval o los participantes en Indeval. De conformidad con la ley, las constancias de depósito expedidas por Indeval constituyen prueba suficiente para acreditar la propiedad de las acciones respectivas para efectos del ejercicio de los derechos de voto conferidos por las mismas en las asambleas de accionistas. Todas las transmisiones de acciones deberán inscribirse en el registro de acciones de la Compañía.

Derecho de preferencia

De conformidad con la ley y los estatutos de la Compañía, salvo en ciertas circunstancias descritas más adelante, en caso de aumento del capital los accionistas tendrán un derecho de preferencia para suscribir las nuevas acciones que se emitan para amparar el aumento de capital. En términos generales, los accionistas tendrán derecho de suscribir el número de acciones que resulte necesario para mantener sus mismos porcentajes de participación en el capital. Dicho derecho deberá ejercerse dentro del plazo que fije al efecto la asamblea de accionistas que apruebe el aumento de capital y la correspondiente emisión de acciones, mismo que no podrá ser menor de 15 días contados a partir de la publicación del aviso respectivo en el Diario Oficial de la Federación o en uno de los periódicos de mayor circulación en la Ciudad de México.

La ley no permite que los accionistas renuncien por adelantado a sus derechos de preferencia y establece que dichos derechos no podrán negociarse en forma independiente de los títulos de acciones correspondientes. El derecho de preferencia no es aplicable en los casos de (i) emisión de acciones como resultado de fusiones, (ii) emisión de acciones para la conversión de valores convertibles (iii) emisión de acciones como resultado de la capitalización de ciertas partidas del balance general, (iv) colocación de acciones de tesorería previamente adquiridas por

la Compañía a través de la BMV, y (v) emisión de acciones para su colocación mediante oferta pública en términos de lo dispuesto por el artículo 53 de la LMV.

Convocatorias

La facultad de convocar Asambleas de Accionistas compete (i) al Consejo de Administración, en cuyo caso bastará que la convocatoria sea firmada por el Presidente o por el Secretario del Consejo o su Suplente y, (ii) al Comité de Auditoría y al Comité de Prácticas Societarias, en cuyos casos bastará que la convocatoria sea firmada por su respectivo Presidente.

Los accionistas podrán solicitar la convocatoria de una Asamblea en los casos previstos en la Ley. Los accionistas que representen cuando menos el 10% (diez por ciento) del capital social podrán requerir al presidente del Consejo de Administración, del Comité de Auditoría o del Comité de Prácticas Societarias se convoque a una Asamblea General de Accionistas en los términos señalados en el artículo 184 (ciento ochenta y cuatro) de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Cualquier accionista titular de una acción tendrá el mismo derecho en cualquiera de los casos a que se refiere el artículo 185 (ciento ochenta y cinco) de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Cuando por cualquier causa faltare el número mínimo de miembros del Comité de Auditoría y el Consejo de Administración no haya designado consejeros provisionales conforme a lo establecido en el artículo 24 (veinticuatro) de la Ley del Mercado de Valores, cualquier accionista podrá solicitar al Presidente del referido consejo convocar en el término de tres días, a Asamblea General de Accionistas para que ésta haga la designación correspondiente. Si no se hiciera la convocatoria en el plazo señalado, cualquier accionista podrá ocurrir a la autoridad judicial del domicilio de la Sociedad, para que ésta haga la convocatoria. En el caso de que no se reuniera la asamblea o de que reunida no se hiciera la designación, la autoridad judicial del domicilio de la Sociedad, a solicitud y propuesta de cualquier accionista, nombrará a los consejeros que correspondan, quienes funcionarán hasta que la Asamblea General de Accionistas haga el nombramiento definitivo.

Las convocatorias para las Asambleas de Accionistas deberán publicarse en el periódico oficial del domicilio social o en uno de los diarios de mayor circulación del domicilio social, por lo menos con 15 (quince) días de anticipación a la fecha fijada para la Asamblea, en caso de que deba celebrarse por virtud de primera convocatoria o ulterior convocatoria.

Las convocatorias contendrán el Orden del Día y deberán estar firmadas por la persona o personas que las hagan.

Con al menos 15 días de anticipación a la fecha de la Asamblea de Accionistas que corresponda, deberán estar a disposición de los mismos, de forma inmediata y gratuita, la

información y los documentos relacionados con cada uno de los puntos establecidos en el Orden del Día.

Las Asambleas podrán ser celebradas sin previa convocatoria en el caso de que la totalidad de las acciones representativas del capital social estuviesen representadas en el momento de la votación. En las Asambleas de Accionistas sólo se tratarán los asuntos consignados en el Orden del Día de la convocatoria respectiva, salvo lo dispuesto en el párrafo siguiente.

Si en una Asamblea, independientemente de que sea Ordinaria, Extraordinaria o Especial, están reunidos todos los accionistas, dicha Asamblea podrá resolver por unanimidad de votos sobre asuntos de cualquier naturaleza y aún sobre aquéllos no contenidos en el Orden del Día respectivo.

Derechos de asistencia a las asambleas de accionistas

A fin de acreditar el derecho de asistencia a una asamblea, los accionistas deberán depositar los títulos o certificados provisionales de sus acciones en la Secretaría de la Sociedad o en cualquier institución de crédito o para el depósito de valores. Cuando el depósito no se haga en la Secretaría de la Sociedad, la institución que lo reciba expedirá una constancia de depósito que, a fin de tener efectos frente a la Sociedad, deberá contener el nombre, razón social o denominación del titular y la cantidad de acciones amparadas por los títulos depositados. Las acciones que se depositen no deberán devolverse sino hasta al día hábil siguiente a celebrada la asamblea.

