



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

Bosque de Cidros No. 173, Col. Bosques de las Lomas
Delegación Cuajimalpa,
05120 México, Ciudad de México

El capital social de Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. (“PINFRA”, la “Compañía” o la “Emisora”), está representado por 429’539,581 acciones inscritas en el Registro Nacional de Valores (“RNV”) de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (“CNBV”), de las cuales (i) 380’123,523 son acciones ordinarias, Clase I, nominativas con pleno derecho de voto, sin expresión de valor nominal, y (ii) 49’416,058 son acciones, nominativas, de voto limitado, Serie “L”, sin expresión de valor nominal.

La Compañía cuenta con 315,264 ADRs en circulación, cada uno representando 20 acciones del capital social, depositados en Bank of New York Mellon.

Clave de cotización en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. (“BMV”): “PINFRA”

La inscripción de las acciones representativas del capital social de PINFRA en el RNV no implica certificación sobre la bondad de dichos valores, la solvencia de la Emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en este Reporte Anual, ni convalida los actos que, en su caso, se hubiesen realizado en contravención de las leyes aplicables.

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 ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2020.

ÍNDICE

I.	INFORMACIÓN GENERAL	4
1)	Glosario de términos y definiciones	4
2)	Resumen ejecutivo.....	17
a)	La Compañía	18
b)	Resumen de información financiera	24
3)	Factores de riesgo	26
4)	Otros valores.....	43
5)	Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el RNV	45
6)	Documentos de carácter público.....	45
II.	LA COMPAÑÍA	46
1)	Actividades de la Compañía.....	46
a)	Negocio.....	46
b)	Historia	47
c)	Concesiones	48
d)	Estructura Corporativa.....	116
e)	Principales subsidiarias por giro de negocio	118
f)	Competencia	121
g)	Marcas	122
h)	Propiedad y equipo	122
i)	Aspectos sustentables	122
j)	Recursos humanos	125
k)	Legislación en materia laboral.....	127
l)	Acciones representativas del capital social.....	127
m)	Procedimientos legales y administrativos	128
2)	Régimen legal de las concesiones para proyectos de infraestructura	129
III.	INFORMACIÓN FINANCIERA.....	137
1)	Resumen de información financiera consolidada	137
2)	Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora	144
a)	Resultados de la operación	149
b)	Liquidez y fuentes de financiamiento.....	165
IV.	ADMINISTRACIÓN	179
1)	Consejo de administración	179
2)	Directivos relevantes	183
3)	Código de ética, conducta y transparencia	185
4)	Control interno.....	185
5)	Control externo.....	185
6)	Remuneración de los consejeros y directivos relevantes.....	185
7)	Audidores externos.....	186
8)	Accionistas principales.....	186
9)	Operaciones con personas relacionadas.....	187
10)	Descripción del capital social.....	187
V.	MERCADO DE CAPITALES.....	199
1)	Estructura accionaria	199

2)	Comportamiento de la acción en el mercado de valores	199
3)	Formador de Mercado	201

VI. ANEXOS 195

Anexo “A”. Estados financieros dictaminados correspondientes a 2020, 2019 y 2018.

Anexo “B”. Informes del comité de auditoría por los ejercicios concluidos 2020, 2019 y 2018.

I. INFORMACIÓN GENERAL

1) GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES.

A menos que el contexto indique lo contrario, los términos tendrán el significado que se indica a continuación:

Término	Significado
Acciones	Las acciones representativas del capital social de la Compañía.
Acciones Ordinarias	Las acciones ordinarias, nominativas, con plenos derechos de voto, Clase I, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija del capital social de la Compañía.
Acciones Serie “L”	Las acciones nominativas, de voto limitado, Serie “L”, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija del capital social de la Compañía.
Accionistas Principales	David Peñaloza Sandoval, Adriana Graciela Peñaloza Alanís y David Peñaloza Alanís.
ADR	<i>American Depositary Receipts.</i>
APIA	Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V., la titular original de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira.
ARKA	Casa de Bolsa Arka, S.A. de C.V.
Autopistas Concesionadas	Las autopistas construidas y operadas por la Compañía al amparo de concesiones otorgadas a sus subsidiarias.
ASM	Concesionaria ASM, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
ATISA	Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
Autopista Atlixco	Conjuntamente el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán y el Tramo Cohuecán-Acteopan.
Autopista Atlixco-Jantetelco	Conjuntamente el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán, el Tramo Cohuecán-Acteopan y el Tramo Morelos.
AUCAL	Autopistas Concesionadas del Altiplano, S.A. de C.V., titular original de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.
AUTOVÍAS	Autovías San Martín Texmelucan, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía y actual concesionario de la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.

Bancomext	Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. Institución de Banca de Desarrollo.
BANOBRAS	Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo.
BMV	Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
Circular Única	Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, emitidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por conducto de la CNBV y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, incluyendo todas sus reformas a la fecha de este Reporte Anual.
CAPUFE	Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, organismo público descentralizado que actualmente opera y proporciona mantenimiento a una parte sustancial de las autopistas pertenecientes al Gobierno Federal.
CAM	Concesionaria de Autopistas de Morelos, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
CAMSA	Concesionaria de Autopistas Michoacán, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
CENART	Contrato para el Financiamiento de los Proyectos Arquitectónico y Ejecutivo, y la Construcción y Equipamiento del Edificio de Estacionamiento con cupo para 1008 Vehículos del Centro Nacional de la Artes, de fecha 4 de julio de 1994.
CEPSA	Concesionaria Ecatepec–Pirámides, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía que se fusionó con PAPSA.
Cetes	Certificados de la Tesorería.
CNA	Comisión Nacional del Agua.
CNBV	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
COFECE	Comisión Federal de Competencia Económica.
COLASA	Concesionaria Libramiento Aguascalientes, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
CONCEMEX	Concemex, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía que se fusionó con CPAC.
Concesión para el Viaducto Elevado de la Autopista México-Puebla	Concesión otorgada a LEP por el gobierno de Puebla por conducto de Carreteras de Cuota Puebla para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del

Viaducto Elevado sobre la autopista federal México-Puebla, a partir del KM114+000 hasta el KM 129+300.

- Concesión Paquete Carretero Oriente** Concesión otorgada a PAPSA (posteriormente a VCCPAPSA en virtud de la escisión de PAPSA; posteriormente a VCO (en virtud de la fusión con VCCPAPSA) y actualmente a Promotora PP (en virtud de la fusión entre GCM, VCO y Zonalta, terminando con la escisión parcial de GCM), la actual titular es Promotora PP, S.A. de C.V. por el gobierno del Estado de Puebla, para operar, explotar, conservar y mantener el paquete carretero de Puebla integrado por las carreteras Apizaco-Huauchinango, Virreyes-Teziutlán y la vía Atlxcáyotl.
- Concesión para el Libramiento Aguascalientes** Concesión Otorgada a Concesionaria Libramiento Aguascalientes, S.A. de C.V. (CLA), por el Gobierno del Estado de Aguascalientes, para la construcción, explotación y conservación del tramo carretero estatal A2 correspondiente al libramiento carretero poniente de la Ciudad de Aguascalientes.
- Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo** Concesión otorgada a PAPSA (VCCPacífico en virtud de la escisión de PAPSA, posteriormente a Zonalta, en virtud de la fusión con VCCCPacífico), se realizó la fusión entre GCM, VCO y Zonalta, para terminar con la escisión parcial de GCM y ser otorgada a Impulsora de Vías SMT y AM la cual cambia su denominación a Promovías Terrestres, S.A. de C.V. la que es actualmente la titular de la concesión. por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, para la construcción, explotación y conservación del tramo Armería-Manzanillo, con longitud aproximada de 37 km, de la carretera Colima-Manzanillo.
- Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco** Concesión otorgada a CONCEMEX (actualmente CPAC por virtud de fusión) por el gobierno del Estado de Puebla, por conducto de la SCT estatal, para la construcción, operación y mantenimiento de (i) el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán y (ii) el Tramo Cohuecán-Acteopan.
- Concesión para la Autopista México-Toluca** Concesión otorgada a PACSA por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, para la construcción, explotación y conservación del tramo de cuatro carriles de asfalto de la autopista de cuota Constituyentes y Reforma-La Venta, con longitud aproximada de 19 km, de la carretera México-Toluca, así como el Tramo Marquesa-Lerma.
- Concesión para la Autopista Monterrey – Nuevo Laredo** Concesionaria Monterrey – Nuevo Laredo, S.A. de C.V. sociedad concesionaria de la Autopista Monterrey – Nuevo Laredo, Tramo La Gloria- - San Fernando en la cual la cual se tiene una participación del 96% a través de la PINFRA con el 48% y GCM con el 48%, el 4% restante se divide entre los fideicomisos F/2695 con el 3% y F/3436 con el 1%

Fideicomisos a cargo de Ainda, Energía & Infraestructura, S.A.P.I. de C.V.

Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto

Concesión otorgada a Purépecha por el gobierno del Estado de Michoacán, para la construcción, operación, aprovechamiento, conservación y mantenimiento de un tramo carretero de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 23 km en dicho Estado.

Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan- -Lázaro Cárdenas

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

Concesión para la Autopista Peñón- Texcoco

Concesión otorgada por el Gobierno Federal al gobierno del Estado de México y cedida por este último a CPAC, posterior a este acto CPAC se escindió y entre una de las escindidas surgió Desarrollo Global de Concesiones, S.A. de C.V. actual titular de la concesión para la construcción de los faltantes en el tramo existente y la explotación y conservación de un tramo carretero de cuatro carriles de asfalto con longitud aproximada de 15.6 km en dicho Estado.

Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón

Concesión otorgada a CEPSA, posteriormente se otorgó a Zonalta, actualmente pertenece a Promotora de Carreteras Ecatepec-Pirámides (en virtud de la fusión entre GCM, VCO y Zonalta, para terminar con la escisión parcial de GCM) por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, para la explotación, conservación y mantenimiento de (i) el Tramo Pirámides-Ecatepec y (ii) el Tramo Ecatepec-Peñón.

Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor

Concesión otorgada a CPAC por el gobierno del Estado de Sonora, por conducto de la Comisión Estatal de Bienes y Concesiones, para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de un tramo carretero de dos carriles con longitud aproximada de 48.2 km en dicho Estado.

Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar

Concesión otorgada por el Gobierno Federal al gobierno del Estado de Sonora y cedida por este último a Zonalta, actualmente pertenece a Concesionaria Santa Ana Altar (en virtud de la fusión entre GCM, VCO y Zonalta, para terminar con la escisión parcial de GCM) para la construcción de las obras necesarias para modernizar 10.5 m del cuerpo derecho del tramo Santa Ana-Altar y ampliar a 12 metros de corona el tramo Altar-Piquito, así como para la operación, conservación y mantenimiento de un tramo de dos carriles de asfalto y dos

carriles de concreto con longitud aproximada de 73 km, de la carretera federal No. 2 en dicho Estado.

Concesión para la Autopista Siglo XXI	Concesión otorgada a CAM por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, para construir, operar, explotar, conservar y mantener la Autopista Tipo A2 “Siglo XXI”, tramo “Jantetelco-El Higueron (Xicatlacotla)”, con una longitud de 61.8 kilómetros.
Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal	Concesión otorgada a ATISA por el gobierno del Estado de México, para la construcción del tramo La Finca-Ixtapan de la Sal y la explotación, administración y conservación de la carretera de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 40.15 km, denominada Tenango-Ixtapan de la Sal.
Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan	Concesión otorgada a AUCAL por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, posteriormente cedida por AUCAL a PAPSA, posteriormente fue titular Zonalta (en virtud de la fusión con VCCPacífico, que a su vez recibió la concesión de la escisión de PAPSA) actualmente siendo titular Autovías San Martín Texmelucan, S.A. de C.V. (en virtud de la fusión entre GCM, VCO y Zonalta, para terminar con la escisión parcial de GCM y la escisión parcial de Impulsora de Vías SMT y AM (ahora Promovías Terrestres), para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de un subtramo de cuatro carriles de asfalto, con longitud aproximada de 25.5 km, de la carretera que une a la ciudad de Tlaxcala con San Martín Texmelucan, Puebla.
Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla	Concesión otorgada a CONCEMEX (actualmente CPAC por virtud de fusión) por el gobierno del Estado de Tlaxcala, para la construcción, explotación y conservación de un tramo de dos carriles de asfalto, con longitud aproximada de 16 km, de la carretera Tlaxcala-Puebla.
Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca	Concesión otorgada a Monarca (actualmente CPAC por virtud de fusión) por el gobierno del Estado de Michoacán, para la operación, aprovechamiento, conservación y mantenimiento de un tramo carretero de dos carriles de asfalto, con longitud aproximada de 11.8 km, ubicado en los límites del Estado de Michoacán con el Estado de México.
Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira	Concesión para el aprovechamiento y la explotación de la Terminal de Usos Múltiples II del Puerto de Altamira, Tamaulipas, otorgada a APIA por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, y posteriormente cedida por APIA a IPM a través del Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira.
Concesionaria de Autopistas de Michoacán	Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S.A. de C.V., sociedad concesionaria de la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-

	Lázaro Cárdenas, en la cual se tiene una participación del el 1% a través de PINFRA y el 99% a través de Banco Invex, S.A. IBM, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del Fideicomiso Irrevocable F/2886.%.
Contrato de Cesión de la Concesión para el Viaducto Elevado de la Autopista México-Puebla	Contrato de cesión de fecha 20 de agosto de 2014, por medio del cual OHL cedió a LEP los derechos derivados de la Concesión para el Viaducto Elevado de la Autopista México-Puebla.
Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Peñón-Textcoco	Contrato de cesión de fecha 18 de mayo de 1993, entre el gobierno del Estado de México y CPAC, en virtud del cual el gobierno del Estado de México cedió a CPAC la Concesión para la Autopista Peñón-Textcoco, por una escisión parcial de CPAC se cedió la concesión a Desarrollo Global de Concesiones S.A. de C.V. actual titular.
Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan	Contrato de cesión de fecha 19 de noviembre de 2010, entre AUCAL y PAPSA, en virtud del cual AUCAL cedió a PAPSA sus derechos sobre la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, así como ciertos derechos derivados de un juicio entablado por AUCAL en contra del gobierno del Estado de Tlaxcala.
Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira	Contrato de cesión de fecha 19 de abril de 1996, entre APIA, IPM, Grupo Tribasa y Tribade, en virtud del cual APIA cedió a IPM sus derechos y obligaciones bajo la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira.
Contrato de Depósito	Contrato de depósito de fecha 29 de septiembre de 1993, celebrado por la Compañía con Bank of New York Mellon (antes, el New York Bank), este último en su calidad de depositario.
COVIVE	Sociedad de Propósito Específico bajo la denominación de “Concesionaria Viaducto Indios Verdes, S.A de C.V.” entre “Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V.”, y “GBM Infraestructura Carretera, S.A. de C.V.”
CPAC	Concesionaria Pac, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
CSANTA ANA	Concesionaria Santa Ana Altar, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
DGC	Desarrollo Global de Concesiones, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
Dólar, Dólares, USD o U.S.\$	Dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos.
Emisión Atlixco-Jantetelco 2006	Los 1,438,418 certificados bursátiles por un monto principal total de 143.8 millones de UDIs, emitidos el 14 de septiembre

de 2006 por el Fideicomiso Emisor el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán para la Autopista Atlixco-Jantetelco, mismos que cotizaban en la BMV bajo la clave de pizarra “CONCECB 06U”.

Emisión México-Toluca 2006

Los 11,137,473 certificados bursátiles preferentes y los 3,646,559 certificados bursátiles subordinados por un monto principal total de 1,511.9 millones de UDIs, emitidos el 7 de abril de 2006 por el Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente, mismos que cotizan en la BMV bajo las claves de pizarra “PADEIM 06U” y “PADEIM 06-2U”, respectivamente.

Emisión México-Toluca 2009

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

Emisión Peñón-Texcoco 2004

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

Emisión Santa Ana-Altar 2006

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

Emisión Tenango-Ixtapan de la Sal 2014

Los 1,580,579 certificados bursátiles por un monto principal total de 158.0 millones de UDIs, emitidos el 17 de febrero de 2014 por el Fideicomiso Emisor para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, mismos que cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “TENIXCB 14U”.

Emisión Paquete Carretero Oriente y Atlixco-Jantetelco 2019

Los 42,000,000 certificados bursátiles por un monto principal total de \$4,200.0 millones y 2’867,454 certificados bursátiles por un monto principal total de 286.7 millones de UDIs, los emitidos el 30 de Abril de 2019 por el Fideicomiso Emisor

para el Paquete Carretero Oriente y la Autopista Atlixco-Jantetelco, mismos que cotizan en la BMV bajo las clave de pizarra “IPORCB 19” y “IPORCB 19U” respectivamente.

Estados Unidos, US o E.U.A.

Estados Unidos de América.

Exper

Experconstructores Zacatecana. S.A. de C.V. (antes Triturados Basálticos y Derivados, S.A. de C.V.), subsidiaria de la Compañía.

Familia Peñaloza

David Peñaloza Sandoval, Adriana Graciela Peñaloza Alanís y David Peñaloza Alanís.

FARAC

Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas.

Fideicomiso de Administración de la Autopista Armería-Manzanillo

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

Fideicomiso de Administración de la Autopista Morelia-Aeropuerto

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

Fideicomiso de Administración de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón

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

Fideicomiso de Administración de la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor

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

Fideicomiso de Administración de la Autopista San Martín Texmelucan	Fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de fecha 19 de noviembre de 2010, entre PAPSA, como fideicomitente y fideicomisario, y Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario, para efectos de la administración de todos los pagos generados por la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.
Fideicomiso de Administración de la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca	Fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago de fecha 30 de octubre de 2007, entre Monarca (actualmente CPAC por virtud de fusión) como fideicomitente y fideicomisario, y HSBC México, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, División Fiduciaria, como fiduciario (sustituido posteriormente por Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, Fiduciario, en virtud de un convenio de fecha 5 de octubre de 2009, entre dicha institución y las partes del contrato de fideicomiso), para efectos de la administración de todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca.
Fideicomiso Emisor para la Autopista Atlixco-Jantetelco	Fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago de fecha 15 de septiembre de 2006, entre CONCEMEX (actualmente CPAC por virtud de fusión) (por lo que respecta al Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán) y RCA (por lo que respecta al Tramo Morelos), como fideicomitentes; Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, Fiduciario, como fiduciario; y Monex, como representante común de los tenedores, para efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total de \$143.8 millones.
Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca (2003)	Fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de fecha 19 de septiembre de 2003, entre PACSA, como fideicomitente, BANCOMEXT, como fiduciario, y MBIA, como aseguradora, para efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total equivalente a hasta 1,458 millones de UDIs.
Fideicomiso Emisor para la Autopista México-Toluca Vigente	Fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de fecha 3 de abril de 2006, entre PACSA, como fideicomitente, Nafin, como fiduciario, MBIA, como aseguradora, y Monex, como representante común de los tenedores, para efectos de la emisión de certificados bursátiles al amparo del PADEIM.
Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón-Texcoco	Fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de fecha 17 de diciembre de 2004, entre CPAC, como fideicomitente, Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como fiduciario, y ARKA, como representante común de los tenedores, para

efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total de \$1,850.0 millones.

Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar	Fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago de fecha 30 de agosto de 2006, entre Zonalta, como fideicomitente, Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como fiduciario, y Monex, como representante común de los tenedores, para efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total de \$1,600.0 millones.
Fideicomiso Emisor para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal	Fideicomiso constituido en virtud del contrato de fideicomiso irrevocable de fecha 11 de diciembre de 2013, entre ATISA y Pinseco, subsidiarias de la Compañía, como fideicomitentes. y Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario, para efectos de la emisión de certificados bursátiles por un monto principal total de \$158,057,900 UDIs.
Fideicomiso F/3877	Fideicomiso constituido el 24 de abril de 2019, al que se encuentran afectados los ingresos de los Fideicomisos Originales.
Fideicomisos Originales	Conjuntamente los Fideicomisos F/2746, F/2747, F/2748 constituidos para la administración de la Concesión del Paquete Carretero Oriente el 5 de diciembre de 2012 (inicialmente identificados como CIB 437, CIB 436 y CIB 438), y el Fideicomiso F/2759 constituido para la administración de la concesión de la Autopista Atlixco el 6 de abril de 2016.
FONADIN	Fondo Nacional de Infraestructura (anteriormente, Fondo de Inversión en Infraestructura, también conocido como FINFRA).
GCI	Grupo Corporativo Interestatal, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
GCM	Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
IASB	Por sus siglas en inglés, Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (<i>International Accounting Standards Board</i>).
IFRIC	Por sus siglas en inglés, Comité de Interpretaciones de Normas Internacionales de Información Financiera (<i>International Financial Reporting Standards Committee</i>).
IFRS	Por sus siglas en inglés, Normas Internacionales de Información Financiera (<i>International Financial Reporting Standards</i>) emitidas por el IASB.

Indeval	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
Ingreso Promedio Diario	El total de ingresos reportados durante un determinado periodo, dividido entre el número de días comprendidos en dicho periodo.
INPC	Índice Nacional de Precios al Consumidor.
IPM	Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
ISR	Impuesto Sobre la Renta.
IVA	Impuesto al Valor Agregado.
LGSM	Ley General de Sociedades Mercantiles.
LEP	Libramiento Elevado de Puebla, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
Liberación del Derecho de Vía	La autorización necesaria para utilizar un inmueble previamente ocupado, para construir y operar un determinado proyecto concesionado, sujeto al pago de la indemnización o del precio aplicable en caso de expropiación o compra de dicho inmueble, respectivamente.
LMV	Ley del Mercado de Valores.
MBIA	MBIA Insurance Corporation.
MC	Mexicana de Cales, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
México	Estados Unidos Mexicanos.
Monarca	Concesionaria Monarca, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía (actualmente CPAC por virtud de fusión).
Nafin	Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo.
NYSE	Por sus siglas en inglés, la bolsa de valores de Nueva York (<i>New York Stock Exchange</i>).
OPERVITE	Opervite, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía encargada de la operación de las autopistas de la Compañía del 31 de mayo de 2006 al 31 de julio de 2015.
OMECA	Operadora Metropolitana de Carreteras, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía (el 31 de julio de 2015, Operadora Mexicana de Carreteras se fusionó con OPERTIV).