El depósito de los títulos de las acciones en la Secretaría de la Sociedad o, en su caso, la entrega de las correspondientes constancias de depósito, deberá llevarse a cabo en horas de oficina desde el día de la publicación de la convocatoria (o el siguiente si éste fuere inhábil) hasta, a más tardar, el día hábil inmediato anterior al de la celebración de la asamblea.

Vencido el plazo anterior, la Secretaría elaborará una lista de asistencia a la asamblea para ser firmada, antes de que ésta dé inicio, por los que hubieren acreditado su derecho a asistir conforme a la ley y a los estatutos de la Compañía o por sus representantes. Se requerirá el cumplimiento de estos requisitos para ser admitido al recinto en donde la asamblea tenga lugar.

Los accionistas podrán ser representados en las Asambleas por la persona o personas que designen mediante simple carta poder firmada ante dos testigos. Las personas que acudan en representación de los accionistas a las Asambleas, podrán acreditar su personalidad mediante poder otorgado en formularios elaborados por la propia Sociedad, de conformidad con las disposiciones aplicables de la Ley del Mercado de Valores. La Sociedad deberá mantener a disposición de los intermediarios del mercado de valores que acrediten contar con la representación de los accionistas de la propia Sociedad, durante el plazo a que se refiere el artículo 173 (ciento setenta y tres) de la Ley General de Sociedades Mercantiles, los formularios de los poderes, a fin de que aquéllos puedan hacerlos llegar con oportunidad a sus representados. El

Secretario deberá cerciorarse de la observancia de lo dispuesto en este párrafo e informar sobre ello a la Asamblea, lo que se hará constar en el acta respectiva.

Los miembros del Consejo de Administración no podrán representar a los accionistas en Asamblea alguna, ni podrán votar las acciones de las cuales sean titulares en las deliberaciones relativas a su responsabilidad o en las relativas a la aprobación del informe a que se refiere el artículo 172 (ciento setenta y dos) de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Los accionistas de la Sociedad, al ejercer sus derechos de voto, deberán ajustarse a lo establecido en el artículo 196 (ciento noventa y seis) de la Ley General de Sociedades Mercantiles. Al efecto, se presumirá, salvo prueba en contrario, que un accionista tiene en una operación determinada un interés contrario al de la Sociedad o personas morales que ésta controle, cuando manteniendo el control de la Sociedad vote a favor o en contra de la celebración de operaciones obteniendo beneficios que excluyan a otros accionistas o a la Sociedad o personas morales que ésta controle. Las acciones en contra de los accionistas que infrinjan lo previsto en el párrafo anterior, se ejercerán en términos de lo establecido en el artículo 38 (treinta y ocho) de Ley del Mercado de Valores.

Protecciones para los accionistas minoritarios

De conformidad con lo dispuesto por la LMV y la Ley General de Sociedades Mercantiles, los estatutos de la Compañía contienen diversas disposiciones para proteger a los accionistas minoritarios, incluyendo, entre otras, las siguientes:

- Los titulares de cuando menos el 10% de las acciones en circulación tendrán derecho de:
    - votar (incluyendo en forma limitada o restringida);
    - solicitar que se convoque una asamblea de accionistas;
    - solicitar que se aplace la votación respecto a cualquier asunto sobre el que no se consideren suficientemente informados; y
    - nombrar a un consejero y su respectivo suplente.
- Los titulares de cuando menos el 20% de las acciones en circulación podrán oponerse a las resoluciones de la asamblea de accionistas e interponer una demanda para obtener la suspensión de la ejecución de una determinada resolución, siempre y cuando la demanda se presente dentro de los 15 días siguientes al levantamiento de la asamblea que se adoptó la resolución impugnada y (i) dicha resolución sea violatoria de la ley o los estatutos, (ii) los accionistas inconformes no hayan asistido a dicha asamblea o hayan votado en contra de la resolución en cuestión y (iii) los accionistas otorguen fianza para garantizar los daños que causados a la Compañía como resultado de la suspensión si el tribunal competente dicta sentencia en contra de dichos accionistas. Sin embargo, estas disposiciones no se hacen valer con frecuencia y no existe certeza en cuanto a la forma en que el tribunal las aplicaría.

- Los titulares de cuando menos el 5% de las acciones en circulación podrán demandar, para beneficio de la Compañía, la responsabilidad civil de todos o cualquiera de los consejeros por la violación de sus deberes de cuidado o lealtad, hasta por el monto de los daños y perjuicios causados a la misma, siempre y cuando interpongan la demanda respectiva dentro del plazo de cinco años.

Disposiciones tendientes a impedir cambios de control

General

Los estatutos de la Compañía establecen que, sujeto a ciertas excepciones, cualquier persona que individualmente o en conjunto con una o varias personas relacionadas pretenda adquirir directa o indirectamente por cualquier título Acciones o derechos sobre Acciones, ya sea en un acto o serie de actos sin límite de tiempo entre sí, cuya consecuencia sea que su tenencia accionaria en forma individual y/o en conjunto con la persona o personas relacionadas represente (i) una participación igual o superior al 10% del total de las Acciones, (ii) una participación igual o superior al 20% del total de las Acciones, si antes de dicha adquisición, dicha persona o personas mantienen en conjunto una participación igual o superior al 10% del total de las Acciones, (iii) una participación igual o superior al 30% del total de las Acciones, si antes de dicha adquisición dicha persona o personas mantienen en conjunto una participación igual o superior al 20% del total de las Acciones, (iv) una participación igual o superior al 40% del total de las Acciones, si antes de dicha adquisición dicha persona o personas mantienen en conjunto una participación igual o superior al 30% del total de las Acciones, (v) una participación igual o superior al 50% del total de las Acciones, si antes de dicha adquisición dicha persona o personas mantienen en conjunto una participación igual o superior al 40% del total de las Acciones, y (vi) cualquier persona que sea Competidor de la Compañía o de cualquiera de sus subsidiarias, que individualmente o en conjunto con una o varias personas relacionadas pretenda adquirir directa o indirectamente por cualquier título Acciones o derechos sobre Acciones, ya sea en un acto o serie de actos sin límite de tiempo entre sí, cuya consecuencia sea que su tenencia accionaria en forma individual y/o en conjunto con la persona o personas relacionadas represente un porcentaje igual o superior al 5% del total de las Acciones o sus múltiplos, deberá obtener autorización previa y por escrito del Consejo de Administración y/o la asamblea general extraordinaria de accionistas, según sea el caso.

Cualquier adquisición de Acciones en contravención de las disposiciones antes citadas, incluyendo cualesquiera adquisiciones por parte de personas que ya tuvieren el carácter de accionistas de la Compañía, no será inscrita en el registro de acciones de la Compañía y, en consecuencia, los adquirentes no podrán ejercitar los derechos corporativos correspondientes a dichas Acciones, incluyendo específicamente el derecho de voto en las asamblea de accionistas, a menos que el Consejo de Administración o la asamblea general extraordinaria de accionista autorice lo contrario. Adicionalmente, la persona que adquiera Acciones en violación de lo previsto en los estatutos sociales, deberá enajenar las Acciones objeto de la adquisición mediante

una o varias operaciones en la BMV, en un plazo que no exceda de 90 días desde la fecha en que haya adquirido dichas Acciones.

Para efectos de estas disposiciones exclusivamente, el término "Acciones" incluye las acciones representativas del capital social de la Sociedad, cualquiera que sea su clase o serie, así como cualquier título, valor o instrumento que tenga como subyacente dichas acciones, que confiera algún derecho sobre o sea convertible en dichas acciones, incluyendo los instrumentos financieros derivados; y el término "Competidor" significa cualquier persona dedicada directa o indirectamente (i) al negocio del diseño, desarrollo, construcción, explotación y/o operación de proyectos de infraestructura de transporte carretero, aeroportuario, ferroviario, portuario o de cualquier otro tipo, a través del sistema de concesiones otorgadas a nivel mundial, y/o (ii) a cualquier otra actividad realizada por la Compañía o sus subsidiarias que represente el 5% o más de sus ingresos consolidados; en el entendido de que el Consejo de Administración de la Compañía podrá establecer excepciones, de conformidad a lo establecido en la cláusula décima de los estatutos de la Compañía.

Autorizaciones del Consejo de Administración y la asamblea de accionistas

Para obtener autorización del Consejo de Administración, el posible adquirente deberá presentar al mismo una solicitud que incluya cierta información específica. Durante el proceso de autorización se deberán cumplir ciertos términos. El Consejo de Administración podrá, sin incurrir en responsabilidad, someter dicha solicitud a la asamblea general extraordinaria de accionistas para que sea ésta la que resuelva, en cuyo caso bastará la autorización de la propia asamblea general extraordinaria de accionistas para que se realice la adquisición objeto de la solicitud. El Consejo de Administración podrá revocar cualquier autorización previamente otorgada, antes de la fecha en que se consume la operación respectiva, en caso de que reciba una mejor oferta para los accionistas de la Compañía. En caso de que el Consejo de Administración o la asamblea de accionistas no resuelvan en sentido negativo o positivo en los plazos y forma establecidos en los estatutos de la Compañía, la solicitud de autorización se entenderá denegada.

Oferta pública de compra obligatoria en ciertas adquisiciones

Si el Consejo de Administración autoriza una adquisición de Acciones cuya consecuencia sea la adquisición de una participación del 20% o hasta el 40%, no obstante dicha autorización, la persona que pretenda realizar dicha adquisición deberá realizar una oferta pública de compra por el porcentaje del capital social de la Sociedad equivalente a la proporción de las Acciones que se pretendan adquirir en relación con el total de éstas o por el 10% (diez por ciento) del capital social de la Sociedad, lo que resulte mayor, al precio en efectivo que se determine de conformidad con el procedimiento establecido en el siguiente párrafo, en el entendido de que la adquisición autorizada por el Consejo de Administración, en conjunto con la adquisición de acciones adicionales antes mencionada, no podrá exceder de la mitad de las Acciones ordinarias con derecho a voto o dar como resultado un cambio de control en la Compañía.

En el supuesto en que el Consejo de Administración o la asamblea de accionistas apruebe una adquisición cuya consecuencia sea la adquisición de una participación del 40% o que pueda tener como consecuencia un cambio de control, no obstante dicha autorización, el adquirente deberá realizar una oferta pública de compra por el 100% menos una de las Acciones en circulación, a un precio en efectivo no inferior al precio que resulte más alto de entre (i) el valor contable de la Acción en libros por Acción según el último estado de resultados trimestral aprobado por el Consejo de Administración, (ii) el precio de cierre más alto en la BMV durante los 365 días anteriores a la fecha de la autorización, (iii) el precio de compra por Acción más alto pagado en cualquier tiempo por dicho adquirente , o (iv) el múltiplo de valor empresa más alto de la Compañía de los últimos 36 meses multiplicado por el flujo de operaciones o UAFIRDA conocido para los últimos 12 meses menos la deuda neta conocida más reciente. El Consejo de Administración podrá autorizar un precio distinto a los previstos en este párrafo, de conformidad a lo establecido en la cláusula décima de los estatutos de la Compañía.