PACSA	Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
PADEIM	Programa AAA para el Desarrollo de Infraestructura en México, programa para la emisión de certificados bursátiles por un monto total autorizado de hasta \$25,000 millones, establecido por Nafin.
PAPSA	Promotora de Autopistas del Pacífico, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
Paquete Michoacán	Los cuatro tramos que forman parte de la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas. La Compañía es propietaria del 100% del capital social, el 1% a través de PINFRA y el 99% a través de Banco Invex, S.A. IBM, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del Fideicomiso Irrevocable F/2886 de la sociedad concesionaria de las carreteras que conforman el Paquete Michoacán, por lo cual no consolida dentro de los estados financieros de la Compañía.
Paquete Carretero Oriente	Concesión otorgada a PAPSA (posteriormente a VCCPAPSA en virtud de la escisión de PAPSA; posteriormente a VCO (en virtud de la fusión con VCCPAPSA) y actualmente a Promotora PP (en virtud de la fusión entre GCM, VCO y Zonalta, terminando con la escisión parcial de GCM), la actual titular es Promotora PP, S.A. de C.V. por el gobierno del Estado de Puebla, para operar, explotar, conservar y mantener el paquete carretero de Puebla integrado por las carreteras Apizaco-Huauchinango, Virreyes-Teziutlán y la vía Atlixcáyotl.
Pesos, \$ o M.N.	Pesos, moneda de curso legal en México.
PIB	Producto interno bruto.
PINFRA, la Compañía o la Emisora	Tanto Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V., en lo individual, como Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V., conjuntamente con sus subsidiarias.
PINSECO	Pinfra Sector Construcción, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
Planta Altipac	La planta de asfalto y productos agregados de la Compañía, ubicada en la autopista México-Puebla.
PP	Promotora PP, S.A. de C.V, subsidiaria de la Compañía.
Proyecto Greenfield	Un nuevo proyecto a ser construido.

Proyecto Brownfield	Un proyecto que ha quedado totalmente construido o que requiere construcción adicional o reconstrucción parcial.
Proyecto de Infraestructura	Todos aquellos proyectos derivados de concesiones (incluidos Contratos de Asociación Público Privada) y el sector de materiales e insumos, en los que participa la Compañía de forma individual o conjunta.
Purépecha	Concesionaria Purépecha, S.A. de C.V., afiliada de la Compañía en la que ésta tiene una participación accionaria del 50%.
RCA	Región Central de Autopistas, S.A. de C.V., titular actual de la concesión para el Tramo Morelos.
RNV	Registro Nacional de Valores.
SEC	Por sus siglas en inglés, <i>Securities and Exchange Commission</i> de los Estados Unidos.
Secretaría o SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SEDI	Sistema Electrónico de Envío y Difusión de Información.
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
SIC	Sistema Internacional de Cotizaciones.
SIFIC	Sistema de Información Financiera y Contable de las Emisoras.
Tasa de Rendimiento Anual Real	La tasa de rendimiento anual de la Compañía, sin considerar los efectos de la inflación.
TC	Tribasa Construcciones, S.A. de C.V., subsidiaria de la Compañía.
TCAC	Tasa de crecimiento anual compuesta.
TIIE	Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.
Tráfico Equivalente	El sistema utilizado por la Compañía para medir el aforo vehicular en sus carreteras. Significa el número total de vehículos que circularon por una determinada autopista, el cual se calcula con base al tipo de vehículo, dividiendo el importe total cobrado por tipo de vehículo en cada caseta, entre la cuota cobrada total en dicha autopista.
Tráfico Promedio Diario o TPDV	El tráfico diario en equivalentes vehiculares, mismo que se calcula dividiendo el Tráfico Equivalente acumulado durante

	un determinado periodo, entre el número de días comprendidos en dicho periodo.
Tramo Apizaco-Huauchinango	El tramo carretero con longitud aproximada de 63.0 km, ubicado en el Estado de Puebla.
Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán	El tramo carretero de dos carriles de asfalto, con longitud aproximada de 38 km, que une a Atlixco y San Bartolo en el Estado de Puebla.
Tramo Cohuecán-Acteopan	El tramo carretero de dos carriles, con longitud aproximada de 10.6 km, que une a Cohuecán y Acteopan en el Estado de Puebla.
Tramo Ecatepec-Peñón	El tramo carretero de cuatro carriles de asfalto, con longitud aproximada de 18 km, en el Estado de México.
Tramo Morelos	El tramo carretero de dos carriles de concreto, con longitud aproximada de 6.5 km, que une a Huazulco y Jantetelco en el Estado de Morelos, concesionado a RCA por el gobierno de dicho Estado y operado por OMECA.
Tramo Pirámides-Ecatepec	El tramo carretero de cuatro carriles de asfalto, con longitud aproximada de 22.2 km, ubicado entre la Ciudad de México y el Estado de México.
Tramo Vía Atlixcáyotl	El tramo carretero con longitud aproximada de 18.6 km, ubicado en el Estado de Puebla.
Tramo Virreyes-Teziutlán	El tramo carretero con longitud aproximada de 60.9 km, ubicado en el Estado de Puebla.
UDIs	Unidades de Inversión.
UAFIDA	Utilidad de operación más depreciaciones y amortizaciones.
VCCPacífico	Vías de Comunicación del Centro y Pacífico, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía, que se fusionó con Zonalta.
VCCPAPSA	Vías Concesionadas de Carreteras PAPSA, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía, que se fusionó con VCO.
VCO	Vías Concesionadas de Oriente, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía, que se fusionó con GCM y Zonalta.
Zonalta	Concesionaria Zonalta, S.A. de C.V., una subsidiaria de la Compañía, que se fusionó con GCM y VCO.

2) RESUMEN EJECUTIVO.

A continuación, se incluye un resumen de las actividades, información financiera y operativa, ventajas competitivas y estrategia de la Compañía. Este resumen no contiene toda la información que los

posibles inversionistas deben considerar antes de tomar la decisión de adquirir Acciones de la Compañía. Los posibles inversionistas deben leer cuidadosamente la totalidad de este Reporte Anual y, en particular, la sección “Factores de Riesgo” y los estados financieros consolidados de la Compañía incluidos en este Reporte Anual, junto con las notas a los mismos, antes de invertir en las Acciones de la Compañía.

a) La Compañía

Panorama general

Con base en el número de concesiones en nuestro portafolio, Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V., es una de las principales compañías de operación de concesiones en México. A la fecha, la Compañía cuenta con 22 concesiones, conformadas por 29 tramos carreteros, dos terminales portuarias, un contrato de operación de un puente y un contrato de operación para el cobro electrónico de telepeaje de autopistas de FONADIN. Las concesiones carreteras incluyen la operación de 29 autopistas de cuota (25 de las cuales se encuentran en operación total, 2 de ellas en etapa de construcción y operación parcial) y la operación de un puente. Adicionalmente a la operación de concesiones de infraestructura la Compañía participa en (i) la supervisión de construcción, operación y mantenimiento de carreteras; y (ii) la producción de asfalto y otros insumos relacionados con la construcción de carreteras. El propósito principal de estas actividades es proveer de servicios al portafolio de concesiones de la Compañía, a efecto de minimizar costos e incrementar su retorno de inversión, con ingresos consolidados equivalentes a \$12.2 miles de millones para 2018, \$12 miles de millones para 2019, y \$9.9 miles de millones para 2020.

La división de concesiones representó el 81% de los ingresos consolidados de la Compañía para 2020. Al separar ese 81%, 71.6% se deriva de la operación de las concesiones carreteras y operación del puente, mientras que el 9.4% restante proviene de la concesión portuaria. Las 29 carreteras de cuota y el puente tienen una extensión total de 1,098 km y se encuentran ubicadas estratégicamente y principalmente en áreas de alta densidad poblacional, con un TPDV de 221,175 vehículos al 31 de diciembre de 2020. Durante el año 2020, más de 81.0 millones de vehículos transitaron a través de las concesiones de la Compañía.

La Compañía tiene presencia nacional con concesiones ubicadas en la Ciudad de México y los Estados de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Michoacán, Colima, Sonora, Tamaulipas, Nuevo León, Aguascalientes y Veracruz. Las concesiones de la Compañía producen ingresos estables y flujos de efectivo predecibles, los cuales, en virtud de que hemos reducido nuestra deuda, proveen de recursos para desarrollar nuevos proyectos de infraestructura. Adicionalmente, hemos sido capaces de extender los términos de varias concesiones mediante la ampliación y mejora de carreteras existentes. Al 31 de diciembre de 2020, el plazo promedio de nuestras concesiones era de 30 años.

Las concesiones portuarias de la Compañía se encuentran localizadas en Altamira, Tamaulipas, y en el puerto de Veracruz. La terminal portuaria de Altamira que es una terminal de usos múltiples, tiene una capacidad para procesar anualmente aproximadamente 500,000 contenedores; está ubicado en un área de aproximadamente 269,470 m², 600 metros de frente al mar, e incluye una opción para extender dicha longitud en 350 metros adicionales, dicha expansión se encuentra en proceso de construcción. Durante 2020, se procesaron 200,850 contenedores, 449,540 toneladas de acero, 15,537 toneladas de carga general y 500 automóviles. Por otro lado, la terminal de carga mixta localizada en el Nuevo Puerto de Veracruz, se encuentra en proceso de construcción.

La división de construcción y mantenimiento presta servicios principalmente a las concesiones de la Compañía y, en ciertas situaciones limitadas, a terceros. A través de esta división de negocios la Compañía presta servicios de construcción para sus nuevos desarrollos de infraestructura, así como para servicios de

mantenimiento para las concesiones que se encuentran en plena operación. Esta división de negocio representó el 15.5% de nuestros ingresos consolidados en el 2020. Las obras construidas por las que se derivan los ingresos de esta división fueron la ampliación de Tenango-Ixtapan de la Sal, la ampliación de Pátzcuaro-Uruapan del Paquete Michoacán, el tramo Pirámides-Textcoco, el Libramiento poniente de Aguascalientes y la carretera Monterrey-Nuevo Laredo en su tramo La Gloria-San Fernando.

A través de la división de materiales e insumos, la Compañía opera una de las plantas de asfalto más grandes del área metropolitana de la Ciudad de México y cuenta con otra planta en Puebla. La Compañía produce mezclas asfálticas que se utilizan para pavimentar carreteras y caminos suburbanos. Nuestra planta de asfalto ubicada en la zona metropolitana de la Ciudad de México tiene una capacidad aproximada de 1.4 millones de toneladas. En 2020, la Compañía produjo 360,218 toneladas de mezcla asfáltica en ambas plantas. Adicionalmente, la Compañía opera otras plantas que se dedican a la extracción y comercialización de materiales pétreos que se utilizan para obras de urbanización y la construcción de caminos. Nuestra división de materiales e insumos representó el 3.4% de nuestros ingresos consolidados.

Concesiones

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

Concesión	Año en que fue otorgada	Año en que comenzó operación	Fecha de vencimiento	Ubicación	Longitud (km)	TPDV 2020	Participación accionaria de la Compañía	Situación actual ⁽¹⁾⁽²⁾
Autopistas Concesionadas Con Financiamiento:								
1. Tenango-Ixtapan de la Sal	1994	1995	2054	Edo.Mex.	40	6,003	100.00%	En operación
2. Armería-Manzanillo ⁽⁷⁾	1990	1991	2050	Colima	37	2,467	100.00%	En operación
3. Autopista Santa Ana-Altar	2005	2006	2035	Sonora	73	3,833	100.00%	En operación
Autopistas Concesionadas Fibradas								
4. México-Toluca				Cd. de Mex./Edo. Mex.			81.67%	
a. México – Marquesa	1989	1990	2049	Cd. de Mex./Edo.Mex.	19	41,415		En operación
b. Marquesa-Lerma	2013	2016	2049	Edo. Mex.	12	13,837		En operación
5. Peñón-Textcoco	1993	1994	2053	Edo.Mex.	16	29,006	82.360%	En operación
6. Pirámides-Ecatepec-Peñón ⁽⁵⁾⁽⁶⁾				Edo.Mex.			87.94%	
a. Pirámides-Ecatepec	1991	1991	2051	Edo.Mex.	22	18,323		En operación
b. Ecatepec-Peñón	2009	2015	2051	Edo.Mex.	17	11,090		En operación/construcción
Autopistas Concesionadas Fibradas Con Financiamiento								
7. Paquete Puebla ⁽¹⁶⁾				Puebla			87.94%	
a. Vía Atlixayotl	2012	2012	2042 ⁽¹⁸⁾	Puebla	19	18,180		En operación
b. Virreyes - Teziutlan	2012	2012	2042 ⁽¹⁸⁾	Puebla	61	3,590		En operación
c. Apizaco - Huauchinango	2012	2012	2042 ⁽¹⁸⁾	Puebla	63	2,942		En operación
8. Atlixco-Jantetelco ⁽⁴⁾⁽¹⁶⁾				Puebla			87.94%	
a. Atlixco-San Bartolo-Cohuecán	1995	2003	2066	Puebla	38	3,812		En operación

b. Cohuecán- Acteopan	2008	2008	2036	Puebla	11			En operación
9. Paquete Michoacán ⁽¹²⁾				Michoacán				
a. Libramiento Morelia	2012	2015	2042	Michoacán	63	3,955	58.71%	En operación
b. Libramiento Uruapan	2012	—	2042	Michoacán	25	—	58.71%	En construcción
c. Patzcuaro- Uruapan	2012	2012	2042	Michoacán	57	9,890	58.71%	En operación
d. Uruapan- Nueva Italia	2012	2012	2042	Michoacán	60	7,168	58.71%	En operación
e. Nueva Italia -Lázaro Cardenas	2012	2012	2042	Michoacán	152	3,752	58.71%	En operación
Autopistas Concesionadas Sin Financiamiento:								
10. Zitácuaro- Lengua de Vaca	2007	2007	2037	Michoacán	12	3,152	100.00%	En operación
11. Morelia- Aeropuerto ⁽⁸⁾	2007	2008	2037	Michoacán	23	1,860	50.00%	En operación
12. San Luis Río Colorado- Estación Doctor ⁽³⁾	2008	2009	2038	Sonora	49	540	100.00%	En operación
13. Tlaxcala- Puebla ⁽⁹⁾	2008	2015	2045	Tlaxcala/Puebla	18	7,825	100.00%	En operación
14. Tlaxcala- San Martín ⁽¹⁰⁾ Texmelucan ⁽¹¹⁾	1990 ⁽⁶⁾	2010	2041	Tlaxcala	26	4,406	100.00%	En operación
15. Siglo XXI	2013	2018	2043	Morelos	62	1,761	51.00%	En operación
16. Viaducto Elevado Puebla ⁽¹⁵⁾	2014	2016	2046	Puebla	15	11,464	49.00%	En operación
17. Viaducto La Raza- Indios Verdes- Santa Clara	2016	—	2046	Cd. de Mex./Edo. Mex.	9	—	55.00%	En construcción
18. La Gloria- San Fernando	2017	2020	2047	Nuevo León/Tamaulipas	49	7,295	100.00%	En operación
19. Libramiento poniente Aguascalientes	2020	2020	2050	Aguascalientes	45	—	100.00%	En operación/construcción
20. Puente El Prieto	2017	2008	2068	Veracruz	3	3,612	100.00%	En operación
Concesiones Portuarias								
21. Terminal del Puerto de Altamira ⁽¹⁴⁾	1994 ⁽¹³⁾	1996	2056	Tamaulipas			100.00%	En operación
22. Terminal Carga Mixta del Nuevo Puerto de Veracruz	2017	—	2037	Veracruz			100.00%	En construcción
Otros								
Contrato de operación JOLOPO	2017	2008	2048	Veracruz	0.4	5,115	otro	En operación
Total de km					1,094			

- (1) A la fecha de este Reporte Anual.
- (2) Concesión "en operación", respecto de cualquier Autopista Concesionada, es una concesión en la que existe tráfico vehicular.
- (3) Esta concesión fue originalmente otorgada por el Gobierno Federal al Estado de Sonora.
- (4) Esta concesión fue originalmente otorgada para el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán, y posteriormente se modificó para incluir el Tramo Cohuecán-Actopan.
- (5) Esta concesión fue originalmente otorgada para el Tramo Pirámides-Ecatepec, y posteriormente se modificó para incluir el Tramo Ecatepec-Peñón.
- (6) Conforme a los términos de la concesión, ésta vence el 24 de enero de 2021 y, de ser necesario, se prorrogará por un plazo adicional de hasta 30 años adicionales, para que PROMOECA recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) el Tramo Pirámides-Ecatepec, (ii) la construcción del Tramo Ecatepec-Peñón, (iii) la adquisición de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y (iv) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. El 18 de septiembre de 2015 inició la operación del Tramo Lechería Texcoco-Acolman del Tramo Ecatepec-Peñón
- (7) Conforme a los términos de la concesión, ésta vence el 8 de noviembre de 2020 y, de ser necesario, se prorrogará por un plazo de hasta 30 años adicionales para que Promovías recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) las inversiones realizadas en la Autopista Armería-Manzanillo, y (ii) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la concesión para la Autopista Armería-Manzanillo.
- (8) Las cifras correspondientes a esta concesión no se consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía únicamente es titular del 50% de Purépecha, la concesionaria de esta concesión. La participación de la Compañía en las utilidades se calcula en sus estados financieros consolidados conforme al método de participación.
- (9) La vigencia de esta concesión es de 30 años contados a partir de la fecha en que entre en operación la autopista.
- (10) Concesión cedida a PAPSA por AUCAL, la concesionaria original, el 19 de noviembre de 2010.
- (11) PINFRA comenzó a operar esta autopista en noviembre de 2010.
- (12) Las cifras correspondientes a esta concesión se consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía es titular del 58.71% del Paquete Michoacán a través de FVIA..
- (13) Concesión fue cedida a IPM por API, la concesionaria original, el 19 de abril de 2006.
- (14) Concesión "en operación" con respecto al Puerto de Altamira, es una concesión en la que existe tráfico marítimo.
- (15) Las cifras correspondientes a esta concesión no se consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía es únicamente titular del 49% del Libramiento Elevado de Puebla, la concesionaria de esta concesión. La participación de la Compañía en las utilidades se calcula en sus estados financieros consolidados conforme al método de participación.
- (16) Las autopistas que integran el Paquete de Puebla y Atlixco-Jantetelco se encuentran fibradas, sin embargo, se mantienen bajo la clasificación con financiamiento, ya que mantienen las mismas condiciones de su bursatilización.
- (17) EL TPDV del puente JOLOPO se deriva del contrato de operación cedido a PINFRA, este se calcula sobre el 42.5% del total de peaje, el TPDV mostrado en esta tabla corresponde al 100% del peaje del puente, a PINFRA solo le corresponde el 42.5% del peaje.

El Tráfico Promedio Diario o TPDV se calcula con el tráfico total de las carreteras entre los 365 ó 366 días del año (si es año bisiesto), sin exentos ni cuotas eludidas, el tráfico se registra mediante un sistema que tiene la empresa, el procedimiento de conteo de tráfico de las autopistas con financiamiento está debidamente auditado, dicho procedimiento es el mismo que se utiliza en las autopistas sin financiamiento.

Nuestras ventajas competitivas

Modelo de negocios eficiente

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

La Compañía ha generado los flujos suficientes para cubrir sus necesidades de inversión en años recientes. Es importante recordar que la Compañía históricamente ha demostrado la capacidad de financiar crecimiento mediante la bursatilización a largo plazo en pesos y UDI's de algunas de sus Autopistas Concesionadas. La Compañía ha llevado a cabo algunas bursatilizaciones que han contribuido de forma significativa al balance general de la Compañía, que junto con la caja han permitido adquirir y desarrollar nuevos proyectos de infraestructura. La Compañía exitosamente incrementó el número de sus concesiones de 8 en 2006 a 22 en 2020. Este crecimiento ha mantenido a la Compañía como una de las principales titulares y operadoras de concesiones en México.

Generación de flujos de efectivo atractivos y predecibles

Las operaciones de la Compañía han demostrado durante los últimos años flujos de efectivo estables y predecibles. Durante el periodo de tres años que terminó el 31 de diciembre de 2020, la UAFIDA consolidada de la Compañía disminuyó a una TCAC del 2.1%. La Compañía reportó ingresos consolidados por \$9.9 mil millones para 2020, \$12 mil millones para 2019, y \$12.2 mil millones para 2018, con un margen de UAFIDA de 60%, 59%, y 58.3% respectivamente. Los resultados para el ejercicio del 2020 reflejan el

efecto negativo que tuvo durante el año la epidemia del SARS-CoV-2 en los distintos segmentos de la Compañía.

En el sector de concesiones de infraestructura para el transporte, las 20 concesiones que se encontraban en operaciones en el año 2020 cuentan con un historial de flujos de tráfico diario constante alcanzando un tráfico de vehículos de 80.9 millones en 2020, 100.1 millones en 2019 y 103.8 millones en 2018. Asimismo, están amparadas por concesiones que tienen una vigencia promedio de 30 años. Por otro lado, la concesión portuaria se encuentra en un parámetro similar de estabilidad y crecimiento. La terminal portuaria de Altamira procesó 200,850 contenedores en 2020, 251,337 contenedores en 2019 y 242,544 contenedores en 2018. La vigencia restante de la concesión es de 35 años, para más información del Puerto de Altamira consultar la sección Concesiones del presente Reporte Anual.

La división de materiales e insumos ha representado ingresos de \$341.8 millones para 2020, \$406.4 millones para 2019, y \$635.2 millones para 2018. El decremento entre el 2018 y el 2019 se debe al aumento de las operaciones en el año 2019 de la planta de asfalto de la Ciudad de México. El decremento entre el 2019 y el 2020 es a causa de la pandemia del COVID-19.

Finalmente, la división de construcción (que incluyen los efectos de IFRIC 12) presentó ingresos de \$1,543.9 para 2020, \$3,028.9 millones para 2019, y \$3,817.9 millones para 2018.

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

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

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

Comparado con otros titulares de concesiones en América Latina, la Compañía tiene una de las carteras de concesiones con el promedio de vigencia más largo, siendo este de 30 años al 31 de diciembre de 2020. Este es el resultado de concesiones recientemente desarrolladas y adquiridas, así como del esfuerzo de la administración con las autoridades reguladoras para lograr la prórroga de concesiones existentes a cambio de la ampliación y mejora de capital de carreteras existentes.

La Compañía también cuenta con líneas de negocios complementarias tales como la producción de mezclas asfálticas y agregados, la construcción y mantenimiento de carreteras y una terminal portuaria, los cuales representan en su conjunto el 28.4% de los ingresos consolidados de la Compañía en el 2019.

Perfil financiero y posición de efectivo sólidos

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

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

La Compañía cuenta con una exitosa trayectoria en lo que respecta a la operación y expansión de su cartera de concesiones, así como la prórroga de la vigencia de las mismas, inclusive en épocas en las que el entorno económico, regulatorio y competitivo ha sido difícil. Durante el periodo de 2006 a 2019, el número de proyectos de infraestructura para transportes de la Compañía pasó de 8 a 22, que al día de hoy incluyen 29 tramos carreteros de cuota, dos terminales portuarias, la operación de un puente de cuota y un contrato para la operación de telepeaje de las autopistas de FONADIN. Por ejemplo, en medio de la crisis económica de 2008 la Compañía obtuvo la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor, y este año 2020, a pesar de la pandemia del SARS-CoV-2, el grupo obtuvo la Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes.

A la fecha, el desarrollo de las concesiones mencionadas se ha realizado de conformidad con los plazos previstos originalmente en los títulos de concesión correspondientes. Además, la Compañía ha trabajado exitosamente con el Gobierno Federal y los gobiernos estatales para la prórroga de diversas de sus concesiones.

La Compañía considera que este crecimiento en los proyectos de infraestructura que le fueron concesionados en años recientes, así como su prórroga, es un reflejo de su conocimiento operativo y experiencia en el sector de las concesiones de infraestructura para transportes, así como a su exitosa trayectoria probada en la administración de proyectos complejos. Como reflejo de lo anterior, se terminó la construcción de la autopista Monterrey - Nuevo Laredo tramo La Gloria - San Fernando, la cual inició operaciones en el mes de julio de 2020, a pesar de los retos a los que se enfrentó la compañía derivados de la pandemia de -19. De igual manera, se logró ganar la Concesión para el Libramiento de Aguascalientes en medio de las adversidades que ha representado la epidemia actual para la economía del país.

Equipo directivo con gran experiencia y bien integrado

Los miembros del equipo directivo de la Compañía cuentan con 28 años de experiencia en promedio en los sectores de infraestructura, identificando, desarrollando y operando autopistas, terminales portuarias, aeropuertos y plantas de tratamiento de agua en todo México y América Latina. Adicionalmente, el equipo directivo de la Compañía cuenta con más de 25 años de experiencia en el sector financiero, lo que le ha ayudado a la Compañía a identificar estructuras de financiamiento apropiadas para financiar proyectos, al mismo tiempo que se mantiene una posición financiera sólida. Como se ha visto entre 2006 y 2020, el equipo directivo de la Compañía cuenta con una trayectoria probada para obtener nuevas concesiones de infraestructura para transporte a través de licitaciones públicas y mediante adquisiciones, así como para la promoción, el desarrollo, diseño, financiamiento y construcción de los proyectos de infraestructura concesionados.

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

Estrategia

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

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

- La promoción y desarrollo de nuevas oportunidades de negocio en colaboración con las autoridades gubernamentales; y

- La operación exitosa de las concesiones existentes.

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

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

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

- Invirtiendo en mejoras a las concesiones resultan en ingresos adicionales. A fin de mejorar el estado de sus carreteras y dar una mejor respuesta a las necesidades de las comunidades que las utilizan, la Compañía invierte periódicamente en obras de mantenimiento para mejorar las condiciones de las Autopistas Concesionadas en adición a aquellas que se requieren conforme al título de concesión. Estas mejoras se llevan a cabo con la aprobación de las autoridades competentes y frecuentemente llevan a la obtención de ingresos adicionales a través del incremento en cuotas de peaje o el incremento en tráfico o ambos.
- Mejorando el desempeño operativo de las concesiones. La Compañía busca maximizar la rentabilidad de sus concesiones en términos de los flujos de efectivo generados por las mismas, concentrándose para ello en incrementar el nivel de eficiencia de sus operaciones.
- Negociación de prórrogas de la vigencia de las concesiones. Con el fin de obtener la prórroga de sus concesiones, la Compañía participa en negociaciones en virtud de las cuales se compromete a reinvertir en las mismas de conformidad con la legislación mexicana. Al celebrar un nuevo título de concesión, la Compañía negocia la inclusión de disposiciones que le permitan potencialmente prorrogar la vigencia de las concesiones en relación con inversiones futuras, con miras a maximizar el valor de sus activos.

b) Resumen de información financiera.

El capital social de la Compañía está representado por 429'539,581 Acciones inscritas en el RNV de la CNBV, de las cuales (i) 380'123,523 son Acciones Ordinarias, Clase I, nominativas con pleno derecho de voto, sin expresión de valor nominal, y (ii) 49'416,058 son Acciones Serie L, nominativas, de voto limitado, sin expresión de valor nominal. Las Acciones de la Compañía comenzaron a cotizar en la BMV el 22 de septiembre de 1993, bajo la clave de cotización "PINFRA".

La Compañía cuenta con 315,264 ADRs en circulación, cada uno representando 20 acciones del capital social, depositados en Bank of New York Mellon.

Las siguientes tablas muestran los precios máximos y mínimos de cotización de las Acciones Ordinarias en la BMV durante los ejercicios y trimestres indicados:

Por cada uno de los siguientes ejercicios:

Año	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
2018	\$206.17	\$171.19	\$188.98	\$194.64	\$188.13	150,028,339
2019	\$186.70	\$182.04	\$184.37	\$184.33	\$184.42	123,519,400
2020	\$182.85	\$155.55	\$260.62	\$169.15	\$167.81	125,570,000

Por cada uno de los siguientes trimestres:

	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
4/2018	\$197.56	\$178.80	\$190.18	\$194.64	\$180.74	41,641,973
3/2018	\$192.87	\$175.76	\$183.43	\$180.05	\$177.44	30,708,220
2/2018	\$206.17	\$175.73	\$194.73	\$176.09	\$199.09	31,461,092
1/2018	\$204.82	\$171.19	\$187.58	\$204.82	\$188.13	46,217,054
4/2019	\$187.38	\$183.21	\$185.29	\$185.13	\$185.35	26,096,360
3/2019	\$179.03	\$174.41	\$176.72	\$176.66	\$176.58	39,925,540
2/2019	\$195.73	\$191.47	\$193.60	\$193.44	\$193.86	28,867,540
1/2019	\$188.07	\$182.41	\$185.24	\$184.33	\$184.42	28,629,960
4/2020	\$171.90	\$145.94	\$244.87	\$152.63	\$158.64	8,960,000
3/2020	\$176.03	\$154.02	\$253.04	\$164.20	\$241.21	8,650,000
2/2020	\$176.82	\$150.65	\$252.15	\$163.10	\$166.73	9,816,000
1/2020	\$206.64	\$171.58	\$292.43	\$196.69	\$185.06	14,423,000

Las siguientes tablas muestran los precios máximos y mínimos de cotización de las Acciones Serie L en la BMV en la fecha de su colocación y durante los siguientes meses:

Fecha y precio de colocación: 15 de julio de 2014; \$172.00 (ciento setenta y dos Pesos 00/100 M.N.) por Acción.						
	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
Enero de 2018	146.94	143.00	144.85	145.00	146.23	1,295,309
Febrero de 2018	144.71	137.23	141.60	143.83	138.49	595,658
Marzo de 2018	132.60	123.30	128.36	132.60	126.39	3,466,705
Abril de 2018	130.57	121.29	125.84	123.42	130.57	561,681
Mayo de 2018	132.00	119.13	125.43	130.57	131.86	1,119,962
Junio de 2018	144.00	128.67	132.47	132.50	144.00	738,997
Julio de 2018	142.00	131.25	137.92	136.35	142.00	326,977
Agosto de 2018	147.47	138.10	142.62	142.00	147.47	458,846
Septiembre de 2018	147.49	141.55	145.19	147.47	147.38	954,164
Octubre de 2018	147.44	138.84	143.85	146.11	139.50	536,806
Noviembre de 2018	143.47	118.54	134.28	143.47	127.50	2,685,930
Diciembre de 2018	127.89	120.60	123.94	123.49	127.12	1,376,596
Enero 2019	202.54	195.75	199.15	199.46	199.27	11,517,870
Febrero 2019	199.15	193.18	196.16	196.42	196.17	7,741,370
Marzo 2019	201.19	195.86	198.52	198.64	198.46	9,370,720
Abril 2019	202.38	197.22	199.80	199.17	199.65	8,062,880
Mayo 2019	200.97	197.01	198.99	199.22	199.40	10,750,970
Junio 2019	176.08	172.52	174.30	174.18	174.77	10,053,690
Julio 2019	195.43	190.83	193.13	193.35	192.70	10,436,780
Agosto 2019	171.91	166.80	169.35	169.19	169.18	17,047,640
Septiembre 2019	186.77	182.16	184.47	184.19	184.68	12,441,120
Octubre 2019	190.57	186.19	188.38	187.94	188.04	7,955,160
Noviembre 2019	195.63	191.84	193.74	193.67	194.01	7,706,490
Diciembre 2019	194.75	190.06	192.40	192.42	192.70	10,434,710
Enero 2020	209.50	193.53	306.26	194.6	203.86	12,430,000
Febrero 2020	208.95	177.52	297.71	203.36	192.13	12,800,000
Marzo 2020	201.49	143.70	273.34	192.11	159.19	18,000,000
Abril 2020	174.74	141.88	245.68	154.71	167.43	9,777,000
Mayo 2020	174.26	151.39	249.95	167.80	167.21	8,290,000
Junio 2020	181.47	158.70	260.82	166.80	165.56	11,390,000
Julio 2020	173.68	150.38	248.87	165.15	163.38	10,300,000
Agosto 2020	179.53	160.51	259.78	164.98	162.68	7,580,000
Septiembre 2020	174.89	151.17	250.47	162.47	156.37	8,090,000
Octubre 2020	157.04	137.00	225.54	155.15	138.96	6,960,000
Noviembre 2020	175.11	140.71	145.46	141.00	161.35	11,810,000
Diciembre 2020	183.55	160.13	163.61	161.75	175.63	8,110,000

3) FACTORES DE RIESGO.

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

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

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

Riesgos relacionados con las actividades de la Compañía.

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

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

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

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

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

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

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

autoridades gubernamentales competentes para revocar cualquiera de nuestras concesiones, ver “Concesiones”

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

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

La Compañía no puede garantizar que los niveles de tráfico actuales o proyectados de sus carreteras se mantendrán estables o aumentarán. La disminución del tráfico podría afectar en forma adversa las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Debido al impacto de las crisis crediticias y los trastornos del sistema financiero a nivel global en años recientes, el gobierno ha aplazado las licitaciones de ciertos proyectos debido a la necesidad de evaluar su viabilidad conforme a la situación económica actual. Estas y otras demoras, incluyendo las demoras en los pagos,

también pueden deberse a los cambios de administración tanto a nivel federal como estatal y municipal, a la revisión de los términos de los contratos adjudicados o al enfoque en prioridades distintas a las de la administración anterior. Los acontecimientos de carácter económico o político en México y a nivel global se encuentran fuera del control de la Compañía y pueden afectar en forma negativa sus operaciones. Véase la sección “Riesgos relacionados con la situación de México—Los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales en México podrían afectar las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Compañía puede incurrir en retrasos en la construcción o incrementos en costos por diversos motivos que se encuentran fuera de su control, incluyendo las demoras en la obtención de la Liberación del Derecho de Vía, la escasez de materiales para construcción, problemas de orden laboral, condiciones de inseguridad, desastres naturales y mal tiempo. Los términos de las concesiones carreteras pueden exigir que el concesionante, el concesionario o ambos, obtengan la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto de acuerdo con el calendario de construcción. En el supuesto de que dicha autorización no se obtenga en forma

oportuna para los proyectos que aún se encuentran en proceso de construcción, la Compañía podría incurrir en costos y demoras adicionales y, por tanto, podría verse en la necesidad de solicitar la modificación o prórroga de la vigencia de la concesión respectiva. Además, los costos de mantenimiento superiores a los previstos también podrían afectar la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía. La Compañía no puede garantizar que la autoridad concesionante estará de acuerdo en modificar la concesión aplicable para mitigar los efectos de cualquier incremento en costos.

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

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

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

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

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

Al 31 de diciembre de 2020 aproximadamente el 55% de los empleados de la Compañía estaban afiliados a distintos sindicatos. Véase la sección “Emisora – Recursos Humanos”. La Compañía no puede garantizar que no habrá conflictos de índole laboral en el futuro, incluyendo durante la renegociación de los contratos colectivos de trabajo, que se realiza cada año en relación con los salarios y cada dos años en relación con las demás prestaciones y disposiciones laborales.

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

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

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

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

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

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

El riesgo de mercado es la posibilidad de que cambios en las tasas de interés y precios de mercado de ciertos valores resulten en pérdidas para la Compañía. Dentro del curso habitual de sus operaciones, la Compañía está expuesta a riesgos de mercado que están relacionados principalmente con la posibilidad de que ciertos cambios en la tasa de conversión de UDIs a Pesos afecten en forma adversa el valor de sus activos y pasivos financieros o sus futuros flujos de efectivo y ganancias. Las UDIs son un factor de conversión que toma en consideración los efectos contables de la inflación. Al 31 de diciembre de 2020, el 25.1% de las obligaciones de deuda de la Compañía, principalmente bursatilizaciones, estaban denominadas en UDIs. Este riesgo está mitigado en forma parcial por el hecho de que los ingresos generados por las concesiones que fueron bursatilizados están sujetos a ajustes anuales con base en el índice de inflación.

Adicionalmente, las tasas de interés nominales vigentes en México han sido y se prevé que seguirán siendo elevadas en comparación con otros países. En 2018, 2019 y 2020 la tasa de interés promedio anualizada para los Cetes a 28 días fue del 7.62%, 7.84% y 5.33 ^[1]%, respectivamente. En la medida en que la Compañía contrate deuda adicional denominada en Pesos, las tasas de interés aplicables podrían ser más elevadas.

Riesgos relacionados con la situación de México

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

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

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

[1] Información publicada por Banxico, disponible en: <http://www.banxico.org.mx>

Durante el periodo comprendido de 2001 a 2003, el país atravesó por un periodo de lento crecimiento debido principalmente al desacelere de la economía de los Estados Unidos de América. En 2012 el PIB aumentó 3.81% y la inflación fue de 4.12%, en 2013, el PIB aumentó en tan sólo 1.13% y la inflación fue de 3.564%, en 2014 el PIB creció 2.15% y la inflación fue de 4.086% , en 2015 el PIB creció 2.57% y la inflación fue de 2.28%, en 2016 el PIB creció 2.39% y la inflación fue de 2.9710%, en 2017 el PIB creció 2.111% y la inflación fue de 6.7711%, en 2018 el PIB creció 2%¹² y la inflación fue de 4.8311%, en el 2019 el PIB decreció 0.1%¹² y la inflación fue de 2.83% y en el 2020 el PIB decreció 8.3%¹² y la inflación fue de 3.15%.

Adicionalmente, las tasas de interés nominales vigentes en México han sido y se prevé que seguirán siendo elevadas en comparación con otros países. En 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020 la tasa de interés promedio anualizada para los Cetes a 28 días fue del 4.17% ,6.69% ,7.62% ,7.84% y 5.33% respectivamente.

En la medida en que la Compañía contrate deuda adicional denominada en Pesos, las tasas de interés aplicables podrían ser más elevadas.

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

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

¹ Información publicada por el banco de Mundial disponible en www.bancomundial.org

² Información publicada por el banco de Mundial disponible en www.bancomundial.org

³ Información publicada por el Economista, disponible en: <http://eleconomista.com.mx/finanzas-publicas/2014/02/21/pib-mexico- apenas-avanzo-11-2013>

⁴ Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, disponible en: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/indiceprecios/calculadorainflacion.aspx>

⁵ Información publicada por el Economista, disponible en: <http://eleconomista.com.mx/finanzas-publicas/2015/02/20/pib-mexico-registra-alza-anual-26-4t-2014>

⁶ Información publicada por CNNEXPANSIÓN disponible en: <http://www.cnnexpansion.com/economia/2015/01/08/la-inflacion-en-mexico-cierra-2014-en-408>

⁷ Información publicada por el Financiero, disponible en <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/pib-de-mexico-crecimiento-4t15-2015-inegi.html>

⁸ Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, disponible en <http://www.inegi.org.mx/sistemas/indiceprecios/CalculadoraInflacion.aspx>

⁹ Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, disponible en <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/cn/pibt/>

¹⁰ Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, disponible en <http://www.inegi.org.mx/sistemas/indiceprecios/CalculadoraInflacion.aspx>

¹¹ Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, disponible en <http://www.inegi.org.mx/sistemas/indiceprecios/CalculadoraInflacion.aspx>

¹² Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, disponible en <http://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?ag=00#divFB6207067864>
EOPIBT Anexo 1. Originales. Variación porcentual anual 2020

[14] Información publicada por Banxico, disponible en: <http://www.banxico.org.mx>

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

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

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

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

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

Históricamente, tanto la economía nacional como el precio de los valores emitidos por las empresas mexicanas han sido afectados, en distinta medida, por la situación económica y las condiciones de mercado imperantes en otros países. El valor de mercado de los valores de compañías mexicanas es, hasta cierto grado, afectado por las condiciones económicas y de mercado en los mercados de otros países emergentes. La reacción de los inversionistas al desarrollo en México o cualquiera de esos otros países podría tener un efecto adverso en el valor de mercado de los valores de emisoras mexicanas, incluyendo nuestra Compañía.

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

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

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

En los últimos tiempos México ha atravesado un periodo de creciente violencia, principalmente como resultado del narcotráfico y el crimen organizado que acompaña a dichas actividades. En los últimos años, estas actividades, su posible aumento y la violencia relacionada con las mismas han afectado los volúmenes de tráfico

en algunas de las carreteras de la Compañía y podrían forzar al gobierno a adoptar medidas drásticas que afecten la circulación vehicular y los derechos de la Compañía con respecto a ciertas Autopistas Concesionadas, todo lo cual tendría un efecto negativo en las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

Riesgos relacionados con las Acciones Serie L

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

La Compañía tiene dos series de acciones, las Acciones Ordinarias que otorgan a sus tenedores plenos derechos de voto y las Acciones Serie “L” que otorgan derechos de voto limitados a sus tenedores. Ver “Descripción del Capital Social”.

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

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

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

En virtud de lo anterior, el número de Acciones Serie “L” emitidas por la Compañía es limitado, lo cual puede tener un efecto adverso sobre la liquidez y el precio de mercado de las Acciones Serie “L”.

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

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

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

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

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

- la volatilidad excesiva en el precio de mercado y el volumen de operación de los valores emitidos por otras empresas del sector, que no necesariamente guardan relación con el desempeño operativo de dichas empresas;
- las percepciones de los inversionistas en cuanto a las perspectivas de la Compañía y el sector al que pertenece;
- las diferencias entre los resultados financieros y de operación reales y los esperados por los inversionistas;
- los cambios en el nivel de utilidades o los resultados de operación;
- el desempeño operativo de empresas similares a la Compañía;
- los actos realizados por los Accionistas Principales de la Compañía con respecto a la venta de sus acciones, o las percepciones en el sentido de que éstos planean vender dichas acciones;
- la contratación o pérdida de los directivos clave;
- los anuncios de adquisiciones, ventas, alianzas estratégicas, coinversiones o compromisos de inversión efectuados por los competidores de la Compañía;
- la promulgación de nuevas leyes o reglamentos, o los cambios de interpretación de las leyes y los reglamentos vigentes —incluyendo los lineamientos fiscales— aplicables a las operaciones de la Compañía;
- las tendencias generales de la economía o los mercados financieros en México, los Estados Unidos de América y el resto del mundo, incluyendo las derivadas de las guerras, los actos de terrorismo o las medidas adoptadas en respuesta a dichos hechos, y
- la situación y los acontecimientos de orden político, económico y social en México, los Estados Unidos de América y otros países.

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

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

Los Accionistas Principales son titulares aproximadamente del 43.57% de las Acciones suscritas y pagadas de la Compañía. Asimismo, las Acciones Serie “L”, representan aproximadamente 11.5% del total de las acciones en circulación de la Compañía. Por lo tanto, mientras los Accionistas Principales continúen siendo titulares de un número sustancial de Acciones Ordinarias representativas del total del capital social de la Compañía, éstos tendrán la facultad de influir en la toma de decisiones sobre todas las cuestiones que se sometan a la consideración de los accionistas, incluyendo aquéllas respecto de las cuales las Acciones Ordinarias sí confieren derechos de voto y, por tanto, continuarán influyendo en las políticas de negocios y asuntos de la Compañía, incluyendo, entre otros, los siguientes:

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

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

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

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

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

Para que una asamblea extraordinaria o una asamblea especial se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberán estar presentes o representadas cuando menos el 75% de las Acciones representativas de su capital social. Tratándose de segunda o ulterior convocatoria, las asambleas extraordinarias o especiales se considerarán legalmente instaladas cuando se encuentren presentes o representadas cuando menos el 67% de las Acciones representativas de su capital social. En todo caso, las resoluciones de las asambleas extraordinarias y especiales serán válidas cuando se tomen por el voto afirmativo de cuando menos el 50% de las Acciones representativas del capital suscrito y pagado, con la excepción de ciertos asuntos que deberán ser aprobados por el voto afirmativo del 66.66% de las Acciones representativas del capital suscrito y pagado.

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

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

Otros Riesgos

La Compañía no puede garantizar que pagará dividendos en el futuro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Al 31 de diciembre de 2020, los consejeros y directivos relevantes de la Compañía eran titulares, en conjunto, de aproximadamente más del 36.75% del capital en circulación de la Compañía. Dicho número de acciones incluye las acciones pertenecientes a la señora Adriana Graciela Peñaloza Alanís (consejera de la Compañía), y el señor David Peñaloza Alanís (presidente del consejo de administración de la Compañía y director general de la Compañía). Los actos realizados por los consejeros y directivos relevantes de la Compañía por lo que respecta a la venta de las Acciones de que son titulares, o la percepción de que dichas personas tienen planeado vender sus Acciones, podría afectar en forma adversa el precio de cotización de las Acciones de la Compañía en la BMV.