Las ofertas públicas de compra que deban realizarse de conformidad con lo anterior estarán sujetas a ciertos requisitos específicos, incluyendo el pago del mismo precio de compra a todos los accionistas de la Compañía. Las disposiciones contenidas en los estatutos de la Compañía en cuanto a la obligación de realizar oferta pública de compra conforme a lo antes descrito, son más estrictas que las obligaciones previstas en la Ley del Mercado de Valores y en algunos casos difieren de estas últimas. En opinión de la Compañía, las disposiciones contenidas en sus estatutos sociales, que prevalecen sobre las contenidas en la Ley del Mercado de Valores, otorgan una mayor protección a los accionistas minoritarios.

Excepciones

Las disposiciones contenidas a los estatutos de la Compañía descritas en esta sección no son aplicables a las adquisiciones o transmisiones de Acciones (i) por vía sucesoria, (ii) por personas que ejerzan el control de la Compañía, (iii) por personas controladas por la Compañía o sus subsidiarias o asociadas, (iv) por algún fideicomiso constituido por la Compañía o cualquiera de sus subsidiarias o (v) que el Consejo de Administración o la Asamblea de Accionistas excepto mediante resoluciones adoptadas conforme a los estatutos, entre otras, de conformidad a lo establecido en la cláusula décima de los estatutos de la Compañía.

Inscripción de reformas a las disposiciones para prevenir la toma de control hostil

Cualquier reforma a las disposiciones relativas a la toma de control hostil contenidas en los estatutos deberá inscribirse el Registro Público de Comercio del Distrito Federal.

Cancelación de la inscripción de las acciones en el RNV

En el supuesto de que la Compañía decida cancelar la inscripción de sus acciones en el RNV, o de que la CNBV cancele dicha inscripción, antes de que dicha cancelación pueda surtir efectos los accionistas controladores estarán obligados a realizar una oferta pública de compra

respecto a la totalidad de las acciones en circulación. Los accionistas controladores son los titulares de la mayoría de las acciones o los que tienen la facultad de determinar el resultado de las votaciones en las asambleas de accionistas, nombrar y revocar el nombramiento de la mayoría de los consejeros, o dirigir directa o indirectamente la administración, la estrategia o las principales políticas de la Compañía.

De conformidad con la ley, si después de dicha oferta de compra aún hay acciones en manos del público inversionista, los accionistas controladores deberán constituir un fideicomiso a plazo de seis meses y aportar a dicho fideicomiso la cantidad que resulte necesaria para adquirir, al precio de compra ofrecido en relación con la oferta citada, la totalidad de las acciones que se encuentren en manos del público inversionista y que no se hayan comprado a través de la oferta, de conformidad a lo establecido en el artículo 108 de la Ley del Mercado de Valores.

Oferta pública de compra

De conformidad con lo dispuesto por la LMV, cualquier persona o grupo de personas que pretenda adquirir directa o indirectamente, a través de una sola operación o una serie de operaciones relacionadas, el control de la Compañía (o el 30% o más de las acciones en circulación de la misma) deberá, además de obtener autorización del Consejo de Administración y la asamblea de accionistas, realizar una oferta pública de compra respecto al 100% de las acciones en circulación o aquel porcentaje inferior que resulte aplicable si la oferta es por menos del 51% de las acciones en circulación, al precio que resulte más alto de entre (i) el precio promedio de cotización de las acciones en la BMV durante los 30 días de operaciones anteriores a la oferta, o (ii) el último valor en libros reportado. Para estos efectos, la LMV define el término “control” como (i) la facultad directa o indirecta de determinar el resultado de las votaciones durante las asambleas de accionistas, (ii) la facultad de ejercer los derechos de voto correspondientes al 50% o más de las acciones de la Compañía, o (iii) la facultad de dirigir, directa o indirectamente, por cualquier medio, la estrategia o las políticas de la Compañía.

En caso de que se realice dicha oferta, el Consejo de Administración, oyendo la opinión del comité de prácticas societarias y, en su caso, de un experto independiente, deberá emitir su opinión en cuanto al precio de oferta. Los miembros del Consejo de Administración y el director general de la Compañía estarán obligados a revelar al público el número de acciones pertenecientes a los mismos que en su caso venderán con motivo de dicha oferta.

Otras disposiciones

Capital variable

La Compañía puede emitir acciones representativas tanto de su capital fijo como de su capital variable. A diferencia de la emisión de acciones representativas de la parte fija, la emisión de acciones representativas de la parte variable no requiere la reforma de los estatutos pero debe

ser aprobada por mayoría de votos de los accionistas y protocolizar el acta de asamblea respectiva ante Notario Público.

Pérdida de acciones

En cumplimiento de lo dispuesto por la ley, los estatutos de la Compañía establecen que los accionistas extranjeros se considerarán como mexicanos respecto de las acciones de las que sean propietarios, así como de los derechos, las concesiones, las participaciones o los intereses de que la Compañía sea titular, y de los derechos y las obligaciones que se deriven de los contratos en los que la Compañía sea parte con el gobierno mexicano. Se considerará que los accionistas extranjeros han convenido en no invocar la protección de sus gobiernos bajo la pena, en caso contrario, de perder sus acciones en beneficio de la nación. La ley exige que esta disposición se incluya en los estatutos de todas las sociedades que permitan la participación de inversionistas extranjeros en su capital social.