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

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

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

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

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

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

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 por lo que respecta a sus actividades; y (iii) declaraciones en cuanto a las presunciones subyacentes en que se basan dichas declaraciones. Las declaraciones respecto al futuro contienen expresiones tales como “pretende”, “prevé”, “considera”, “estima”, “espera”, “pronostica”, “planea”, “predice”, “busca”, “podría”, “debería”, “posible”, “lineamiento” y otros vocablos similares, sin embargo, no son los únicos términos utilizados para identificar dichas declaraciones.

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

- las restricciones a la capacidad de la Compañía para operar sus concesiones actuales en términos rentables;
- la revocación o el rescate de las concesiones de la Compañía;
- las restricciones a la capacidad de la Compañía para obtener nuevas concesiones y operarlas en términos rentables;

- los actos del gobierno y sus funciones de regulación con respecto a las concesiones de la Compañía;
- la competencia en la industria y los mercados de la Compañía;
- los incrementos en los costos de construcción y los gastos de operación;
- el incremento de las inversiones en activos de la Compañía y la incapacidad de esta para concluir la construcción de sus proyectos dentro del calendario y presupuesto correspondientes;
- el desempeño de la economía nacional;
- las restricciones a la capacidad de la Compañía para allegarse de fuentes de financiamiento en términos competitivos;
- la capacidad de la Compañía para cubrir el servicio de su deuda;
- el desempeño de los mercados financieros y la capacidad de la Compañía para renegociar sus obligaciones financieras en la medida necesaria;
- las restricciones cambiarias y a las transferencias de fondos al extranjero;
- la capacidad de la Compañía para implementar sus estrategias corporativas;
- la falla de los sistemas de tecnología de la información de la Compañía, incluyendo sus sistemas de datos y comunicaciones;
- los desastres naturales que afectan a las concesiones de la Compañía;
- las fluctuaciones en los tipos de cambio, las tasas de interés o el índice de inflación;
- el efecto de los cambios en las políticas contables, la promulgación de nuevas leyes, la intervención de las autoridades gubernamentales, la emisión de órdenes gubernamentales o la política monetaria o fiscal de México;
- las disminuciones del tráfico en las carreteras concesionadas de la Compañía; y
- los demás factores de riesgo descritos en esta sección.

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

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

Dados los riesgos y las incertidumbres y presunciones antes descritas, es posible que los hechos descritos en las declaraciones respecto al futuro no lleguen a ocurrir. Las declaraciones respecto al futuro

son válidas hasta la fecha de este 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 sus resultados reales difieran sustancialmente de los expresados en las declaraciones respecto al futuro. Aun cuando la Compañía considera que los planes y las intenciones y expectativas reflejadas en las declaraciones respecto al futuro son razonables, no puede garantizar que logrará llevarlos a cabo. Además, los inversionistas no deben interpretar las declaraciones relativas a las tendencias o actividades previas como una garantía de que dichas tendencias o actividades continuarán en el futuro. Todas las declaraciones a futuro imputables a la Compañía o sus representantes, ya sean escritas, verbales o en formato electrónico, están expresamente sujetas a esta advertencia.

Riesgos relacionados con la pandemia actual por el virus SARS-CoV-2

En diciembre 2019 inició el brote de COVID-19 (SARS-CoV-2), una enfermedad conocida como “Coronavirus”. En marzo de 2020, fue denominada como pandemia a nivel mundial por la Organización Mundial de la Salud, su expansión global ha motivado una serie de medidas de contención. Desde etapas tempranas de la enfermedad, PINFRA instaló un Comité para enfrentar esta crisis, integrado por los principales directivos de la Administración. A la fecha de emisión de los estados financieros consolidados, las consecuencias para nuestra compañía se sujetan continuamente a un proceso de evaluación, sin embargo, se están tomando acciones tendientes a minimizar el impacto en la cobranza y liquidez, la adecuada gestión de compromisos de pago futuros, y el ajuste a las condiciones de cumplimiento de créditos que pudieran ser necesarios. La administración está generando constantemente escenarios para determinar futuras necesidades.

Los efectos en la situación financiera y los flujos de efectivo consolidados, dependerán en gran medida de la duración de la contingencia y de los efectos en los mercados locales y globalizados, así como de la capacidad de reacción y adaptación de todos los agentes económicos impactados.

Asimismo, y a pesar de las disminuciones en algunos aforos carreteros, PINFRA tiene una posición muy sólida en términos de liquidez, así como una exposición limitada a pérdidas crediticias o de valuación de activos. De igual manera, los periodos de vigencia de las concesiones, nos permiten pensar que la situación se podrá revertir en el futuro, lo cual le permitirá cumplir los compromisos y obligaciones.

4) OTROS VALORES.

A la fecha de este Reporte Anual, la Compañía tiene inscritas en el RNV 429,539,581 Acciones, de las cuales (i) 380´123,523 son Acciones Ordinarias, Clase I, nominativas con pleno derecho de voto, sin expresión de valor nominal, y (ii) 49,416,058 son Acciones Serie L, nominativas, de voto limitado, sin expresión de valor nominal, todas las cuales corresponden a la parte fija, mismas que cotizan en la BMV bajo la clave de pizarra “PINFRA”.

Asimismo, la Compañía en 2020 tiene emitidos certificados bursátiles fiduciarios a través de sus Subsidiarias al amparo de las siguientes emisiones:

Emisión Santa Ana-Altar, 2006

Emisión Tenango-Ixtapan de la Sal, 2014.

Emisión del Paquete Puebla, 2019

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

En septiembre de 1993, la Compañía realizó una oferta pública de ADRs, cada uno representando 20 acciones del capital social de la Compañía, los cuales fueron listados en la NYSE. Con base en esta oferta, la Compañía celebró el 29 de septiembre de 1993 el Contrato de Depósito con Bank of New York Mellon (antes, el New York Bank), en su calidad de depositario. El 22 de febrero de 2002, los ADRs de la Compañía fueron removidos del listado de NYSE, pero a la fecha del presente Reporte Anual, el Contrato de Depósito continúa siendo vigente y las ADRs de la Compañía continúan en circulación.

Hemos sido informados por Bank of New York Mellon, en su carácter de depositario del Contrato de Depósito, que, al 31 de diciembre de 2019, se encontraban 315,264 ADRs vigentes en su registro, los cuales representan 6'305,280 Acciones Ordinarias.

Las siguientes tablas muestran los precios máximos, mínimos y volumen operado en el mercado extranjero por los periodos que se indican.

En los últimos 5 años:

Año	Máximo	Mínimo	Volumen
2016	\$268.09	\$163.53	224
2017	\$236.98	\$149.33	887.16
2018	\$224.44	\$163.05	50,416
2019	\$287.65	\$211.59	20,500
2020			

Nota: Precio de los ADRs en dólares Americanos.

En los semestres de los últimos 2 ejercicios:

Periodo	Máximo	Mínimo	Volumen
Primer Semestre 2019	\$210.435	\$187.47	996.33
Segundo Semestre 2019	\$216.64	\$197.49	778
Primer Semestre 2020	\$211.80	\$196.75	626
Segundo Semestre 2020	\$215.00	\$186.38	594

Nota: Precio de los ADRs en dólares Americanos.

En los últimos doce meses:

	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
Enero	206.25	196.65	201.47	198.00	199.92	4,634
Febrero	211.80	195.51	203.06	202.10	198.50	4,061
Marzo	207.00	177.03	195.44	198.50	196.75	4,300
Abril	209.00	188.92	201.60	196.75	202.50	4,234
Mayo	202.50	174.04	181.14	202.50	174.24	4,166

Junio	187.98	164.93	173.82	174.24	187.98	3,650
Julio	224.44	174.14	194.38	187.98	187.53	4,276
Agosto	215.00	186.38	197.20	187.53	215.00	4,536
Septiembre	224.00	200.00	209.64	215.00	206.19	4,193
Octubre	210.59	179.51	202.54	206.19	179.51	4,659
Noviembre	195.00	163.05	179.94	179.51	180.00	3,959
Diciembre	187.57	166.51	178.51	180.00	186.79	3,749

Nota: Precio de los ADRs en dólares Americanos.

En junio de 2012, la Compañía presentó una solicitud ante la SEC para terminar el registro de sus ADRs ante esa Comisión. En consecuencia, en septiembre de 2012 los ADRs de la Compañía dejaron de estar listados ante dicha Comisión.

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

5) CAMBIOS SIGNIFICATIVOS A LOS DERECHOS DE VALORES INSCRITOS EN EL RNV.

Salvo por la emisión de las Acciones Serie L y la consecuente reforma a los estatutos sociales, la Compañía no ha realizado cambio significativo alguno a los derechos de los valores inscritos en el RNV.

6) DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO.

La documentación presentada por la Compañía a la CNBV y a la BMV se encuentra disponible para su consulta en la página de Internet de la CNBV, www.gob.mx/cnbv; la página de Internet de la BMV, www.bmv.com.mx; y la página de Internet de la Compañía, www.pinfra.com.mx.

La Compañía proporcionará a todo accionista que lo solicite mediante solicitud por escrito, copia de dicha documentación, además de cualquier dato o documentación a detalle necesario para la evaluación correcta de la Compañía. Dicha solicitud deberá dirigirse a las oficinas de la Compañía ubicadas en Bosque de Cidros No. 173, Colonia Bosques de las Lomas, 05120 México, Ciudad de México, o a la dirección de correo electrónico carloscesarman@pinfra.com.mx y/o inversionistas@pinfra.com.mx, a la atención del Lic. Carlos Césarman Kolteniuk o al teléfono 27890200 ext 11201.

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

II. LA COMPAÑÍA

1) ACTIVIDADES DE LA COMPAÑÍA.

a) NEGOCIO

La Compañía es una de las principales compañías de operación de concesiones en México con base en el número de concesiones en nuestro portafolio. A la fecha, la Compañía cuenta, directa o indirectamente con 22 concesiones, conformadas por 29 carreteras, dos terminales portuarias, el contrato de operación de un puente y un contrato de operación de telepeaje para las autopistas del FONADIN. Las concesiones carreteras incluyen la operación de 29 autopistas de cuota (25 de las cuales se encuentran en operación total, 2 de ellas en etapa de construcción y 2 de ellas en etapa de construcción y operación parcial) y un puente. Adicionalmente a la operación de concesiones de infraestructura la Compañía participa en (i) la supervisión de construcción, operación y mantenimiento de carreteras; y (ii) la producción de asfalto y otros insumos relacionados con la construcción de carreteras. El propósito principal de estas actividades es proveer de servicios al portafolio de concesiones de la Compañía, a efecto de minimizar costos con el objetivo de incrementar su retorno de inversión, con ingresos consolidados equivalentes, \$12.2 mil millones para 2018, \$12 mil millones para 2019 y \$9.9 mil millones para 2020.

La división de concesiones representó el 81% de los ingresos consolidados de la Compañía para 2020. Al separar ese 81%, 71.6% se deriva de la operación de las concesiones carreteras y operación del puente, mientras que el 9.4% restante proviene de la concesión portuaria. Las 29 carreteras de cuota y el puente tienen una extensión total de 1,098 km y se encuentran ubicadas estratégicamente y principalmente en áreas de alta densidad poblacional, con un TPDV de 221,175¹³ al 31 de diciembre de 2020. Durante el año 2020, más de 80.9 millones de vehículos transitaron a través de las concesiones de la Compañía.

La Compañía tiene presencia nacional con concesiones ubicadas en la Ciudad de México y los Estados de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Michoacán, Colima, Sonora, Tamaulipas, Nuevo León, Aguascalientes y Veracruz. Las concesiones de la Compañía producen ingresos estables y flujos de efectivo predecibles, los cuales, en virtud de que hemos reducido nuestra deuda, proveen de recursos para desarrollar nuevos proyectos de infraestructura. Adicionalmente, hemos sido capaces de extender los términos de varias concesiones mediante la ampliación y mejora de carreteras existentes. Al 31 de diciembre de 2020, el plazo promedio de nuestras concesiones era de 30 años.

La concesión portuaria de la Compañía se encuentra localizada en Altamira, Tamaulipas, donde la Compañía opera una terminal portuaria de usos múltiples, con capacidad para procesar anualmente aproximadamente 500,000 contenedores. El puerto está ubicado en un área de aproximadamente 269,470 m², 600 metros de frente al mar, e incluye una opción para extender dicha longitud en 350 metros adicionales. Durante 2020, se procesaron 200,850 contenedores, 449,540 toneladas de acero, 15,537 toneladas de carga general y 500 automóviles. La otra concesión se encuentra en Veracruz, Veracruz. La terminal se encuentra en etapa de construcción, su superficie total aproximada es de 182,337.05 m² y un frente al mar aproximado de 550 metros.

La división de construcción y mantenimiento presta servicios principalmente a las concesiones de la Compañía y, en ciertas situaciones limitadas, a terceros. A través de esta división de negocios la Compañía presta servicios de construcción para sus nuevos desarrollos de infraestructura, así como para servicios de mantenimiento para las concesiones que se encuentran en plena operación. Esta división de negocio representó el 15.5% de nuestros ingresos consolidados en el 2020.

¹³ Incluye el 100% del TPDV de las concesiones donde PINFRA tiene un porcentaje de participación: Monterrey-Nuevo Laredo (80%), Segundo Piso de Puebla (49%), Siglo XXI (51%), Morelia-Aeropuerto (50%) y JOLOPO (42.5%).

A través de la división de materiales e insumos, la Compañía opera una de las plantas de asfalto más grandes del área metropolitana de la Ciudad de México. La Compañía produce mezclas asfálticas que se utilizan para pavimentar carreteras y caminos suburbanos. Nuestra planta de asfalto tiene una capacidad aproximada de 1.4 millones de toneladas. En 2020, la Compañía produjo 360,218 toneladas de mezcla asfáltica. Adicionalmente, opera otras plantas que se dedican a la extracción y comercialización de materiales pétreos que se utilizan para obras de urbanización y la construcción de caminos. Nuestra división de materiales e insumos representó el 3.4 de nuestros ingresos consolidados.

b) HISTORIA

La Compañía es producto de la conciliación del procedimiento de concurso mercantil y la reestructuración corporativa y operativa de Grupo Tribasa, S.A. de C.V., una empresa fundada en 1969 que se convirtió en una de las mayores operadoras de proyectos de infraestructura en el país. Como parte de dicha reestructuración, en 2003 el nuevo equipo directivo de la Compañía llegó a un acuerdo definitivo con sus acreedores, tras lo cual la Compañía adoptó un nuevo modelo de negocios centrado en la promoción, el desarrollo y la administración de proyectos de infraestructura.

En 2005 la Compañía levantó la suspensión a la cotización de sus acciones en la BMV y en 2006 adoptó la denominación de “Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V” incursionando con ello en una nueva era. La Compañía consolidó la estabilidad de su estado de posición financiera mediante la celebración de varias operaciones de bursatilización sin recurso respecto de varias autopistas, lo cual le permitió aprovechar nuevas oportunidades de negocios tales como invertir en nuevas concesiones, incrementar los volúmenes de tráfico de sus concesiones existentes, invertir en la operación de una terminal portuaria, optimizar los yacimientos necesarios para sus operaciones de asfalto y productos agregados, y reducir sus costos y gastos corporativos. Esta estrategia le ha permitido a la Compañía generar un considerable valor para sus accionistas.

Como resultado de dicha estrategia, durante el periodo comprendido entre 2006 y 2020 la Compañía ha consolidado su nuevo modelo de negocios y se ha convertido en una desarrolladora y operadora de proyectos de infraestructura que genera flujos de efectivo crecientes y predecibles. Con base en ello, la Compañía ha desarrollado un conservador enfoque a largo plazo que le permite planear a futuro. Creemos que en los últimos doce años esta estrategia le ha permitido a la Compañía incrementar el número de concesiones comprendidas en su cartera, de 8 en 2006 a 22 en 2020, que representan un total de 29 carreteras, dos terminales portuarias y un contrato de operación de un puente y 1 contratos para la operación de telepeaje de las autopistas del FONADIN. Actualmente, la Compañía aprovecha los beneficios derivados de su amplia experiencia en la construcción, administración y titularidad de concesiones. La Compañía ha fortalecido sus activos y obtenido nuevas concesiones, creando una sólida y diversificada cartera de inversiones con una sólida estructura financiera a largo plazo y flujos de efectivo predecibles que le permitan crecer en forma sostenida.

Conforme a sus estatutos sociales, la duración de la Compañía es indefinida. Las oficinas de la Compañía están ubicadas en Bosque de Cidros No. 173, Col. Bosques de las Lomas Delegación Cuajimalpa, Código Postal 05120, México, Ciudad de México; Teléfono (55) 27890200.

En los últimos seis años, la Compañía invirtió en el capital social de PAPSA que es una subsidiaria 100% propiedad de la Emisora. PAPSA actualmente ya no tiene concesiones en virtud de la escisión de fecha 4 de noviembre de 2013. El capital social de PAPSA al 31 de diciembre de 2020 es de \$1,000.00 pesos. Vías Concesionadas de Carretera PAPSA adquirió la concesión del Paquete Puebla. Cabe mencionar que VCCPAPSA se fusionó con VCO, posteriormente el 29 de septiembre de 2017 VCO se fusionó con GCM y esta sufrió una escisión el 3 de octubre de 2017 surgiendo Promotora PP, S.A. de C.V. por lo que esta funge como la nueva titular de la concesionaria.

- El 25 de julio de 2019, se celebró un contrato de compra venta de acciones, por la transmisión de 12,599 acciones de la Serie “A”, así como de 449’921,430 acciones de la Serie “B”, que hizo Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. en favor de Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del contrato de Fideicomiso Irrevocable F/2886.

- El 14 de noviembre de 2018, se celebró un contrato de compra venta de acciones, por la transmisión de 12,600 acciones Serie “A”, que eran propiedad de I Cuadrada Michoacán, S.A.P.I. de C.V.; 12,600 acciones Serie “A”, que eran propiedad de Cointer Concesiones México, S.A. de C.V.; y de 12,200 (doce mil doscientas) acciones Serie “A, que eran propiedad de Sociedad Michoacana de Constructores, S.A.P.I. de C.V.; en favor de Operadora Metropolitana de Carreteras, S.A. de C.V. y Banco Invex, S.A., IBM, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del contrato de Fideicomiso Irrevocable F/2886.

- El 04 de julio de 2019, se celebró un contrato de compra venta de acciones, por la transmisión de 37,400 acciones representativas del capital fijo, que hizo Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del contrato de Fideicomiso Irrevocable F/2886 en favor de Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V.

c) CONCESIONES

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

Concesión	Año en que fue otorgada	Año en que comenzó operación	Fecha de vencimiento	Ubicación	Longitud (km)	TPDV 2019	Participación accionaria de la Compañía	Situación actual ⁽¹⁾⁽²⁾
Autopistas Concesionadas Con Financiamiento:								
1. Tenango-Ixtapan de la Sal	1994	1995	2054	Edo.Mex.	40	6,003	100.00%	En operación
2. Armería-Manzanillo ⁽⁷⁾	1990	1991	2050	Colima	37	2,467	100.00%	En operación
3. Autopista Santa Ana-Altar	2005	2006	2035	Sonora	73	3,833	100.00%	En operación
Autopistas Concesionadas Fibradas								
4. México-Toluca				Cd. de Mex./Edo. Mex.			81.67%	
a. México - Marquesa	1989	1990	2049	Cd. de Mex./Edo.Mex.	19	41,415		En operación
b. Marquesa-Lerma	2013	2016	2049	Edo. Mex.	12	13,837		En operación
5. Peñón- Texcoco	1993	1994	2053	Edo.Mex.	16	29,006	82.36%	En operación
6. Pirámides-Ecatepec-Peñón ⁽⁵⁾⁽⁶⁾				Edo.Mex.			87.94%	
a. Pirámides-Ecatepec	1991	1991	2051	Edo.Mex.	22	18,323		En operación
b. Ecatepec-Peñón	2009	2015	2051	Edo.Mex.	17	11,090		En operación/construcción
Autopistas Concesionadas Fibradas Con Financiamiento								
7. Paquete Puebla ⁽¹⁶⁾				Puebla			87.94%	
a. Vía Atlixayotl	2012	2012	2042 ⁽¹⁸⁾	Puebla	19	18,180		En operación

b. Virreyes - Teziutlan	2012	2012	2042 ⁽¹⁸⁾	Puebla	61	3,590		En operación
c. Apizaco - Huauchinango	2012	2012	2042 ⁽¹⁸⁾	Puebla	63	2,942		En operación
8. Atlixco-Jantetelco⁽⁴⁾⁽¹⁶⁾				Puebla			87.94%	
a. Atlixco-San Bartolo-Cohuecán	1995	2003	2066	Puebla	38		3,812	En operación
b. Cohuecán-Acteopan	2008	2008	2036	Puebla	11			En operación
9. Paquete Michoacán⁽¹²⁾				Michoacán				
a. Libramiento Morelia	2012	2015	2042	Michoacán	63	3,955	58.71%	En operación
b. Libramiento Uruapan	2012	2012	2042	Michoacán	25	—	58.71%	En construcción
c. Patzcuaro-Uruapan	2012	—	2042	Michoacán	57	9,890	58.71%	En operación
d. Uruapan-Nueva Italia	2012	2012	2042	Michoacán	60	7,168	58.71%	En operación
e. Nueva Italia -Lázaro Cardenas	2012	2012	2042	Michoacán	152	3,752	58.71%	En operación
Autopistas Concesionadas Sin Financiamiento:								
10. Zitácuaro-Lengua de Vaca	2007	2007	2037	Michoacán	12	3,152	100.00%	En operación
11. Morelia-Aeropuerto ⁽⁸⁾	2007	2008	2037	Michoacán	23	1,860	50.00%	En operación
12. San Luis Río Colorado-Estación Doctor ⁽³⁾	2008	2009	2038	Sonora	49	540	100.00%	En operación
13. Tlaxcala-Puebla ⁽⁹⁾	2008	2015	2045	Tlaxcala/Puebla	18	7,825	100.00%	En operación
14. Tlaxcala-San Martín ⁽¹⁰⁾ Texmelucan ⁽¹¹⁾	1990 ⁽⁶⁾	2010	2041	Tlaxcala	26	4,406	100.00%	En operación
15. Siglo XXI	2013	—	2043	Morelos	62	1,761	51.00%	En operación
16. Viaducto Elevado Puebla ⁽¹⁵⁾	2014	2016	2046	Puebla	15	11,384	49.00%	En operación
17. Viaducto La Raza-Indios Verdes-Santa Clara	2016	—	2046	Cd. de Mex./Edo. Mex.	9	—	55.00%	En construcción
18. La Gloria-San Fernando	2017	—	2047	Nuevo León/Tamaulipas	49	7,295	100.00%	En construcción
19. Libramiento poniente Aguascalientes	2020	2020	2050	Aguascalientes	45	—	100.00%	En operación/construcción
20. Puente El Prieto	2017	2008	2068	Veracruz	3	3,612	100.00%	En operación
Concesiones Portuarias								
21. Terminal del Puerto de Altamira ⁽¹⁴⁾	1994 ⁽¹³⁾	1996	2056	Tamaulipas			100.00%	En operación
22. Terminal Carga Mixta del Nuevo Puerto de Veracruz	2017	—	2037	Veracruz			100.00%	En construcción
Otros								

Contrato de operación JOLOPO	2017	2008	2048	Veracruz	0.4	5,115	otro	En operación
Total de km					1,094			

- (1) A la fecha de este Reporte Anual.
- (2) Concesión “en operación”, respecto de cualquier Autopista Concesionada, es una concesión en la que existe tráfico vehicular.
- (3) Esta concesión fue originalmente otorgada por el Gobierno Federal al Estado de Sonora.
- (4) Esta concesión fue originalmente otorgada para el Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán, y posteriormente se modificó para incluir el Tramo Cohuecán-Actopan.
- (5) Esta concesión fue originalmente otorgada para el Tramo Pirámides-Ecatepec, y posteriormente se modificó para incluir el Tramo Ecatepec-Peñón.
- (6) Conforme a los términos de la concesión, ésta vence el 24 de enero de 2021 y, de ser necesario, se prorrogará por un plazo adicional de hasta 30 años adicionales, para que PROMOECA recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) el Tramo Pirámides-Ecatepec, (ii) la construcción del Tramo Ecatepec-Peñón, (iii) la adquisición de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y (iv) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. El 18 de septiembre de 2015 inició la operación del Tramo Lechería Texcoco-Acolman del Tramo Ecatepec-Peñón
- (7) Conforme a los términos de la concesión, ésta vence el 8 de noviembre de 2020 y, de ser necesario, se prorrogará por un plazo de hasta 30 años adicionales para que Promovías recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) las inversiones realizadas en la Autopista Armería-Manzanillo, y (ii) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la concesión para la Autopista Armería-Manzanillo.
- (8) Las cifras correspondientes a esta concesión no se consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía únicamente es titular del 50% de Purépecha, la concesionaria de esta concesión. La participación de la Compañía en las utilidades se calcula en sus estados financieros consolidados conforme al método de participación.
- (9) La vigencia de esta concesión es de 30 años contados a partir de la fecha en que entre en operación la autopista.
- (10) Concesión cedida a PAPSA por AUCAL, la concesionaria original, el 19 de noviembre de 2010.
- (11) PINFRA comenzó a operar esta autopista en 23 de noviembre de 2010.
- (12) Las cifras correspondientes a esta concesión no consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía es titular del 58.7% del Paquete Michoacán, a través de FVIA.
- (13) Concesión fue cedida a IPM por API, la concesionaria original, el 19 de abril de 2006.
- (14) Concesión “en operación” con respecto al Puerto de Altamira, es una concesión en la que existe tráfico marítimo.
- (15) Las cifras correspondientes a esta concesión no se consolidan con el resultado de operaciones, ya que la Compañía es únicamente titular del 49% del Libramiento Elevado de Puebla, la concesionaria de esta concesión. La participación de la Compañía en las utilidades se calcula en sus estados financieros consolidados conforme al método de participación. Esta concesión entró en operación el 19 de octubre de 2016.
- (16) Las autopistas que integran el Paquete de Puebla y Atlixco-Jantetelco se encuentran fibradas, sin embargo, se mantienen bajo la clasificación con financiamiento, ya que mantienen las mismas condiciones de su bursatilización.
- (17) EL TPDV del puente JOLOPO se deriva del contrato de operación cedido a PINFRA, este se calcula sobre el 42.5% del total de peaje, el TPDV mostrado en esta tabla corresponde al 100% del peaje del puente, a PINFRA solo le corresponde el 42.5% del peaje.

El Tráfico Promedio Diario o TPDV se calcula con el tráfico total de las carreteras entre los 365 ó 366 días del año, sin exentos ni cuotas eludidas, el tráfico se registra mediante un sistema que tiene la empresa, el procedimiento de conteo de tráfico de las autopistas con financiamiento está debidamente auditado, dicho procedimiento es el mismo que se utiliza en las autopistas sin financiamiento.

Autopistas Concesionadas

La Compañía es titular de 22 concesiones que representan un total de 29 carreteras (25 de las cuales se encuentran en operación total, 2 de ellas en etapa de construcción y 2 de ellas en etapa de construcción y operación parcial), dos terminales portuarias, un contrato de operación de un puente y 1 contrato para la operación de telepeaje de las autopistas del FONADIN. Las Autopistas Concesionadas de la Compañía se ubican principalmente en la Ciudad de México y los Estados de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Michoacán, Colima, Sonora, Tamaulipas Nuevo León, Aguascalientes y Veracruz, que se encuentran entre las regiones más pobladas del país. En 2020, dichas regiones representaron, en conjunto, aproximadamente el 54.59% del PIB¹⁴ y el 50.25% de la población nacional, según el último censo de población elaborado en 2020. En términos generales, la Compañía es responsable de la construcción, operación, mejora y mantenimiento de las carreteras, sujeto a los términos específicos de cada concesión. En México, las concesiones carreteras son otorgadas tanto por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, como por autoridades estatales o municipales. La Compañía cuenta con concesiones otorgadas por el Gobierno Federal, que es un mercado más competitivo, pero históricamente se ha concentrado en las concesiones para la construcción y operación de caminos y carreteras estatales, que son otorgadas por los gobiernos de diversos Estados siguiendo el modelo desarrollado por la SCT y que constituyen un mercado menos

¹⁴ Información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el 2016. <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/cn/pibe/default.aspx>

competitivo que las concesiones federales. La vigencia de las concesiones carreteras es de aproximadamente 30 años.

Usualmente, el titular de una concesión carretera asume la obligación de construir o mejorar el proyecto correspondiente, con el fin de operarlo y mantenerlo en buenas condiciones. Los concesionarios únicamente pueden ceder a terceros sus derechos y obligaciones bajo la concesión si cuentan con la previa autorización de las autoridades competentes. Los contratos de concesión contienen disposiciones relativas al plazo en el que deberá concluirse la obra; los requisitos aplicables a su operación y mantenimiento; los estándares a los que deberá apegarse; la forma en que el gobierno supervisará el proyecto; la constitución de reservas para cubrir los gastos de mantenimiento; el importe pagadero al gobierno por concepto de derechos y aprovechamientos, y las cuotas de peaje a cobrarse (incluyendo su ajuste con base en la inflación). El concesionario es responsable de reparar los caminos en la medida necesaria durante la vigencia de la concesión. Como contraprestación por la construcción, operación y/o mantenimiento de un camino, el concesionario tiene derecho a la explotación de la autopista, la cual consiste en conservar prácticamente todos los ingresos (es decir, las cuotas de peaje) generados por el proyecto durante la vigencia de la concesión. Los títulos de concesión pueden establecer una tasa de retorno mínima garantizada y disposiciones que regulen la terminación de la concesión una vez que el concesionario haya obtenido dicho retorno sobre su inversión. Al vencimiento de la concesión, el derecho de operar el proyecto y cobrar las cuotas de peaje se revierte al gobierno sin que éste tenga que pagar alguna indemnización adicional de indemnizar al concesionario. La propiedad de los caminos, junto con todas sus mejoras y reparaciones, corresponde en todo momento al gobierno.

Actualmente, la autoridad también está otorgando concesiones ligadas a contratos de Asociación Público Privada (APP). En estos se otorga la concesión a un plazo fijo que puede o no incorporar un esquema de compartición de ingresos. La Ley de Asociaciones Público Privadas provee una sólida normatividad y otorga certidumbre a las partes involucradas al contar con la participación de la Secretaría de la Función Pública en la supervisión durante la preparación, inicio y adjudicación de los proyectos, la intervención de la Secretaría de Comunicación y Transportes en la supervisión de la obra y desarrollo de proyecto, y la participación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en la gestión de los recursos necesarios para atender la inversión requerida. El contrato APP incluye el régimen de distribución de riesgos técnicos, de ejecución de la obra, financieros, por caso fortuito o fuerza mayor y de cualquier otra naturaleza entre las partes. De igual forma se incorpora un esquema de pagos por terminación de la Concesión y el propio Contrato APP dependiendo de cuál de las partes, el concesionario desarrollador o la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sean las generadoras de la causa de terminación. La Ley APP también permite que cualquier interesado en realizar un proyecto pueda presentar su propuesta a la dependencia o entidad federal competente y en caso de ser aceptada se lleve a cabo el concurso público correspondiente.

De conformidad con la legislación federal, desde diciembre de 1993 el plazo máximo de vigencia de una concesión carretera es de 30 años. Sin embargo, ciertas concesiones prevén la posibilidad de que el concesionario solicite su prórroga por un plazo igual al original (i) después de la tercera etapa de vigencia, si en opinión de la SCT es necesario efectuar inversiones adicionales que no se hubieren previsto en las condiciones originales de la concesión y (ii) en cualquier momento durante su vigencia por causas justificadas que no sean imputables al concesionario, tales como la falta de obtención o la demora en la obtención de la Liberación del Derecho de Vía. De manera similar, la legislación estatal establece que las concesiones tendrán una vigencia de 30 años, que bajo ciertas circunstancias podrá prorrogarse por plazos adicionales de entre 15 y 30 años previa solicitud del concesionario. Por lo general, los contratos de concesión establecen que en caso de que el volumen de tráfico rebase cierto nivel acordado por las partes en el contrato, la vigencia de la concesión se reducirá o el concesionario deberá pagar al gobierno una parte de los recursos generados por la autopista correspondiente.

El gobierno tiene el derecho de rescatar una concesión antes de su vencimiento en caso que el interés público lo justifique, guerra, grave alteración del orden público, amenaza a la paz interna o por cuestión de

política económica. De conformidad con la ley, en dicho supuesto el gobierno está obligado a indemnizar al concesionario. Adicionalmente, en caso que la Compañía no preste los servicios conforme a los términos descritos en la concesión correspondiente, la autoridad podrá revocar la concesión correspondiente, sin obligación de indemnizar al concesionario (a menos que el título de concesión respectivo disponga lo contrario).

La operación de la mayoría de las Autopistas Concesionadas y el Puente José López Portillo están a cargo de Operadora Metropolitana de Carreteras, una subsidiaria de la Compañía cuyos resultados financieros se consolidan con los de esta última. Operadora Metropolitana de Carreteras percibe honorarios como contraprestación por los servicios de administración prestados en su carácter de operadora de dichos proyectos. Los honorarios y gastos pagados a Operadora Metropolitana de Carreteras por las subsidiarias concesionarias se eliminan de los estados financieros consolidados de la Compañía y sus subsidiarias.

El 14 de noviembre de 2018, se celebró un contrato de compra venta de acciones, por la transmisión de 12,600 acciones Serie “A”, que eran propiedad de I Cuadrada Michoacán, S.A.P.I. de C.V.; 12,600 acciones Serie “A”, que eran propiedad de Cointer Concesiones México, S.A. de C.V.; y de 12,200 (doce mil doscientas) acciones Serie “A”, que eran propiedad de Sociedad Michoacana de Constructores, S.A.P.I. de C.V.; en favor de Operadora Metropolitana de Carreteras, S.A. de C.V. y Banco Invex, S.A., IBM, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del contrato de Fideicomiso Irrevocable F/2886.

El 04 de julio de 2019, se celebró un contrato de compra venta de acciones, por la transmisión de 37,400 acciones representativas del capital fijo, que hizo Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del contrato de Fideicomiso Irrevocable F/2886 en favor de Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V.

Aunado a lo anterior, la Compañía cuenta con una planta productora de materiales asfálticos y otra de vallas de concreto y otros materiales de concreto relacionados con la construcción de carreteras. El único proveedor de asfalto de la Compañía en México es PEMEX.

Autopistas Concesionadas con Financiamiento

Concesión para la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal

El 2 de diciembre de 1994, el gobierno del Estado de México otorgó a ATISA una concesión para la construcción del tramo La Finca-Ixtapan de la Sal y el mantenimiento de dos carriles de asfalto de la autopista de cuota Tenango-Ixtapan de la Sal, que tiene una longitud aproximada de 40.15 km (la “Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal”). La autopista Tenango-Ixtapan de la Sal enlaza a las poblaciones ubicadas al sur de la Ciudad de México, facilitando la transportación de los productos agrícolas cultivados en la región. La Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, cuyos términos se han renegotiado en varias ocasiones con el gobierno del Estado de México, vence en el año 2054. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro de las cuotas de peaje correspondientes a la autopista se encuentran afectos a un fideicomiso emisor con el objeto de garantizar las obligaciones de pago de ATISA bajo una emisión de certificados bursátiles por un monto de principal insoluto de \$554.27 millones. Para una descripción de los términos generales de dicha operación y el citado fideicomiso, véase el capítulo “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Bursatilizaciones”.

Los 40.15 km que integran la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal se encuentran en operación. En 2019 y 2020, el volumen Tráfico Promedio Diario de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal disminuyó de 7,031 vehículos diarios a 6,003. De acuerdo con la información estadística recabada por OMECA, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal ha estado integrado principalmente por automóviles particulares. La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal.....	6,003	7,031	7,029

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal concluyeron en marzo de 1995. La Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal está siendo ampliada a 4 carriles, la obra de ampliación se está haciendo con recursos federales provenientes de los ingresos de la Autopista Peñón- Texcoco y actualmente presenta 32 Km a cuatro carriles. La ampliación de la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal queda amparada por la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al gobierno del Estado de México, por concepto de aprovechamientos de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, un importe equivalente al 1.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) representado por las cuotas de peaje cobradas en la autopista. Además, la Compañía pagó al gobierno del Estado de México \$180 millones por concepto de la prórroga de la concesión.

- Cuotas de peaje. La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más con posterioridad al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación; debiendo notificar al gobierno del Estado de México con 15 (quince) días de naturales a la fecha en que deba entrar en vigor el ajuste correspondiente. La Compañía también podrá solicitar al gobierno del Estado de México un incremento superior para lo cual deberá sustentar y justificar desde una perspectiva financiera la necesidad de dicho incremento. La Compañía tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- Requisitos en materia de capitalización. Requisitos en materia de capitalización. ATISA está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 de diciembre de 2020, el capital social de ATISA ascendía a \$134 millones.
- Liberación del Derecho de Vía. De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, la Compañía debía obtener del gobierno del Estado de México la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal en diciembre de 1994.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una fianza de cumplimiento respecto de sus obligaciones al amparo de la concesión. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$1.0 millón.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal se encuentran afectas al Fideicomiso Emisor para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de pago relacionadas con la bursatilización de la autopista. Una vez liquidadas todas las cantidades exigibles y pagaderas en relación con la bursatilización de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, la Compañía tendrá derecho a recibir las cuotas de peaje que se generen durante el resto de la vigencia de la concesión, hasta recuperar el importe total de su inversión en el proyecto. Una vez recuperada la inversión de la Compañía y tras el vencimiento de la concesión, el gobierno del Estado de México tendrá derecho a recibir todos los recursos derivados de las cuotas de peaje cobradas en la autopista.
- Rescate. En el supuesto de que el gobierno del Estado de México rescate la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión.
- Revocación. El gobierno del Estado de México tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal en el supuesto de que ATISA incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que ATISA no pague oportunamente al gobierno del Estado de México el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno del Estado de México revoque la concesión, ATISA tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto menos el importe de las multas aplicables.

- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento por acuerdo mutuo del gobierno del Estado de México y ATISA. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto.
- Proyectos que compitan con la concesión. La Concesión para la Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal establece que el gobierno del Estado de México no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal. En el supuesto de que el gobierno del Estado de México incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

Concesión de la autopista Santa Ana-Altar

El 1 de agosto de 2006, el gobierno del Estado de Sonora y Zonalta (actualmente CSanta Ana) celebraron un contrato para la construcción, modernización, operación, conservación y mantenimiento de un tramo de dos carriles de asfalto y dos carriles de concreto con longitud aproximada de 73 km en el Estado de Sonora, a cambio de los derechos de cobro de las cuotas de peaje cobradas en la autopista (la “Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar”). El 16 de octubre de 2008 el Gobierno del Estado de Sonora solicitó a la SCT autorización para ceder todos los derechos y obligaciones derivados de la concesión a Concesionaria Zonalta, S.A. de C.V. Finalmente el 21 de junio de 2011, el gobierno del Estado de Sonora cedió a Zonalta todos los derechos relacionados con esta concesión. La Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar vence el 16 de agosto de 2035.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Santa Ana-Altar:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro de las cuotas de peaje correspondientes a la autopista se encuentran afectos a un fideicomiso emisor con el objeto de garantizar las obligaciones de pago de CSanta Ana bajo una emisión de certificados bursátiles por un monto de principal insoluto de \$1,891.6 millones. Para una descripción de los términos generales de dicha operación y el citado fideicomiso, véase el capítulo “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Bursatilizaciones”.

El 27 de junio de 2012, la Compañía, a través de una reestructura del perfil de deuda de la concesión, prepagó \$389.9 millones de Pesos, y aportó \$10.1 millones de Pesos para mantenimiento mayor, quedando \$1,616.9 millones de Pesos como deuda, en tres series, 50% preferente, 20% subordinada y 30% convertible en deuda preferente. El 31 de octubre de 2012 la SCT autorizó a la concesionaria un monto de hasta \$400 millones para el pago de la obra de la ampliación de dos a cuatro carriles de la carretera Altar-Pitiquito,

carretera concesionaria a la Compañía y la ampliación de dos a cuatro carriles de la carretera Pitiquito-Caborca.

Los 73 km que integran la autopista Santa Ana-Altar se encuentran en operación; y en 2019 y 2020, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista Santa-Ana Altar disminuyó de 4,468 vehículos diarios a 3,833. De acuerdo con la información estadística recabada por OMECA, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Santa Ana-Altar ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Santa Ana-Altar durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Santa Ana-Altar	3,833	4,468	4,363

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar concluyeron en agosto de 2006. Durante el año 2014 se realizaron las obras de ampliación de dos a cuatro carriles de 18.4 km de la carretera Altar-Pitiquito y la ampliación de dos a cuatro carriles de 8.5 km de la carretera Pitiquito-Caborca.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la autopista Santa Ana-Altar, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) representado por las cuotas de peaje cobradas en la autopista. Además, la Compañía llevó a cabo las obras de construcción necesarias para modernizar un tramo de 19 km de la autopista.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año. La actualización de las tarifas será como resultado de multiplicar las tarifas vigentes por el cociente entre los ingresos esperados del año de operación a evaluar del escenario base de la corrida financiera que acompaña a la modificación del Anexo 3 de la Concesión como Apéndice 1, actualizados, y los ingresos reales anuales reportados para el cálculo anual de la contraprestación. Además, en el caso de que, a los seis meses de haberse realizado el último ajuste tarifario, el Índice Nacional de Precios al Consumidor haya sufrido un incremento de 5% (cinco por ciento) o más, la Compañía podrá solicitar el ajuste correspondiente, siguiendo el mismo procedimiento de actualización. Sin embargo, la Compañía no puede ajustar las cuotas antes de que hayan transcurrido tres meses desde el último ajuste. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** Actualmente los términos de esta concesión no incluyen requisitos de capitalización mínima. Al 31 de diciembre de 2020 el capital social de la Compañía ascendía a la cantidad de \$51.4 millones.

- Liberación del Derecho de Vía. La Liberación del Derecho de Vía para este proyecto se obtuvo antes de que el gobierno del Estado de Sonora otorgara a Zonalta la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar y la legislación aplicable. Además, la Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha reserva ascendía a \$32,027.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar se encuentran afectas al Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de pago relacionadas con la bursatilización de la autopista. Una vez liquidadas todas las cantidades exigibles y pagaderas en relación con la bursatilización de la autopista Santa Ana Altar, la Compañía tendrá derecho a conservar la totalidad de las cuotas de peaje generadas durante el resto de la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- Revocación. El Gobierno Federal tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar en el supuesto de que CSanta Ana incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que CSanta Ana no pague oportunamente al gobierno el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno revoque la concesión, CSanta Ana no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Santa Ana-Altar terminará automáticamente tras el vencimiento de su vigencia o en cualquier momento por acuerdo mutuo del Gobierno Federal y CSanta Ana. En el supuesto de vencimiento anticipado de la concesión, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la autopista Santa Ana-Altar, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto.

Concesión de la autopista Armería-Manzanillo

El 9 de noviembre de 1990, el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a PAPSA una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una autopista de cuota de cuatro carriles de asfalto, con una longitud de 37 km, del tramo Colima Manzanillo de 47 km, que enlaza a las ciudades de Colima y Manzanillo (la “Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo”). La Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo, cuyos términos se han renegotiado con el Gobierno Federal en varias ocasiones, contaba con un plazo inicial de 30 años, que venció el 9 de noviembre de 2020; el plazo inicial fue modificado el 25 de febrero de 2011 hasta por 30 años adicionales, en caso de ser necesario para que Promovías Terrestres, S.A. de C.V. recupere las inversiones realizadas, junto con el rendimiento correspondiente conforme a los términos de la concesión.

Promovías Terrestres, S.A. de C.V. (“Promovías”) es el actual titular de la concesión de la autopista Armería Manzanillo como resultado de diversos actos corporativos.