Conflictos de intereses

De conformidad con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles, todo accionista que en una determinada operación tenga un interés contrario al de la Compañía deberá abstenerse de participar en las deliberaciones sobre dicha operación y votar con respecto a la misma. La violación de esta disposición puede dar lugar a responsabilidad por los daños que se causen a la Compañía si la resolución respectiva no se hubiese aprobado sin el voto de dicho accionista.

Derecho de separación

De conformidad con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles, en caso de que la asamblea de accionistas apruebe un cambio de objeto o nacionalidad de la Compañía, o su transformación a otro tipo de sociedad, cualquier accionista con derecho a voto sobre dicho cambio podrá retirar sus acciones al valor en libros reportado en los estados financieros más recientes aprobados por la asamblea, siempre y cuando ejerza dicho derecho dentro de los 15 días siguientes a la asamblea que aprobó dicho cambio.

5. MERCADO DE CAPITALES

a) Estructura accionaria

El capital social suscrito y pago de la Compañía se encuentra representado por 1,492,788,102 acciones ordinarias, nominativas de la Serie Única, de las cuales 5,648 corresponden a la parte fija del capital social y 1,492,782,454 corresponden a la parte variable. Todas las acciones representativas del capital social de la Compañía corresponden a la Serie Única, ya sea que representen la porción fija o la porción variable del capital social, y pueden ser adquiridas por mexicanos o extranjeros, exceptuando soberanos o gobiernos extranjeros. El

capital variable es ilimitado. Dichas acciones comenzaron a cotizar en la BMV el 11 de noviembre de 2010.

b) Comportamiento de la acción en el mercado de valores

La siguiente tabla muestra, para los períodos indicados, los precios de cotización máximos, mínimos y de cierre, en pesos nominales (sin ajuste por dividendos) y el volumen de operaciones diario promedio de las acciones de OHLMEX en la BMV.

Comportamiento de la acción de OHLMEX del 11 de noviembre de 2010 al 21 de junio de 2011:

Trimestre	Máximo	Mínimo	Cierre	Volumen
2010				
IV*	26.00	22.50	23.78	163,535,541
2011				
I	24.87	19.30	21.78	87,722,029
II**	24.89	20.71	23.15	80,067,764

* La acción OHLMEX comenzó a cotizar el 11 de noviembre de 2010

** Información al 27 de junio de 2011

Fuente: Infosel Financiero

	Máximo	Mínimo	Cierre
2010			
Noviembre	26.00	23.76	24.88
Diciembre	25.10	22.50	23.78
2011			
Enero	24.87	22.60	23.65
Febrero	23.80	19.30	22.00
Marzo	22.65	19.50	21.78
Abril	24.50	21.00	23.97
Mayo	24.11	22.45	23.99
Junio[1]	24.89	23.20	23.15

1.- Información al 27 de junio de 2011

Fuente: Infosel Financiero

c) Formador de Mercado

El 11 de abril de 2011, OHL anunció la firma de un contrato de prestación de servicios de formación de mercado con Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), respecto de las acciones representativas del capital social de OHL que cotizan bajo la clave de pizarra "OHLMEX" y con ISIN: MX010H010006. El Contrato de Formación de Mercado vence el 11 de octubre de 2011. De conformidad con dicho contrato, Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) se obligó con OHL a presentar, por cuenta propia, posturas de compra y de venta en firme de las acciones de OHL, para promover y aumentar la liquidez de las mismas, establecer precios de referencia y a contribuir a la estabilidad y continuidad de dichas acciones.

Dicho contrato establece que Credit Suisse (Mexico) se compromete a mostrar posturas mínimas de $300,000 pesos de compra y venta con un spread de 1.5%.

Desde que empezó Credit Suisse (Mexico) a ser formador de mercado se ha cerrado el spread de operación a menos del 1.5%. Los volúmenes de operación en promedio desde que Credit Suisse (México) fue contratado es de 1,268,683 acciones por día.

El formador de mercado presta sus servicios respecto de las acciones representativas del capital social de la compañía, cuya clave de cotización es OHLMEX, correspondientes a la serie única.

Participación de Credit Suisse en la operación (%)						
	Como Casa de Bolsa			**Como Formador de Mercado**		
Fecha	Operaciones	Volumen	Importe	Operaciones	Volumen	Importe
Abril	46.51%	26.34%	26.28%	8.2%	4.92%	4.98%
Mayo	50.58%	29.76%	29.93%	11.76%	18.21%	18.23%

Fuente: Bolsa Mexicana de Valores

6. PERSONAS RESPONSABLES

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

OHL México, S.A.B. de C.V.

Ing. Juan Luis Osuna Gómez
Director General

Lic. Antonio Mena Calero
Director Administrativo

Lic. Gerardo Fernández Reyes
Director Jurídico

AUDITOR EXTERNO

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de OHL México, S.A.B. de C.V. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, y por los años que terminaron en esas fechas, que contiene el presente reporte anual, fueron dictaminados de acuerdo con las normas de auditoria generalmente aceptadas. Asimismo, manifiesta que, dentro del alcance del trabajo realizado para dictaminar los estados financieros antes mencionados, no tiene conocimiento de información financiera relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas."

C.P.C. Sergio Vargas Vargas
Socio de Auditoría
Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

C.P.C. Ramón Arturo García Chávez
Representante legal
Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

7. ANEXOS

Los anexos al presente reporte anual forman parte integrante del mismo.

a) Estados Financieros Consolidados y Dictaminados de OHL México, S.A.B. de C.V. al 31 de diciembre de 2010 e Informe del Auditor Externo.

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

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

Deloitte se refiere a Deloitte Touche Tohmatsu Limited, sociedad privada de responsabilidad limitada en el Reino Unido, y a su red de firmas miembro, cada una de ellas como una entidad legal única e independiente. Conozca en www.deloitte.com/mx/conozcanos la descripción detallada de la estructura legal de Deloitte Touche Tohmatsu Limited y sus firmas miembro.

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
Pasivo y capital contable				
Pasivo circulante:				
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
Pasivo a largo plazo:				
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
Capital contable:				
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
	1,373,603	17,007,536	11,303,676	7,093,908
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
	1,000,325	12,385,719	9,231,044	5,066,557
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
	60,287	746,458	313,776	271,617
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)
$ 5,690,521	$ 7,082,173	$ (1,525,595)	$ 24,526,907	$ 133,958	$ 24,660,865

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
Actividades de operación:				
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	$ 315,988	$ 3,912,466	$ 1,810,635	$ 1,808,401
Partidas relacionadas con actividades de inversión:				
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)
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento:				
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
(Aumento) disminución:				
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)
Aumento (disminución):				
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
Actividades de inversión:				
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	1,348,514	16,696,900	7,091,603	3,443,569
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	130,733	1,618,698	883,853	560,539
Efectivo, equivalentes de efectivo y fondos en fideicomiso al final del período	$ 517,140	$ 6,403,076	$ 1,618,698	$ 883,853

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	$ 130,416	$ 1,614,776	$ 2,977,526	$ 746,770
Efecto por adquisición de acciones a la participación no controladora	$ -	$ -	$ 411,900	$ -
Aumento de capital social mediante capitalización de pasivos	$ 32,731	$ 405,267	$ -	$ 255,100

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)	**99.99**	99.99	99.99
Grupo Autopistas Nacionales, S. A. ("GANA")	Concesión de la autopista Amozoc- Perote	**69.18**	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	**99.99**	99.99	99.99
Autovías Concesionadas OHL, S. A. de. C. V. ("AUTOVIAS")	Concesión del libramiento Norte de la Ciudad de Puebla.	**99.99**	99.99	99.99
OHL Toluca, S. A. de C. V. ("OHL TOLUCA")	Posee inversión en la concesión del Aeropuerto de Toluca.	**99.99**	99.99	66.67
Construcciones Amozoc Perote, S. A. de C. V. ("CAPSA")	Constructora	**69.18**	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, aporto 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 ultimo 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 valuar 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 adopto 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 la 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 valuar 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:

	Porcentaje anual
	%
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
	6,403,076	1,618,698	883,853
Menos porción a largo plazo de fondos en fideicomiso	**(1,044,538)**	(603,700)	(770,432)
Total de efectivo, equivalentes de efectivo y fondos en fideicomiso	**$ 5,358,538**	$ 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) **GANA:** 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) **GANA:** 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

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

6. Otras cuentas por cobrar y gastos diferidos

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

7. Activo intangible por concesión (inversión en concesión)

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

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

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 fideicomitidos

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 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:

	2010	2009	2008
Fondo de reserva	**$ 627,763**	$ 507,481	$ 245,512
Fondo restringido	**-**	-	304,285
Fondo de mantenimiento mayor	**191,120**	273,098	97,594
Fondo concentrador (Invex 429)	**165,636**	46,945	26,111
Fondo para liberación de derecho de vía	**7,359**	6,973	5,086
Total fondos en fideicomisos del crédito	**991,878**	834,497	678,588
Fideicomiso PAC	**9,200**	9,200	9,200
Total fondos en fideicomisos (Ver nota 4)	**$ 1,001,078**	$ 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 Tepotzotlán ("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 iníciales constan en el Título de Concesión.

   Con el producto de las tarifas que se cobren al usurario, 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 tarifaría 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 tarifaría, 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 Fideicomitidos, 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 Fideicomitidos, 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:

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

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 tarifaría 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 tarifaría 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
	88,812	71,177	34,358
Depreciación y amortización acumulada	**(24,548)**	(15,416)	(9,369)
	$ 64,264	$ 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	**(16,860)**	(11,240)	(5,619)
	247,287	252,907	258,528
Total de inversión en acciones de asociada y activo intangible por concesión	**$ 1,782,898**	$ 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):

	2010	2009	2008
Balances generales:			
Activo circulante	**$ 545,693**	$ 1,588,951	$ 836,671
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto	**1,893,411**	1,518,953	1,168,581
Otros activos	**1,410,347**	843,109	887,752
Pasivo circulante	**(61,529)**	(69,258)	(52,833)
Pasivo a largo plazo	**(639,114)**	(827,293)	(873,384)
Capital social suscrito	**(2,236,043)**	(2,236,043)	(1,255,651)
Prima por suscripción de acciones	**(517,936)**	(517,936)	(517,936)
Utilidades retenidas	**(394,829)**	(300,483)	(193,200)
Estados de resultados:			
Ingresos por servicios aeroportuarios y comerciales	**$ 259,446**	$ 284,545	$ 420,121
Costos y gastos	**(218,013)**	(257,273)	(240,763)
Otros productos, neto	**9,292**	42,177	8,741
Resultado integral de financiamiento	**54,838**	49,278	8,680
Impuesto a la utilidad	**(11,218)**	(11,409)	(56,836)
Utilidad neta	**$ 94,345**	$ 107,318	$ 139,943
Participación de OHL Toluca en AMAIT	**$ 46,229**	$ 52,586	$ 68,572
Ajuste por efectos de inflación de ejercicios anteriores en OHL Toluca	**-**	-	(14,192)
Participación de OHL Toluca en AMAIT, neto	**$ 46,229**	$ 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
	675,193	672,667	145,993
Menos: Documentos por pagar por adquisición de acciones a la participación no controladora a largo plazo (1)	**-**	(77,395)	-
Pasivo a corto plazo	**$ 675,193**	$ 595,272	$ 145,993