El 6 de octubre de 2016 , se realiza modificación al anexo de obras del título de concesión en el cual se acordó con la Secretaria de Comunicaciones y Transportes llevar a cabo los proyectos 1,2,3 y 4, de la autopista Armería-Manzanillo, los cuales consisten en desarrollar los caminos laterales de la autopista,

estudios de derecho de vía y proyecto ejecutivo y construcción de la plaza de cobro de la autopista, la construcción de nuevo puente que sustituya al puente Tepalcates II y los trabajos de terracería, pavimentos y demás trabajos necesarios para el tramo Tepic-San Blas. El monto de la inversión autorizado por la Secretaría en este anexo es de \$662.2 millones de pesos.

El 4 de junio de 2019 el Presidente Andrés Manuel López Obrador anunció la aplicación de una tarifa promocional por el uso de la Autopista Armería-Manzanillo, únicamente para automóviles, con un descuento del 100%. Se señaló que el descuento de la tarifa que pagan los automóviles deriva de la aplicación de una tarifa promocional por tiempo indefinido. La aplicación de este descuento es posible sólo de manera excepcional para esta Autopista debido a que:

- a) El aforo vehicular tiene una composición principalmente de vehículos de carga y es bajo en término de automóviles;
- b) Dicha composición permite que con el flujo resultante se cumplan oportunamente y durante la vigencia de la concesión de los compromisos financiero; y
- c) Las cláusulas del título de concesión lo permiten

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Armería-Manzanillo:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo se encuentran afectos a un fideicomiso constituido el 1 de abril de 2011 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista Armería-Manzanillo”) que tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo y (ii) el crédito y contrato de cobertura de tasas de interés adquiridos el 7 de agosto de 2018; el monto de principal insoluto es de \$1,473.3 millones. Para una descripción de los términos generales de dicha operación y el citado fideicomiso, véase el capítulo “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Bursatilizaciones”, el crédito.

En la Autopista Armería-Manzanillo a partir del mes de junio de 2019 se aplica un programa de descuento a la tarifa de peaje para automóviles y motocicletas del 100% de tarifa, el cual continuó durante todo el año 2020. De 2019 a 2020, el volumen de Tráfico Promedio Diario pasó de 5,131 vehículos diarios a 2,467, Es importante destacar que, a partir de la aplicación del descuento mencionado, no se están contabilizando los automóviles y motocicletas en el TPDV.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Armería-Manzanillo durante los periodos indicados:

Años concluidos al 31 de diciembre

	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Armería-Manzanillo	2,467	5,131	7,311

Nota: no incluyen los automóviles y motocicletas a partir de junio de 2019. Considerando los vehículos ligeros el TPDV sería de 9,220 en 2019 y 8,866 en 2020.

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo concluyeron en julio de 1991.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo. Estas cuotas se ajustan semestralmente con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier momento, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Además, la Compañía puede solicitar la autorización del Gobierno Federal para ajustar las tarifas autorizadas en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **El 4 de junio de 2019 el Presidente Andrés Manuel López Obrador anunció la aplicación de una tarifa promocional por el uso de la Autopista Armería-Manzanillo, únicamente para automóviles, con un descuento del 100%. Se señaló que el descuento de la tarifa que pagan los automóviles deriva de la aplicación de una tarifa promocional por tiempo indefinido.**
- **Requisitos en materia de capitalización.** Promovías Terrestres está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 de diciembre de 2020, el capital social de Promovías Terrestres ascendía a \$65.1 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo, la Compañía debía obtener de la SCT la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista Armería-Manzanillo en septiembre de 1990.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento por un importe de \$1.45 millones, cuyo importe al 31 de diciembre de 2020 ascendía a \$1.94 millones. Además, la Compañía está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la concesión. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$0.6 millones.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** La Compañía tiene derecho a recibir los ingresos generados por la operación de la autopista durante la vigencia de la concesión,

hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Armería-Manzanillo.

- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- **Revocación.** El Gobierno Federal tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo en el supuesto de que Promovías incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que Promovías no pague oportunamente al Gobierno Federal el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno revoque la concesión, Promovías no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- **Vencimiento.** La Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento por acuerdo mutuo del Gobierno Federal y Promovías. En el supuesto de terminación anticipada de la concesión, Promovías tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al monto total de su inversión en el proyecto más la Tasa de Rendimiento Anual Real pactada.

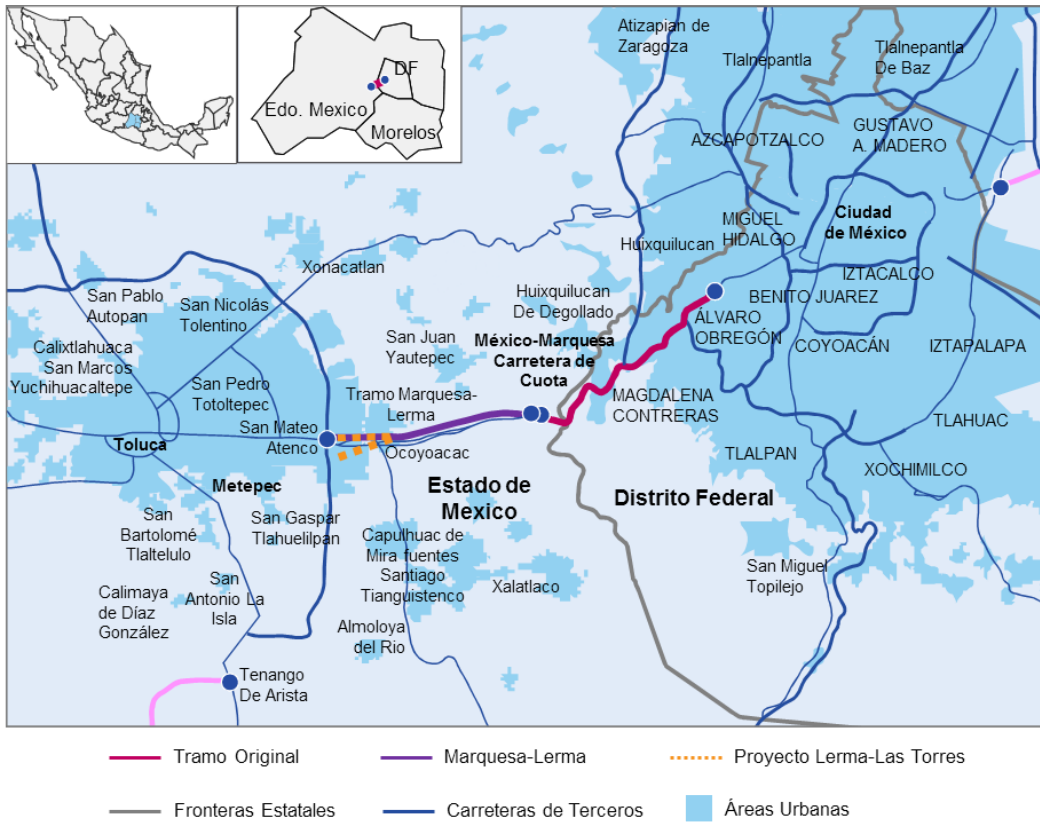
Proyectos de la competencia. La Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo establece que el Gobierno Federal no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Armería-Manzanillo. En el supuesto de que el Gobierno Federal incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

Autopistas Concesionadas Fibradas

Concesión para la autopista México-Toluca

El 31 de julio de 1989 el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a PACSA una concesión para la construcción, explotación, conservación y mantenimiento de un tramo de cuatro carriles de asfalto con longitud aproximada de 19 km, comprendido de las avenidas Constituyentes y Reforma en la Ciudad de México al poblado de La Venta en el Estado de México, de la autopista de cuota México-Toluca (el “Tramo Inicial”). El Tramo Inicial se otorgó como parte de un programa implementado por el Gobierno Federal con el fin de mejorar y modernizar el sistema de transporte interestatal.

El 23 de julio de 2013 se modificó la Concesión para la Autopista México-Toluca a efecto de autorizar a la Compañía la construcción (i) de obras de mejoras o interconexión en caminos alimentadores de la carretera concesionada o de otras carreteras federales y (ii) obras consistentes en la ampliación de dos carriles en ambos sentidos del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, de la carretera México-Toluca (el “Tramo Marquesa-Lerma”). Con el propósito de permitir que la Compañía recupere, con los flujos del Tramo Inicial y del Tramo Marquesa-Lerma, la inversión que se realice en la construcción del Tramo Marquesa-Lerma, y las inversiones realizadas a la fecha de suscripción del noveno convenio modificatorio a la Concesión, se amplió el plazo de la Concesión para la Autopista México-Toluca hasta el 31 de julio de 2049 en caso de que PACSA no haya recuperado las inversiones realizadas y su rendimiento. Conforme al título de concesión, la Compañía tiene el derecho a obtener un rendimiento real anual del 12% sobre su inversión con cargo a las cuotas de peaje. El siguiente mapa se muestra la ubicación del Tramo Inicial y el Tramo Marquesa-Lerma que forman parte de la de la autopista México-Toluca:



Fuente: Mapa elaborado por la empresa Cal y Mayor y Asociados, S.C.

Los derechos de cobro y flujos derivados de las cuotas de peaje del Tramo Marquesa-Lerma, se encuentran aportados a un fideicomiso irrevocable de inversión y administración, del cual PACSA es el único fideicomisario a la fecha.

Los 19 km que integran el Tramo Inicial se encuentran en operación desde hace 30 años y entre 2019 y 2020, el volumen de Tráfico Promedio Diario del Tramo Inicial fue de 63,888 y 41,415 vehículos diarios. De acuerdo con la información estadística recabada por OMECA, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por el Tramo Inicial ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

La siguiente tabla muestra el TPDV del Tramo Inicial de la autopista México-Toluca durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista México-Toluca	41,415	63,888	67,682

El Tramo Marquesa-Lerma, con número de ruta 15-D, tiene una longitud promedio de 12.303 km. El cuerpo A (sentido Marquesa-Lerma) con una longitud de 12.236 km, inicia en el kilómetro 34+767 y termina en

el kilómetro 47+003, mientras que el cuerpo B (sentido Lerma-Marquesa) inicia en el kilómetro 34+950 y termina en el kilómetro 47+320, con una longitud de 12.37 km.

El tramo Marquesa-Lerma inició operaciones el 21 de julio de 2016; registrando en los años 2018, 2019 y 2020 el TPDV:

	2020	2019	2018
TPDV	13,837	21,101	22,312

Las obras de construcción previstas en la Concesión para el Tramo Inicial concluyeron en octubre de 1990. Las obras de construcción del Tramo Marquesa-Lerma comenzaron en agosto de 2014 y concluyeron en el mes de julio de 2016.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista México-Toluca:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la Concesión para el Tramo Inicial, un importe equivalente al 0.5% de los ingresos brutos anuales (excluyendo el IVA) representados por las cuotas de peaje cobradas en la autopista. Además, en diciembre de 1991 la Compañía aportó a la SCT \$320.0 millones para apoyar otros programas de mejoramiento de proyectos de infraestructura carreteros.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista México-Toluca. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más dentro de los seis meses siguientes al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Además, la Compañía tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** PACSA está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 de diciembre de 2020 el capital social nominal de PACSA ascendía a \$3,952.7 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista México-Toluca, la Compañía debía obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto y debe obtener autorización previa de la SCT para transmitir dicho derecho. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para el Tramo Inicial en julio de 1989.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista México-Toluca y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento cuyo monto está sujeto a ajuste mensual con base en los cambios en el INPC. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha reserva ascendía a \$18.9 millones. Además, la Compañía está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la Concesión. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$13.90 millones.

- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo del Tramo Inicial se encuentran afectas al fideicomiso de administración. La Compañía tendrá derecho a recibir las cuotas de peaje generadas por la misma durante el resto de la vigencia de la concesión, hasta que recupere las inversiones realizadas de conformidad con la Concesión; los montos residuales por un importe de 6.8 millones de UDIs más su rendimiento correspondiente. La totalidad de las cuotas de peaje cobradas en el Tramo Marquesa-Lerma son administrados y manejados por un fideicomiso; este fideicomiso tiene como fin servir como un vehículo de administración del patrimonio del fideicomiso a favor de PACSA, sin embargo, también se contempla que, eventualmente, funja como vehículo para garantizar la obtención de préstamos u emisiones de deuda que se adquieran en el futuro. Conforme a la Concesión, respetando la aplicación de los recursos derivados de la explotación del Tramo Inicial y del Tramo Marquesa-Lerma que se establece en cada uno de los fideicomisos en que se encuentran cedidos los derechos de cobro de estos tramos, los recursos del Tramo Inicial podrán ser también empleados como fuente de pago del Tramo Marquesa-Lerma.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista México-Toluca, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- Revocación. La Concesión para la Autopista México-Toluca está sujeta a revocación por el Gobierno Federal en el supuesto de que PACSA incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, en caso de que no pague oportunamente al Gobierno Federal el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. La revocación del Tramo Marquesa-Lerma no dará lugar a la revocación del Tramo Inicial y/o la revocación del Tramo Inicial no dará lugar a la revocación del Tramo Marquesa-Lerma, salvo que el incumplimiento de PACSA afecte tanto el Tramo Inicial como el Tramo Marquesa-Lerma.
- Terminación. El Tramo Inicial terminará automáticamente en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) el vencimiento de su vigencia; (ii) por acuerdo mutuo del Gobierno Federal y PACSA; (iii) en caso de su revocación; (iv) una vez pagado el importe total de las cuotas de peaje pagaderas de conformidad con la Concesión para la Autopista México-Toluca y (v) cuando se realice el pago de las siguientes obligaciones de pago: (a) la totalidad de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos; (b) las obligaciones de pago para con el proveedor de seguro de garantía financiero de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial; (c) la totalidad de los certificados bursátiles subordinados emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos; (d) cualesquier financiamientos (o refinanciamientos de los financiamientos iniciales) que contrate PACSA en relación con la construcción y operación del Tramo Marquesa-Lerma (e incluyendo las obligaciones que se adeuden en su caso a cualquier garante de dichos financiamientos o refinanciamientos); (e) las inversiones que realice PACSA conforme a lo establecido en el título de concesión; (f) las inversiones efectuadas por PACSA para la construcción del Tramo Marquesa-Lerma a una tasa real anual capitalizable mensualmente del 12%; (g) los montos residuales del Fideicomiso del Tramo Inicial que PACSA tenga derecho a recibir, más el rendimiento correspondiente conforme a lo establecido en el título de concesión; (h) las obligaciones con los demás fideicomisarios del Fideicomiso del Tramo Inicial y, en su caso, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Marquesa-Lerma; y (ix) cuando se paguen todas y cada una de las obligaciones o responsabilidades del Fideicomiso del Tramo Inicial, del fideicomiso al que se hayan aportados los derechos de cobro del Tramo Marquesa-Lerma o de cualquier otro fideicomiso que los sustituya y al cual se encuentre aportados los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la carretera concesionada. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la

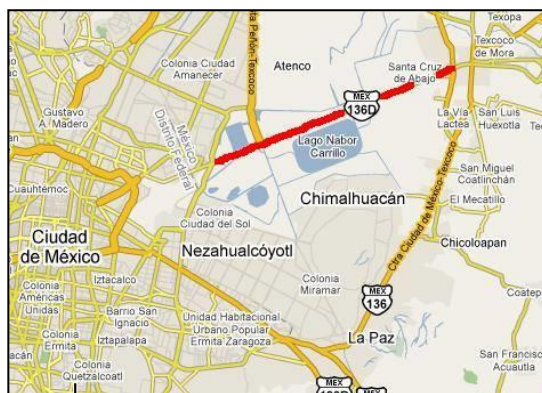
autopista México-Toluca, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto.

Concesión para la autopista Peñón-Texcoco

El 18 de mayo de 1993, el gobierno del Estado de México y CPAC (actualmente DGC) celebraron el Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco, en virtud del cual CPAC adquirió una concesión del Gobierno Federal para reparar un tramo carretero y construir, operar y mantener una autopista de cuota de cuatro carriles de asfalto, con una longitud aproximada de 15.6 km que atraviesa el Estado de México. La Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco, cuyos términos han sido renegociados con la SCT y el gobierno del Estado de México en varias ocasiones, tiene por fecha de vencimiento lo que suceda primero, entre (i) 30 años contados a partir del 18 de marzo de 2023, o (ii) la fecha en que DGC recupere los montos invertidos al amparo de la Contrato de Cesión de la Concesión, en el entendido que dicho plazo no podrá exceder el máximo permitido por la ley aplicable, es decir, en el año 2053.

DGC es el actual titular de la concesión de la autopista Peñón-Texcoco como resultado de diversos actos corporativos

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Peñón-Texcoco:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro de las cuotas de peaje correspondientes a la autopista se encuentran afectos a un fideicomiso emisor que garantizó hasta el 8 de diciembre de 2016 las obligaciones de pago de CPAC bajo una emisión de certificados bursátiles. Para una descripción de los términos generales de dicha operación y el citado fideicomiso, véase el capítulo “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Bursatilizaciones”.

Los 15.6 km que integran la autopista Peñón-Texcoco se encuentran en operación en 2019 y 2020, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista Peñón-Texcoco fue respectivamente de 34,801 y 29,006 vehículos diarios. De acuerdo con la información estadística recabada por OMECA, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Peñón-Texcoco ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Peñón-Texcoco durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Peñón-Texcoco	29,006	34,801	36,234

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco concluyeron en marzo de 1994.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal y al gobierno del Estado de México, por concepto de aprovechamientos, un importe equivalente al 1.0% y al 0.5%, respectivamente, del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) derivado de las cuotas de peaje cobradas en la autopista. Además, de conformidad con el Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco, la Compañía pagó al gobierno del Estado de México un total de \$150.0 millones por concepto de la prórroga de la concesión.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más dentro de los seis meses siguientes al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Sin embargo, la Compañía no puede ajustar las cuotas antes de que hayan transcurrido tres meses desde el último ajuste. Además, la Compañía puede solicitar autorización del gobierno del Estado de México para ajustar las tarifas en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios.
- **Requisitos en materia de capitalización.** DGC está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 de diciembre 2020, el capital social nominal de DGC ascendía a \$383.4 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco, la Compañía debía obtener de la SCT la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista Peñón-Texcoco en mayo de 1993.
- **Requisitos en materia de construcción.** En términos de la Concesión, como parte de las obras iniciales la Compañía estuvo obligada a reparar la autopista existente y a construir un tramo adicional. Además, en el supuesto de que el TPDV durante un periodo de 12 meses exceda de 42,000 vehículos, la Compañía estará obligada a ampliar la autopista para incluir dos carriles adicionales; y una vez recuperada la inversión efectuada en las obras iniciales, el gobierno del Estado de México podrá exigir que la Compañía construya mejoras adicionales y caminos para interconectar la autopista. Lo anterior aún no ha ocurrido. La Compañía tiene permitido subcontratar con terceros la construcción de obras adicionales.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento por un importe equivalente al 1.0% del costo total del proyecto, sujeto a ajuste anual con base en los cambios en el INPC. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha reserva

ascendía a \$17.3 millones. Además, la Compañía está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la concesión. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$4.2 millones.

- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco se encuentran afectas al Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón-Texcoco que garantizó hasta el 8 de diciembre de 2016 el cumplimiento de las obligaciones de pago relacionadas con la bursatilización de la autopista. DGC de conformidad con el Convenio Modificatorio al Fideicomiso Emisor para la Autopista Peñón-Texcoco como fideicomisario en segundo lugar actualmente y hasta que recupere el monto de las obras iniciales y cualesquiera obras realizadas conforme a la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco, más una Tasa de Rendimiento Anual Real del 10.47%, recibirá las cuotas de peaje generadas en la Autopista Peñón-Texcoco. En el supuesto de que la Compañía no recupere el importe total de su inversión más la Tasa de Rendimiento Anual Real pactada durante la vigencia de la concesión, tendrá derecho a solicitar la prórroga por el plazo necesario para recuperar dichas cantidades sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley (que actualmente es el 18 de marzo de 2053).
- Rescate. En el supuesto de que el gobierno del Estado de México rescate la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión más una Tasa de Rendimiento Anual Real del 10.47%.
- Revocación. La Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco está sujeta a revocación por parte del gobierno del Estado de México en el supuesto de que DGC incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que DGC no pague oportunamente al Gobierno Federal y al gobierno del Estado de México el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno del Estado de México revoque la concesión, DGC no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento por acuerdo mutuo del Gobierno Federal, el gobierno del Estado de México y DGC. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la autopista Peñón-Texcoco, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización o cualquier adeudo del proyecto.
- Proyectos que compitan con la Concesión. La Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco establece que la SCT no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Peñón-Texcoco. En el supuesto de que la SCT incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

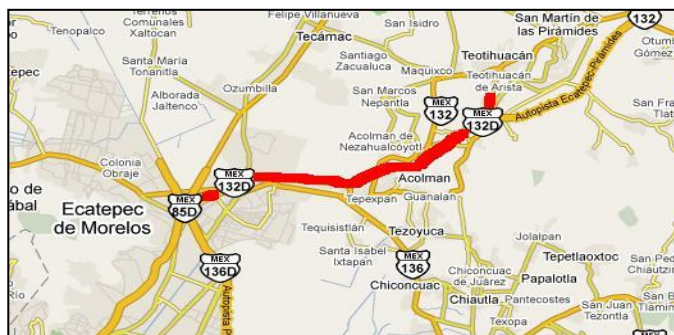
Concesión de la autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón

El 25 de enero de 1991 el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a PAPSA (actualmente PROMOECA) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de un tramo de cuatro carriles de asfalto con longitud aproximada de 22.2 km que atraviesa la Ciudad de México y el Estado de México (el “Tramo Pirámides-Ecatepec”). El 31 de marzo de 2009, el Gobierno Federal amplió dicha concesión para incluir un tramo adicional con longitud aproximada de 17.5 km (el “Tramo Ecatepec-Peñón” y, en conjunto con el Tramo Pirámides-Ecatepec, la “Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón”). La Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón ha sido modificada en varias ocasiones; contaba con un plazo inicial de 30 años que venció el 24 de enero de 2021, el plazo inicial fue modificado el 25 de

febrero de 2011 hasta por un plazo de 30 años adicionales en caso de ser necesario para que Promotora de Carreteras recupere el monto total y su rendimiento de las inversiones realizadas.