(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**	-	-
	19,222,460	10,826,162	6,000,000
Porción circulante de la deuda a largo plazo	**(956,615)**	(30,000)	-
	$ 18,265,845	$ 10,796,162	$ 6,000,000

(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 (BANOBRAS) 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 destinaran 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 TIIE y la UDI, vigentes a la fecha de los estados financieros, fueron como sigue:

	2010	2009	2008	16 de febrero de 2011
TIIE a 28 días	**4.88%**	4.93%	8.69%	4.83%
TIIE a 91 días	**4.95%**	5.03%	8.74%	4.87%
UDI	**4.526308**	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.

- TIIE a 28 días más 250 puntos base a partir de la fecha de contrato y hasta el 22 de junio de 2011.
- TIIE 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 Argentara, 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:

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

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.

Este 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:

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

Tasa utilizadas en los cálculos actuariales:

	2010	2009	2008
	%	%	%
Descuento de las obligaciones por beneficios proyectados a su valor presente	**7.75**	9.00	9.00
Incremento salarial	**4.50**	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	5,200,000	TIIE 28	8.86%	30/06/2023	543,171	200,000	-
		$ 9,976,000				$ 1,514,676	$ 869,858	$ 687,743

b) Instrumentos derivados, opciones de tasa de interés

Como se menciona en la nota 11 (b) el 14 de diciembre de 2010, CONMEX celebro 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 contrato 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	500,000	TIIE 28	9.00%	16/04/2018	13,985	-	-
		$ 2,000,000				$ 55,937	$ -	$ -

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 inefectividad 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	880,000	TIIE 91	10.60%	15/12/2016	7,425	31,113	-
	$ 2,240,000				$ 22,165	$ 92,471	$ -

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	275,000	EUR	16.3794	23/05/2011	87
		14,141,830				$ 1,441

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:

		2010
Cuenta de capital de aportación	**$**	**13,215**
Cuenta de utilidad fiscal neta consolidada		**441,008**
Total	**$**	**454,223**

15. Transacciones y saldos con partes relacionadas

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

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

b. Los saldos con partes relacionadas son como sigue:

	2010	2009	2008
Por cobrar:			
Obrascón Huarte Lain, S. A. (Sucursal México)	**$ 6,732**	$ 8,869	$ 5,582
OHL Medio Ambiente Inima de México, S. A. de C. V.	**672**	1,095	-
Huaribe, S. A. de C. V.	**630**	209	448
Controladora Vía Rápida Poetas, S.A.P.I. de C. V.	**276**	-	-
OHL Industrial de México, S. A. de C. V.	**142**	-	-
Finpro, S.R.L. de C. V.	**5**	-	-
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
	$ 8,457	$ 14,661	$ 7,112

	2010	2009	2008
Por pagar:			
Constructora de Proyectos Viales de México, S. A. de C. V.	**$ 1,482,636**	$ 2,887,959	$ 1,003,100
Obrascón Huarte Lain, S. A.	**-**	44,531	431
OHL Concesiones, S. L.	**161,278**	141,514	429,945
OHL Infrastructure, Inc.	**484**	-	-
	1,644,398	3,074,004	1,433,476
Documento por pagar:			
OHL Concesiones S. L.	**-**	400,540	426,942
Obrascón Huarte Lain, S. A.	**56,603**	97,655	276,397
Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S. A. de C. V.	**150,000**	-	-
	206,603	498,195	703,339
Cuentas y documentos por pagar	**$ 1,851,001**	$ 3,572,199	$ 2 ,136,815
Por pagar a largo plazo:			
OHL Concesiones, S. L.	**-**	938,178	-
Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S. A. de C. V.	**575,000**	-	-
	575,000	938,178	-

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

	2010	2009	2008
OHL Concesiones, S. L.:			
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 modificatorio 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 $3,224, respectivamente.			
En 2010, OHL, S. L., cedió los derechos de cobro de esta cuenta a favor de OHL México, quien aportó dicho saldo como pago de capital suscrito durante 2010.	**$ -**	$ 400,540	$ 426,492
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 $20,519. El adeudo total, se pagó anticipadamente con los recursos del crédito otorgado en marzo de 2010 por Inbursa.	**$ -**	$ 938,178	$ -
Obrascon Huarte Lain, S. A. ("OHL España"):			
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 modificatorio 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%.			

	2010	2009	2008
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 $58,146, respectivamente.	**$ 56,603**	$ 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 $750,000 pagaderos al 30 de septiembre de 2015, devengando intereses a una tasa TIIE más uno punto setenta y siete puntos porcentuales.			
Al 31 de diciembre de 2010 se había dispuesto la totalidad del crédito y se habían realizado pagos por 25,000.	**$ 725,000**	$ -	$ -

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:

	2010	2009	2008
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	**118,334**	-	-
Intereses devengados a cargo	**45,621**	-	-

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

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

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

	2010	2009	2008
Banco Invex, S. A., Institución de Banca Múltiple:			
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 $628 correspondientes a intereses devengados pendientes de pago.	**$ 628**	$ 115,822	$ -
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 $7,545 (1,738,172 UDIS), respectivamente.	**$ 215,545**	$ 200,900	$ -
Fabricación y Colocación de Pavimentos, S. A. de C. V. ("FACOPSA"):			
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 modificatorio al contrato original antes mencionado para prolongar el vencimiento del mismo hasta el 30 de abril de 2009.			