PROMOECA es el actual titular de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón como resultado de diversos actos corporativos

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón se encuentran afectos a un fideicomiso constituido por PAPSA el 1 de abril de 2011 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicha autopista, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la misma, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentran en operación 22.2 km del Tramo Pirámides-Ecatepec que en 2019 y 2020, tuvieron un volumen de Tráfico Promedio Diario de 22,437 y 18,323 vehículos diarios respectivamente. A partir del 18 de septiembre de 2015, el subtramo Lechería Texcoco-Acolman de 4.441 km del Tramo Ecatepec-Peñón conocido como Lechería Texcoco-Acolman se encuentra en operación y tuvo un volumen de Tráfico Promedio Diario en 2019 de 12,021 y en 2020 de 11,090.

De acuerdo con la información estadística recabada por OMECA, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por el Tramo Pirámides-Ecatepec y por el subtramo Lechería Texcoco-Acolman ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

Al 31 de diciembre de 2020 se tiene un avance de construcción de 98% de las obras del Tramo Ecatepec-Peñón.

La siguiente tabla muestra el TPDV del Tramo Pirámides-Ecatepec durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Pirámides-Ecatepec	18,323	22,437	23,213
Tramo Ecatepec-Peñón	11,090	12,021	12,714

Las obras de construcción del Tramo Pirámides-Ecatepec concluyeron en diciembre de 1991. A mediados de noviembre de 2014 comenzaron los trabajos de construcción de los primeros 4.5 km. Al 31 de diciembre de 2020 se han liberado 12.5 kms del total de 12.6 kms del tramo faltante por construir de Ecatepec-Peñón, lo cual corresponde al 99.5% de la totalidad del tramo, y se tiene un avance del 98% de construcción del mencionado tramo faltante de Ecatepec-Peñón (12.6 kms).

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. Además, el 17 de diciembre de 1992 PACSA pagó a PAPSA \$305.3 millones para liquidar en forma anticipada ciertas deudas relacionadas con dicha concesión, a cambio de su prórroga.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. Estas cuotas se ajustan semestralmente con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier momento, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación.
- **Requisitos en materia de capitalización.** PROMOECA está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$10.0 millones. Al 31 de diciembre de 2020, el capital social de PROMOECA ascendía a \$14.1 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, la Compañía debía obtener en forma conjunta con el Gobierno Federal la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. El 6 de abril de 2006, la Compañía constituyó un fideicomiso al que aportó los recursos necesarios para cubrir los pagos de indemnizaciones aplicables hasta la fecha. La Compañía ha obtenido la Liberación del Derecho de Vía pendiente para el Tramo Ecatepec-Peñón, en la cual se obtuvo la liberación de 12.5 kms del total de 12.6 kms faltantes por construir del tramo Ecatepec-Peñón, lo cual corresponde al 99.5% de la totalidad del tramo por construir. Actualmente la Compañía casi termina el proceso de liberación del derecho de vía de esta autopista y la construcción está suspendida tanto los temas sociales son solventados.
- **Requisitos en materia de construcción.** Conforme a los términos de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, como parte de las obras iniciales la Compañía está obligada a construir el Tramo Ecatepec-Peñón y a presentar al Gobierno Federal, para su aprobación, el plan financiero para el proyecto y cualquier modificación al mismo. Los planes, proyectos y operaciones relacionados con la construcción del Tramo Ecatepec-Peñón están sujetos a supervisión por parte del gobierno y la Compañía está obligada a cubrir los gastos relacionados con el ejercicio de dichas funciones. La Compañía tiene permitido subcontratar con terceros las obras de construcción del proyecto.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento por un importe de \$1.5 millones, cuyo importe al 31 de diciembre de 2020 ascendía a \$2.5 millones. Además, la Compañía está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la concesión. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$1.1 millones.

- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. La Compañía tiene derecho a recibir los ingresos generados por la operación de la autopista durante la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- Revocación. El Gobierno Federal tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón en el supuesto de que PROMOECA incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que PROMOECA no pague oportunamente al Gobierno Federal el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno Federal revoque la concesión, PROMOECA no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o por acuerdo mutuo del Gobierno Federal y PROMOECA. En el supuesto de que la concesión se dé por terminada en forma anticipada, PROMOECA tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al monto total de su inversión en el proyecto más la Tasa de Rendimiento Anual Real pactada.
- Proyectos que compitan con la concesión. La Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón establece que el Gobierno Federal no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. En el supuesto de que el Gobierno Federal incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

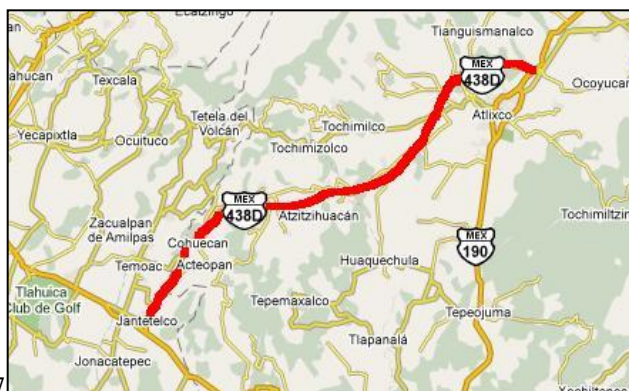
Autopistas Concesionadas Fibradas con Financiamiento

Concesión de la autopista Atlixco-Jantetelco

El 29 de mayo de 1995, el gobierno del Estado de Puebla otorgó a CONCEMEX (actualmente ASM) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento del Tramo Atlixco-San Bartolo-Cohuecán; el 2 de enero de 2008 se incorporó a dicha concesión el Tramo Cohuecán-Acteopan. La Concesión para la Autopista Atlixco-Jantetelco, ha sido modificada en varias ocasiones, y tiene un plazo original de vencimiento al 25 de febrero de 2036, y se prorrogará si el rendimiento garantizado bajo el título no se ha alcanzado por hasta 30 años adicionales o por el plazo que resulte necesario (sin exceder el plazo máximo de 60 años que permite la ley) para que CASM recupere su rendimiento correspondiente a las inversiones realizadas pendiente de recuperar y, en su caso, las nuevas inversiones que realice en el futuro con cargo a la concesión. No obstante lo anterior, las partes podrán acordar que CASM continúe como titular de la concesión hasta por el plazo de vigencia pactado, siempre que el gobierno del estatal lo considere oportuno y las partes determinen un nuevo monto de contraprestación.

La concesión para la construcción y operación del Tramo Morelos que conecta con la Autopista Atlixco fue otorgada a RCA, quien celebró un contrato de operación con la Compañía por medio del cual otorgó a ésta la operación del Tramo Morelos. La operación de dicho tramo está confiada a OMECA.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la Autopista Atlixco-Jantetelco:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro de las cuotas de peaje correspondientes a la Autopista Atlixco y de las autopistas de la Concesión Paquete Carretero Oriente fueron afectados por los Fideicomisos Originales al Fideicomiso F/3877 con el objeto de garantizar las obligaciones de pago de los certificados bursátiles con las claves de pizarra IPORCB 19 e IPORCB 19U por un monto de principal insoluto de \$5,941.7. Para una descripción de los términos generales de dicha operación y el citado fideicomiso, véase el capítulo “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación—Liquidez y fuentes de financiamiento—Bursatilizaciones”.

Los 48.6 km que integran la Autopista Atlixco se encuentran en operación en 2019 y 2020, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la Autopista Atlixco disminuyó de 4,765 vehículos diarios a 3,812 De acuerdo con la información estadística recabada por OMECA, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la Autopista Atlixco ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la Autopista Atlixco durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Atlixco-Jantetelco.....	3,812	4,765	4,551

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Atlixco concluyeron en diciembre de 2003. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Atlixco:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar semestralmente al gobierno del Estado de Puebla, por concepto de aprovechamientos de la Autopista Atlixco, un importe equivalente al 1.0% del ingreso bruto (excluyendo el IVA) representado por las cuotas de peaje cobradas semestralmente en la autopista. Además, la Compañía pagó al gobierno del Estado de Puebla \$115 millones por concepto de contraprestación por el otorgamiento de la concesión adicional para el Tramo Cohuecán-Acteopan.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Atlixco. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier

momento, la Compañía tiene derecho a ajustar sus tarifas en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Además, la Compañía puede solicitar la autorización del gobierno del Estado de Puebla para ajustar las tarifas autorizadas en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios.

- Requisitos en materia de capitalización. ASM está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. El capital social de ASM al 31 de diciembre de 2020 ascendía a la cantidad de \$28.2 millones.
- Liberación del Derecho de Vía. De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Atlixco, la Compañía debía obtener del gobierno del Estado de Puebla la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la Autopista Atlixco en 2011.
- Requisitos en materia de construcción. En términos de la concesión, en el supuesto de que el TPDV durante un periodo de 12 meses exceda de 11,000 vehículos, la Compañía estará obligada a ampliar la autopista para incluir dos carriles adicionales lo cual aún no ha ocurrido. La Compañía tiene permitido subcontratar con terceros la construcción de obras adicionales.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Atlixco y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener (i) una reserva para gastos de mantenimiento menor por la cantidad de \$0.24 millones de Pesos y (ii) una reserva para gastos de mantenimiento mayor por la cantidad de \$0.65 millones de Pesos, cuyos importes al 31 de diciembre de 2020 ascendían a \$0.35 millones y \$0.94 millones, respectivamente. Además, la Compañía en el caso de que los ingresos de peaje no se encuentren afectos a un fideicomiso de administración y en dicho fideicomiso no se indique la obligación de realizar una reserva para el pago de la Contraprestación, está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el pago de la Contraprestación. Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Atlixco se encuentran afectas al Fideicomiso F/3877. Una vez liquidadas todas las cantidades exigibles y pagaderas en relación con Fideicomiso F/3877, la Compañía tendrá derecho a conservar las cuotas de peaje que se generen durante el resto de la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. En el supuesto de que la Compañía no recupere el importe total de su inversión, tendrá derecho a solicitar la prórroga de la concesión por el plazo necesario para recuperar dichas cantidades.
- Rescate. En el supuesto de que el gobierno del Estado de Puebla rescate la Concesión para la Autopista Atlixco, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe de cualquier financiamiento obtenido por la misma en relación con el proyecto, incluyendo los intereses correspondientes, más el importe no recuperado de su inversión. En el supuesto de que la concesión se rescate por causas imputables a la Compañía, ésta tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto, ajustado con base en los cambios en el INPC.
- Revocación. El gobierno del Estado de Puebla tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Atlixco en el supuesto de que ASM incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que ASM no pague oportunamente al gobierno el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno revoque la concesión, ASM tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto, ajustado con base en los cambios en el INPC.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Atlixco terminará automáticamente en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) el vencimiento de su vigencia; (ii) por acuerdo mutuo de

ASM y el gobierno del Estado de Puebla; o (iii) una vez que ASM haya recuperado el monto total de su inversión en el proyecto. En caso de vencimiento anticipado de la concesión, el gobierno del Estado tendrá derecho a recibir las cuotas de peaje cobradas en la autopista, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto.

- Proyectos de la competencia. La Concesión para la Autopista Atlixco establece que el gobierno del Estado de Puebla no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la Autopista Atlixco. En el supuesto de que el gobierno del Estado de Puebla incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

Concesión Paquete Carretero Oriente

El 7 de diciembre de 2012 el Gobierno del Estado de Puebla, otorgó a PAPSA una concesión para la operación, explotación y mantenimiento de las carreteras que Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl, con una longitud total aproximada de 142.5 km, en el Estado de Puebla.

La Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl, se otorgó como parte de un Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017, con el fin de mejorar y modernizar el sistema de transporte interestatal. La Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl, vence el 7 de diciembre de 2042 y se prorrogará hasta por 30 (treinta) años más o por el plazo que resulte necesario (sin exceder el plazo de 60 años que establece la Ley General de Bienes de Estado de Puebla) para que PP inicie la recuperación de las aportaciones para obras, más su TIR real correspondiente, que haya realizado o que llegue a realizar (en caso de que no las haya recuperado durante el plazo de los 30 años iniciales con cargo a los ingresos que CCP tenga derecho a recibir por concepto de repartición de excedentes, prevista en la Concesión.

El Gobierno de Estado de Puebla el 15 de diciembre de 2015, firmo con VCO el primer convenio modificadorio al Título de Concesión, para prorrogar hasta por 30 (treinta) años más o por el plazo que resulte necesario (sin exceder el plazo de 60 años que establece la Ley General de Bienes de Estado de Puebla) para recuperar las inversiones adicionales más su TIR que el CCP le solicité. Con esa misma fecha se acuerda que VCO se compromete a invertir \$211.4 millones en el proyecto denominado San Martín.

El Gobierno de Estado de Puebla el 27 de septiembre de 2017, le reconoce a VCO inversiones adicionales por \$110.0 millones, de los cuales \$50.0 millones se utilizaron en el proyecto de ampliación de casetas de la Vía Atlixcáyotl y los \$60.0 millones restantes se le entregaron al CCP para efectuar obras en el Estado de Puebla.

PP es el actual concesionario de la Concesión Paquete Carretero Oriente derivado de actos corporativos.

El siguiente mapa muestra la ubicación del citado tramo de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl:



Los 142.5 km que integran las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl se encuentran en operación y en 2020 y 2019, tuvieron un volumen de Tráfico Promedio Diario de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl, respectivamente de 3,363, 4,163 y 23,385 vehículos diarios a 2,942, 3,590, y 18,180.

La siguiente tabla muestra el TPDV de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la vía Atlixcáyotl durante el periodo indicado:

	2020	2019	2018
TPDV:			
Carretera Apizaco-Huauchinango	2,942	3,363	3,599
Carretera Virreyes-Teziutlán	3,590	4,163	4,104
Carretera Vía Atlixcáyotl	18,180	23,385	23,004

Las obras de construcción previstas en la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl se encuentran concluidas. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en dichas carreteras.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl:

- **Contraprestación.** Como contraprestación inicial, la Compañía pagó la cantidad de \$2,494'009,324.08 pesos. Asimismo, la Compañía está obligada a pagar al Gobierno del Estado de Puebla, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 1% de los ingresos brutos anuales (excluyendo el IVA) representados por las cuotas de peaje cobradas en las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más dentro de los seis meses siguientes al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Asimismo, la Compañía anualmente está autorizada a incrementar del 2016 al 2023 la tarifa para el tipo de vehículo automóvil por un monto fijo adicional a la inflación.

- Liberación del Derecho de Vía. La Compañía actualmente cuenta con la total Liberación del Derecho de Vía para de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl.
- Requisitos en materia de capitalización. PP está obligada a mantener un capital mínimo fijo de cuando menos \$20.0 millones. Al 31 de diciembre de 2020, el capital social de PP ascendía a \$7.1 millones.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl. La Compañía está obligada a mantener una fianza por el equivalente al 3% de la Contraprestación Inicial. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$84.3 millones. Asimismo, la Concesionaria está obligada a mantener fianzas que garanticen el cumplimiento de la operación y mantenimiento. Al 31 de diciembre de 2020 estas fianzas ascendían en (i) Apizaco–Huauchinango a la cantidad de \$66.6 millones; (ii) Virreyes – Teziutlán a la cantidad de \$89.7 millones y en la Vía Atlixcáyotl a la cantidad de \$60.4 millones.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para las carreteras Apizaco–Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- Revocación. La Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl está sujeta a revocación por el Gobierno del Estado de Puebla en el supuesto de que PP incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que PP no pague oportunamente al Gobierno del Estado de Puebla el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de revocación de la concesión, PP no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Terminación. La Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl terminará automáticamente en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) el vencimiento de su vigencia; (ii) por acuerdo mutuo del Gobierno del Estado de Puebla y PP; (iii) en caso de su revocación; y (iv) una vez pagado el importe total de las cuotas de peaje pagaderas de conformidad con la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno del Estado de Puebla tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl.

Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas

El 30 de marzo de 2012 el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a Concesionaria de Autopistas de Michoacán, una concesión para (i) la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los libramientos de Morelia y Uruapan de 88.4 km, y (ii) la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y las obras de modernización asociadas a las autopistas Pátzcuaro- Uruapan de 57 km, Uruapan Nueva Italia de 59.4 km y la Nueva Italia –Lázaro Cárdenas de 156.7 km. La Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas se otorgó como parte del segundo eje del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de mayo de 2007 y ha sido renegociada con la SCT y vence el 30 de marzo de 2042.

Los derechos y obligaciones de los accionistas de Concesionaria de Autopistas de Michoacán se establecen en el Convenio de Accionistas de fecha 31 de enero de 2012, el cual prevé, entre otras cosas, las bases y reglas de gobierno corporativo de Concesionaria de Autopistas de Michoacán. Asimismo, Concesionaria de Autopistas de Michoacán celebró, con fecha 31 de marzo de 2012, un contrato de prestación de servicios para la operación y mantenimiento con Operadora de Autopistas de Michoacán, S.A.P.I. de C.V. Este contrato contiene los términos conforme a los cuales se operará la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y los Libramientos Morelia y Uruapan. La Compañía es titular del 58.74% de las acciones de Operadora de Autopistas de Michoacán, S.A.P.I. de C.V. Por su parte, los derechos y obligaciones de los accionistas de la Operadora se establecen en el convenio entre accionistas de fecha 23 de febrero de 2012. La siguiente tabla muestra cierta información en relación con la concesión del Paquete Michoacán:

Autopista	Años remanentes	Ubicación	Longitud (Km)	Tráfico Promedio Diario por Equivalentes Vehiculares
Paquete Michoacán: Libramiento Morelia	22	Michoacán	63.1	3,955
Paquete Michoacán: Libramiento Uruapan	22	Michoacán	25.2	-
Paquete Michoacán: Pátzcuaro - Uruapan	22	Michoacán	57.0	9,890
Paquete Michoacán: Uruapan - Nueva Italia	22	Michoacán	60.0	7,168
Paquete Michoacán: Nueva Italia - Lázaro Cárdenas	22	Michoacán	152.0	3,752

La siguiente tabla muestra el TPDV del Paquete Michoacán por los periodos indicados:

	TPDV:		
	2020	2019	2018
Paquete Michoacán: Libramiento Morelia	3,955	4,347	4,210
Paquete Michoacán: Pátzcuaro-Uruapan	9,890	10,753	10,549
Paquete Michoacán: Uruapan-Nueva Italia	7,168	7,470	7,385
Paquete Michoacán: Nueva Italia-Lázaro Cárdenas	3,752	4,209	4,234

El siguiente mapa muestra la ubicación del citado tramo de la autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas:



Mapa: PINFRA

Las obras de construcción previstas en la Concesión del Paquete Michoacán comprenden:

- Libramiento de Morelia: Obra total concluida. Inicio de operación del tramo sur el 31 de marzo de 2015; Inicio de operación del tramo norte el 12 de abril de 2016. Autorización definitiva de Inicio de Operación por la SCT el 19 de julio 2017. Finalizada la obra y el Parador.
- Modernización del tramo Pátzcuaro – Lázaro Cárdenas: Obra finalizada. Ya se cuenta con un avance de rehabilitación de 93.89% de los 7 Puentes Metálicos, en proceso la obra del Parador.
- Ampliación del tramo Pátzcuaro – Uruapan: Actualmente en construcción la ampliación a cuatro carriles. Avance al cierre de 2020 de 69.34%. A la fecha ya se encuentra en operación 4 km correspondientes del tramo 2+692 al 6+460 desde el día 20 de junio de 2019, se tiene programada la apertura de 19 km adicionales para su operación en el 2do trimestre de 2021; con fecha del 20 de abril de 2020 se emitió el Oficio 3.4.0531 de Declaración de Fuerza Mayor por la Dirección General de Desarrollo carretero debido a la falta de liberación de derecho de vía del tramo comprendido del km 25+187 al 50+000 (24 km) pendientes de la Ampliación.
- Libramiento Uruapan: Oficio de Declaración de Fuerza Mayor otorgado por la Dirección General de Desarrollo carretero el día 17 de agosto de 2016; Memorando 3.4.0529 de Entendimiento de Fuerza Mayor por parte de la SCT con fecha del 28 de noviembre 2017.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y Libramientos Morelia y Uruapan:

- **Contraprestación.** Concesionaria de Autopistas de Michoacán está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, (i) un pago inicial por un monto de \$752´100,000.00. El consorcio participante está conformado por cuatro grupos y cada uno de ellos aporta el 25% de la contraprestación requerida y (ii) el pago anual del 0.5% de los ingresos anuales de la concesión. El consorcio está

conformado por la Compañía, Azvi – Cointer de México, S.A. de C.V., Infraestructura Institucional FI, S.A.P.I. de C.V. y Sociedad Michoacana de Constructores, S.A.P.I de C.V.

- Cuotas de peaje. Concesionaria de Autopistas de Michoacán tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan- Lázaro Cárdenas y Libramientos Morelia y Uruapan. Estas cuotas se ajustan durante la segunda quincena del mes de enero de cada año, a partir de enero de 2013, de conformidad con los incrementos que se registren en el INPC, o bien cuando se registre un incremento igual o mayor al 5% de dicho índice, con respecto al último incremento tarifario, con base en el INPC más reciente.
- Requisitos en materia de capitalización. Concesionaria de Autopistas de Michoacán está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$50,000.00 M.N. Al 31 de diciembre de 2020, el capital social de Concesionaria de Autopistas de Michoacán asciende actualmente a \$2,653,692,094 mil millones de pesos.
- Liberación del Derecho de Vía. De acuerdo con los términos de la Concesión para el Paquete Michoacán, Concesionaria de Autopistas de Michoacán deberá obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto y debe obtener la autorización previa de la SCT para transmitir dicho derecho al Gobierno Federal.¹⁵ Requisitos en materia de operación y mantenimiento. Concesionaria de Autopistas de Michoacán está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, Libramientos Morelia y Uruapan y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación y mantenimiento, Concesionaria de Autopistas de Michoacán está obligada a mantener vigente una fianza para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo la concesión. La Concesionaria deberá de otorgar una fianza por el 30% para garantizar la totalidad de las obligaciones contraídas en el título de concesión.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Pátzcuaro-Uruapan- Lázaro Cárdenas y Libramientos Morelia se encuentran afectas al Fideicomiso de administración para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y Libramientos Morelia y Uruapan. Igualmente, Concesionaria de Autopistas de Michoacán, constituyo un fondo para garantizar el derecho de vía por \$200 millones.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Pátzcuaro-Uruapan- Lázaro Cárdenas y Libramiento Morelia, Concesionaria de Autopistas de Michoacán tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- Revocación. La Concesión para el Paquete Michoacán se encuentra sujeto a revocación por el Gobierno Federal en el supuesto de que Concesionaria de Autopistas de Michoacán incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, el no pago oportuno al Gobierno Federal del importe total de los aprovechamientos correspondientes o la no operación y mantenimiento de la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de revocación de la concesión, Concesionaria de Autopistas de Michoacán no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Terminación. La Concesión para el Paquete Michoacán terminará automáticamente en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) el vencimiento de su vigencia; (ii) por acuerdo mutuo

del Gobierno Federal y Concesionaria de Autopistas de Michoacán; (iii) en caso de su revocación; y (iv) una vez pagado el importe total de las cuotas de peaje pagaderas de conformidad con la Concesión para la Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y Libramientos Morelia y Uruapan. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y Libramientos Morelia y Uruapan, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización del proyecto, en caso de que se realice una bursatilización del proyecto.