	2010	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 $52,727.	**$ -**	$ -	$ 156,392

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:

	2010	2009	2008
ISR diferido	**$ 942,028**	$ 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	**544**	6,568	-
Exceso en provisión del impuesto causado y diferido de ejercicios anteriores	**-**	(12,495)	-
ISR diferido por consolidación fiscal	**34,690**	69,202	-
IETU causado por subsidiaria	**1,621**	2,054	-
Causado	**$ 978,883**	$ 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:

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

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

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

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**
Gasto por interés	**$ 1,899,720**	**$ 1,047,415**	**$ 852,305**
Ingreso por intereses	**(99,853)**	**-**	**(99,853)**
Ganancia cambiaria	**(5,994)**	**-**	**(5,994)**
Total	**$ 1,793,873**	**$ 1,047,415**	**$ 746,458**

	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 inicien 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 valuar 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 valuar 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 sebe 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 depósito 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 nocional, 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 practico determinarla, también se establece que de lo contrato, 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.

b) Informe del Comisario por los ejercicios concluidos el 31 de diciembre de 2008 y 2009.

Miguel Angel del Barrio
Contador Público Certificado

DICTAMEN DEL COMISARIO

México, D.F. 3 de abril de 2009

A la Asamblea General de Accionistas de
OHL Concesiones México, S.A. de C.V.:

En mi carácter de comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los Estatutos de OHL Concesiones México, S.A. de C.V., rindo a ustedes mi dictamen sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera individual y consolidada que ha presentado a ustedes el H. Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año que terminó el 31 de diciembre de 2008.

He asistido a las asambleas de accionistas y juntas de consejo de administración a las que he sido convocado, y he obtenido de los directores y administradores, toda la información sobre las operaciones, documentos y registros que juzgué necesario investigar. Mi revisión ha sido efectuada de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas.

A partir del 1 de enero de 2008, la Compañía adoptó las disposiciones de las siguientes normas de información financiera: B-2, Estado de flujos de efectivo, B-10, Efectos de la inflación y D-4 Impuestos a la utilidad.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Sociedad y considerados por los administradores para preparar la información financiera individual y consolidada presentada por los mismos a esta asamblea, son adecuados y suficientes y excepto por lo mencionado en el párrafo anterior, se aplicaron de forma consistente con el ejercicio anterior; por lo tanto, la información financiera presentada por los administradores refleja en forma veraz, suficiente y razonable la situación financiera de OHL Concesiones México, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 2008, y los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los flujos de efectivo, por el año que terminó en esa fecha, de conformidad con las normas de información financiera mexicanas.

C.P.C. Miguel Ángel del Barrio Burgos
Comisario

Miguel Angel del Barrio
Contador Público Certificado

DICTAMEN DEL COMISARIO

México, D.F. 25 de marzo de 2008

A la Asamblea General de Accionistas de
OHL Concesiones México, S.A. de C.V.:

En mi carácter de comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los Estatutos de OHL Concesiones México, S.A. de C.V., rindo a ustedes mi dictamen sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera individual y consolidada que ha presentado a ustedes el H. Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año que terminó el 31 de diciembre de 2007.

He asistido a las asambleas de accionistas y juntas de consejo de administración a las que he sido convocado, y he obtenido de los directores y administradores, toda la información sobre las operaciones, documentos y registros que juzgué necesario investigar. Mi revisión ha sido efectuada de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Sociedad y considerados por los administradores para preparar la información financiera individual y consolidada presentada por los mismos a esta asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron de forma consistente con el ejercicio anterior; por lo tanto, la información financiera presentada por los administradores refleja en forma veraz, suficiente y razonable la situación financiera de OHL Concesiones México, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 2007, y los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los flujos de efectivo, por el año que terminó en esa fecha, de conformidad con las normas de información financiera mexicanas.

C.P.C. Miguel Angel del Barrio Burgos
Comisario

c) Informe anual de los Comités de Auditoría de la Compañía por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2010

México, D.F., a 29 de Abril del 2011

Honorable Consejo de Administración de OHL México, S.A.B. de C.V.

En cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 42 Fracción II y 43 Fracción II de la Ley del Mercado de Valores, me permito informar a nombre del Comité de Auditoría de OHL México, S.A.B. de C.V., que derivado de que la colocación de acciones en la Bolsa Mexicana de Valores por parte de la Sociedad se produjo en noviembre de 2010, no se realizaron sesiones del Comité de Auditoría en el ejercicio comprendido del 1° de enero al 31 de diciembre de 2010.

Atentamente,

Sr. Carlos Ruiz Sacristán
Presidente del Comité de Auditoría

México, D.F., a 29 de Abril del 2011

Honorable Consejo de Administración de OHL México, S.A.B. de C.V.

En cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 42 Fracción I y 43 Fracción I de la Ley del Mercado de Valores, me permito informar a nombre del Comité de Prácticas Societarias de OHL México, S.A.B. de C.V., que derivado de que la colocación de acciones en la Bolsa Mexicana de Valores por parte de la Sociedad se produjo en noviembre de 2010, no se realizaron sesiones del Comité de Prácticas Societarias en el ejercicio comprendido del 1° de enero al 31 de diciembre de 2010.

Atentamente,

Sr. Carlos Ruiz Sacristán
Presidente del Comité de Prácticas Societarias