- Con fecha 28 de noviembre de 2018, Fideicomiso Irrevocable número F/2886 de fecha 11 de octubre de 2016, celebrado por Infraestructura Viable, S.A. de C.V., como fideicomitente y administrador; Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero como fiduciario, en dicho carácter; y Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero como Representante Común (el “Fideicomiso”) se informó a los tenedores del Fideicomiso y al gran público inversionista que, sujeto a la aprobación por parte de la asamblea de tenedores del Fideicomiso, la cual se llevaría a cabo el 13 de diciembre de 2018, el Fideicomiso adquiriría las acciones representativas del capital social de Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S.A. de C.V. mediante una compraventa de las acciones cuyo pago se realizaría en efectivo obtenido mediante la emisión de CBFES Serie “L” ofrecidos a los tenedores del Fideicomiso.

- El 14 de noviembre de 2018, se celebró un contrato de cv, por la transmisión de 12,600 acciones Serie “A” y de las 449’921,430 acciones Serie “B”, que eran propiedad de Infraestructura Institucional FI, S.A.P.I. de C.V.; de 12,600 (doce mil seiscientas) acciones Serie “A” y de las 449’921,430 acciones Serie “B”, que eran propiedad de Cointer Concesiones México, S.A. de C.V.; y de 12,200 acciones Serie “A” y de las 435’638,210 acciones Serie “B”, que eran propiedad de Sociedad Michoacana de Constructores, S.A.P.I. de C.V.; en favor de Promotora y Operadora de Infraestructura S.A.B. de C.V. y Banco Invex, S.A., IBM, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del contrato de Fideicomiso Irrevocable F/2886.

- El 25 de julio de 2019, se celebró un contrato de cv de acciones, por la transmisión de 12,599 acciones de la Serie “A”, así como de 449’921,430 acciones de la Serie “B”, que hizo Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. en favor de Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del contrato de Fideicomiso Irrevocable F/2886.

- El 14 de noviembre de 2018, se celebró un contrato de cv de acciones, por la transmisión de 12,600 acciones Serie “A”, que eran propiedad de I Cuadrada Michoacán, S.A.P.I. de C.V.; 12,600 acciones Serie “A”, que eran propiedad de Cointer Concesiones México, S.A. de C.V.; y de 12,200 (doce mil doscientas) acciones Serie “A”, que eran propiedad de Sociedad Michoacana de Constructores, S.A.P.I. de C.V.; en favor de Operadora Metropolitana de Carreteras, S.A. de C.V. y Banco Invex, S.A., IBM, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del contrato de Fideicomiso Irrevocable F/2886.

- El 04 de julio de 2019, se celebró un contrato de cv de acciones, por la transmisión de 37,400 acciones representativas del capital fijo serie “A” y 1,335,481,070 acciones representativas del capital variable serie “B”, que hizo Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del contrato de Fideicomiso Irrevocable F/2886 en favor de Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V.

Autopistas Concesionadas Sin Financiamiento

Concesión Puente El Prieto y Contrato de Operación Puente José López Portillo

El 1 de febrero de 2017, se concluyó por parte de PINFRA la adquisición de la concesión del puente “El Prieto” y del contrato de operación del puente “José López Portillo”, en el estado de Veracruz, por una inversión de aproximadamente 350 millones de pesos. Ambos puentes forman parte de la Concesionaria de Autopistas Angelópolis S.A. de C.V.

El puente “El Prieto” se encuentra sobre el río Pánuco en los municipios de Pánuco y Pueblo Viejo, en la parte norte del estado de Veracruz y forma parte del tramo Poza Rica-Tampico. La longitud del puente es de alrededor de 2.52 km. Es una concesión estatal e incluye tanto el puente como las vías de acceso al mismo (tramo hasta casetas y al entronque con la carretera Cd. Valles-Tampico). El plazo de la concesión vence en agosto de 2068.

El puente “José López Portillo” fue construido sobre el río Pantepec en la localidad de Álamo, en la parte norte del estado de Veracruz y forma parte del tramo Poza Rica-Tampico. La longitud del puente es de 0.40 km. Es una concesión federal otorgada al Estado de Veracruz, quien a su vez celebró con la concesionaria un contrato de operación por el 42.5% de los ingresos generados por el cobro de peaje del puente. La vigencia de la concesión termina en febrero de 2028.

El siguiente mapa muestra la ubicación de los puentes:



Se consideran la operación del puente “El Prieto” y los ingresos derivados del contrato de operación cedido a PINFRA del puente “José López Portillo” a partir del 16 de febrero de 2017.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista durante los periodos indicados:

TPDV:	2020	2019	2018
Puente “El Prieto”	3,612	4,087	3,111
Puente “José López Portillo”	5,115	5,784	6,558

*100% del TPDV, debido al contrato de operación del puente José López Portillo, PINFRA recibe el 42.5% de los ingresos del TPDV.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para el Puente “El Prieto”:

- **Contraprestación.** La Concesionaria está obligada a pagar al Estado, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por el cobro de peaje.
- **Cuotas de Peaje.** La Concesionaria tendrá el derecho de cobrar a los usuarios por concepto de cuotas de peaje la tarifa máxima autorizada, la cual se ajustará automáticamente con base en el índice Nacional de Precios al Consumidor en forma anual. La Concesionaria tendrá libertad de aplicar cuotas inferiores a las tarifas máximas autorizadas, así como descuentos y promociones.
- **Régimen Corporativo.** La Concesionaria se obliga a mantenerse debidamente constituida y operando como una sociedad anónima de capital variable bajo las leyes de la República Mexicana. Salvo que el Gobierno del Estado previamente lo autorice por escrito a través de la Secretaría de Finanzas y Planeación, la Concesionaria deberá abstenerse de fusionarse, escindirse o incursionar en negocios que no guarden relación con esta concesión.
- **Requisitos de Conservación y Mantenimiento.** La Concesionaria será responsable de la conservación y debe mantener el puente en buen estado, permitiendo un tránsito fluido y seguro a los usuarios.
- **Cancelación o Caducidad.** Entre otras, el Ejecutivo podrá cancelar o caducar la Concesión en caso de incumplimiento injustificado, grave y reiterado a las obligaciones por parte de la Concesionaria, negligencia grave y reiterada en la operación, cambio de nacionalidad de la Concesionaria, quiebra de la Concesionaria declarada por sentencia firme y cesión de la concesión o derechos derivados de ella a cualquier gobierno o estado extranjero.
- **Terminación.** Dentro de las causas de terminación de la Concesión se encuentran vencimiento de su plazo de vigencia, renuncia de la concesionaria, cancelación o caducidad declarada administrativamente y rescate por utilidad pública.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones del Contrato de operación para el Puente “José López Portillo”:

- **Contraprestación.** El operador tendrá derecho a recibir una contraprestación mensual por el monto que resulte mayor entre 182,500 UDI's y el 42.5% de los ingresos (sin IVA).
- **Obligaciones del Operador.** Entre las obligaciones del operador se encuentran: llevar a cabo la cobranza de cuotas, expedir comprobantes de pago, operar equipos, prestar los servicios de operación requeridos, conservar y mantener el puente, poner a disposición del auditor toda la información relacionada con la operación o conservación y mantenimiento del puente, elaborar reportes de cobranza e informes mensuales de aforo, ingresos, operación, conservación y mantenimiento, contratar y renovar seguros necesarios.
- **Vigencia, Terminación, Recisión.** El contrato tiene la misma vigencia que la concesión. El operador podrá rescindir el contrato si el fiduciario incumple su obligación de pago o el Gobierno del Estado

incumple sus obligaciones. El fiduciario podrá rescindir el contrato en caso de que el operador incurra en un incumplimiento de información, genérico, monetario o tarifario.

Concesión de la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca

El 9 de noviembre de 2007, el gobierno del Estado de Michoacán otorgó a Monarca (actualmente CPAC) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de un tramo de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 11.8 km que atraviesa el Estado de Michoacán y el Estado de México (la “Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca”). El 15 de junio de 2018 se llevó a cabo la primera modificación al Título de Concesión donde se establece una ampliación de plazo con fecha de vencimiento el 8 de noviembre de 2067. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca:



Fuente: Google Maps.

Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca se encuentran afectos a un fideicomiso constituido por Monarca el 30 de octubre de 2007 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicho proyecto, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la autopista, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentran en operación la totalidad de los 11.8 km que integran la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca, mismos que cuentan con cuatro casetas de cobro manual. En 2019 y 2020, el volumen de Tráfico Promedio Diario de la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca fue respectivamente de 3,561 y 3,152 vehículos diarios. De acuerdo con la información estadística recabada por OMC, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca.....	3,152	3,561	3,638

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca concluyeron en la fecha estipulada para dicho efecto. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al gobierno del Estado de Michoacán, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca. Además, la Compañía pagó al Estado de Michoacán \$130.2 millones por concepto de contraprestación por el otorgamiento la concesión.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 6% en cualquier momento posterior al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** La Concesionaria está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$26 millones. El capital social nominal de CPAC al 31 de diciembre de 2020 ascendía a la cantidad de \$1,827.4 millones de pesos.
- **Liberación del Derecho de Vía.** La Liberación del Derecho de Vía para este proyecto se obtuvo antes de que el gobierno del Estado de Michoacán otorgara a Monarca la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca y la legislación aplicable.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** La Compañía tiene derecho a recibir los ingresos generados por la operación de la autopista durante la vigencia de la concesión, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca.
- **Rescate.** En el supuesto de que el gobierno del Estado de Michoacán rescate la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca, la Compañía tendrá derecho a recibir del Gobierno Federal una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- **Revocación.** El gobierno del Estado de Michoacán tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca en el supuesto de que CPAC incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que CPAC no pague oportunamente al gobierno del Estado de Michoacán el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el

Administración de la Autopista Morelia-Aeropuerto”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista Morelia-Aeropuerto tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para dicho proyecto, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la autopista, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentran en operación la totalidad de los 22.6 km que integran la autopista Morelia-Aeropuerto y que en 2019 y 2020 tuvieron un volumen de Tráfico Promedio Diario respectivamente de 2,405 y 1,860 vehículos diarios. De acuerdo con la información estadística recabada por OMECA, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Morelia-Aeropuerto ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Morelia-Aeropuerto durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Morelia-Aeropuerto.....	1,860	2,405	2,366

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto concluyeron en 2008. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto:

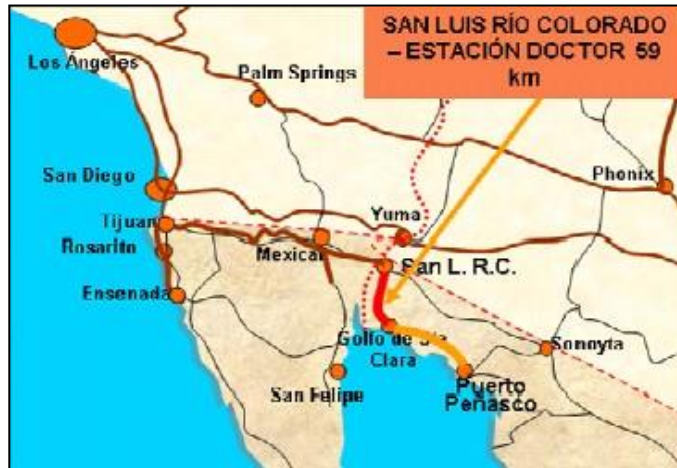
- **Contraprestación.** Purépecha está obligada a pagar al gobierno del Estado de Michoacán, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) generado por la operación de la autopista Morelia-Aeropuerto. Dicho porcentaje se incrementará al 1.0% en el supuesto de que la Tasa de Rendimiento Anual Real alcance o exceda del 12.5%; y al 1.5% en el supuesto de que la Tasa de Rendimiento Anual Real alcance o exceda del 17.5%. Además, en 2007 la Compañía pagó al gobierno del Estado de Michoacán \$55.0 millones por concepto de derechos por la expedición de la concesión.
- **Cuotas de peaje.** Purépecha tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 6% o más en cualquier momento posterior al último ajuste, Purépecha tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Purépecha también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, cada cuatro meses, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas. En el supuesto de que Purépecha recupere el monto total de su inversión en el proyecto más la Tasa de Rendimiento Anual Real pactada, antes de la fecha de vencimiento de la concesión, las cuotas de peaje se ajustarán con base en la metodología establecida para dicho efecto en la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto.
- **Requisitos en materia de capitalización.** En términos de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto, Purépecha está obligada a mantener un capital mínimo equivalente al 10% del monto a invertirse en la construcción, operación y mantenimiento de la Concesión para la Autopista

Morelia-Aeropuerto. Al 31 de diciembre de 2020 el capital de Purépecha ascendía a \$216.0 millones.

- Liberación del Derecho de Vía. De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto, Purépecha debía obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto y debe obtener autorización previa de la SCT para transmitir dicho derecho al gobierno del Estado de Michoacán. Purépecha obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista en febrero de 2007.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. Purépecha está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto y la legislación aplicable. Purépecha está obligada a mantener una fianza de cumplimiento respecto de sus obligaciones al amparo de la concesión. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$29.7 millones.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. Purépecha tiene derecho a percibir la totalidad de los ingresos por concepto de cuotas de peaje generadas durante la vigencia de la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. En el supuesto de que Purépecha recupere el monto total de su inversión antes del vencimiento de la vigencia de la concesión, las cuotas de peaje se ajustarán con base en la metodología prevista en el contrato respectivo. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la concesión se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Morelia-Aeropuerto.
- Rescate. En el supuesto de que el gobierno del Estado de Michoacán rescate la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto, Purépecha tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- Revocación. El gobierno del Estado de Michoacán tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto en el supuesto de que Purépecha incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que Purépecha no pague oportunamente al gobierno del Estado de Michoacán el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno del Estado de Michoacán revoque la concesión, Purépecha tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento anterior con el acuerdo mutuo del gobierno del Estado de Michoacán y Purépecha. En caso de terminación anticipada de la concesión, Purépecha tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- Proyectos que compiten directamente con la concesión. La Concesión para la Autopista Morelia-Aeropuerto establece que el gobierno del Estado de Michoacán podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con dicha autopista, aun cuando ello afecte el desempeño de Purépecha. En dicho supuesto, Purépecha tendrá derecho a ser indemnizada por el gobierno del Estado de Michoacán, sujeto a la presentación de documentación que acredite (i) la disminución de sus volúmenes de Tráfico Promedio Diario, (ii) que dicha disminución ha persistido durante el periodo de seis meses anterior a la fecha de la solicitud de indemnización y (iii) que de conformidad con los estados financieros auditados por un auditor designado en forma conjunta por el gobierno del Estado de Michoacán y Purépecha, dicha disminución haya afectado los ingresos generados por la concesión.

Concesión para la autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor

El 2 de septiembre de 2008 el gobierno del Estado de Sonora, a través de su Comisión Estatal de Bienes y Concesiones, otorgó a CPAC una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una autopista de cuota de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 48km que atraviesa la ciudad de San Luis Río Colorado en dicho Estado (la “Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor”). La Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor vence el 1 de septiembre de 2038. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor:



Fuente: Bases de la licitación.

Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor se encuentran afectos a un fideicomiso constituido por CPAC el 8 de septiembre de 2008 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicho proyecto, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la autopista, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentran en operación la totalidad de los 48.2 km que integran la autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor, misma que en 2019 y 2020, tuvo un volumen de Tráfico Promedio Diario, respectivamente de 672 y 540. De acuerdo con la información estadística recabada por OMECA, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista San Luis Río Colorado–Estación Doctor durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor.....	540	672	700

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor concluyeron en septiembre de 2009. Salvo por las obras de mantenimiento mayor y menor de rutina, actualmente no se está realizando ninguna obra de construcción en esta autopista.

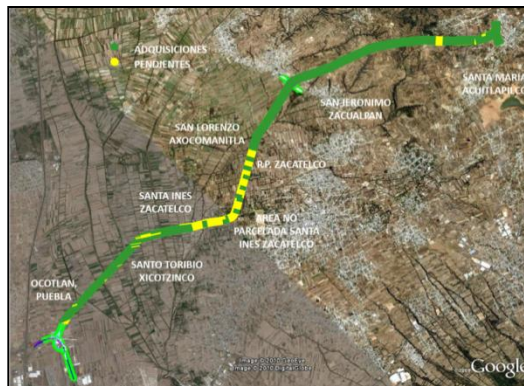
A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al gobierno del Estado de Sonora, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 1.0% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por la operación de la autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor. Además, la Compañía pagó al gobierno del Estado de Sonora \$312.0 millones por concepto de derechos por el otorgamiento de la concesión.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC aumente entre un 5% y un 8% con posterioridad al último ajuste, CPAC podrá solicitar al gobierno del Estado de Sonora autorización para ajustar nuevamente las cuotas, sujeto a la presentación de documentación que acredite dicho aumento; y en el supuesto de que el INPC aumente más de un 8%, CPAC tendrá el derecho de ajustar las cuotas de peaje sin necesidad de presentar documentación alguna al gobierno del Estado de Sonora.
- **Requisitos en materia de capitalización.** CPAC está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo de \$20.0 millones. Al 31 de diciembre de 2020, el capital social de CPAC ascendía a \$1,827.4 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor, la Compañía debía obtener de la SCT la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía para la autopista en septiembre de 2008.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una reserva para gastos de operación por un importe de \$3 millones, sujeto a ajuste anual con base en los cambios en el INPC. Al 31 de diciembre de 2020 el importe ascendía a \$4.2 millones. La Compañía está obligada a mantener una fianza que garantice el cumplimiento de las obligaciones de la Concesión; al 31 de diciembre de 2020 el importe ascendía a \$9.2 millones.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** La Compañía tiene derecho a recibir la totalidad de los ingresos por concepto de cuotas de peaje generadas durante la vigencia de la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la concesión se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor.
- **Rescate.** En el supuesto de que el gobierno del Estado de Sonora rescate la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión más una Tasa de Rendimiento Anual Real calculada con base en los lineamientos generales establecidos en la orden de rescate respectiva, tomando en consideración el monto total invertido en el proyecto y el valor de los activos afectos a la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor.

- **Revocación.** El gobierno del Estado de Sonora tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor en el supuesto de que CPAC incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que CPAC no pague oportunamente al gobierno del Estado de Sonora el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el gobierno del Estado de Sonora revoque la concesión, CPAC tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al monto de su inversión en el proyecto, mismo que se determinará con base en la fórmula establecida en el contrato respectivo.
- **Vencimiento.** La Concesión para la Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o por acuerdo mutuo del gobierno del Estado de Sonora y CPAC. En el supuesto de terminación anticipada de la concesión, CPAC tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.

Concesión de la autopista Tlaxcala-Puebla

El 23 de julio de 2008 el Gobierno del Estado de Tlaxcala otorgó a CONCEMEX (actualmente CPAC) una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una autopista de cuota de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 17.50 km que enlaza a las ciudades de Puebla y Tlaxcala (la “Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla”). La Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla vence en 30 años después del comienzo de su operación. El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Tlaxcala-Puebla:



Fuente: Pinfra.

La Autopista Tlaxcala-Puebla inició operaciones el 10 de enero de 2015 y los TPDV registrados en los últimos tres años son:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Tlaxcala-Puebla.....	7,825	8,810	9,454

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno del Estado de Tlaxcala, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso semestral bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista Tlaxcala-Puebla.
- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% en cualquier momento posterior al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Además, en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios, la Compañía tendrá derecho de solicitar la autorización del Gobierno del Estado de Tlaxcala para ajustar sus cuotas. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** En términos de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla, la Concesionaria está obligada a mantener un capital mínimo de \$20 millones. El capital social de CPAC al 31 de diciembre de 2020 ascendía a la cantidad de \$1,827.4 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla, la Compañía debía obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto y podría considerar como inversión los gastos incurridos para dicho efecto. La Compañía obtuvo la Liberación del Derecho de Vía en su totalidad.
- **Requisitos en materia de construcción.** En términos de la concesión respectiva, la Compañía está obligada a construir la autopista. Los planes, proyectos y operaciones relacionados con la construcción de la autopista Tlaxcala-Puebla están sujetos a supervisión por parte del Gobierno del Estado de Tlaxcala y la Compañía está obligada a cubrir los gastos relacionados con el ejercicio de dichas funciones. La Compañía tiene permitido subcontratar con terceros las obras de construcción del proyecto.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla y la legislación aplicable.
- **Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión.** La Compañía tiene derecho a recibir la totalidad de los ingresos por concepto de cuotas de peaje generadas durante la vigencia de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto.
- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Tlaxcala rescate la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- **Revocación.** El Gobierno del Estado de Tlaxcala tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla en el supuesto de que CPAC incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que CPAC no pague oportunamente al Gobierno del Estado de Tlaxcala el importe total de los aprovechamientos semestrales correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Tlaxcala revoque la concesión, CPAC tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.

- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento anterior con acuerdo mutuo del Gobierno del Estado de Tlaxcala y CPAC. En el supuesto de terminación anticipada de la concesión, CPAC tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- Proyectos que compiten directamente con la concesión. La Concesión para la Autopista Tlaxcala-Puebla establece que el Gobierno del Estado de Tlaxcala no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con dicha autopista. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Tlaxcala incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable. Además, en el supuesto de que el Gobierno Federal o el Gobierno del Estado de Puebla decida construir algún otro camino o modifique alguna concesión de manera que haya otro camino que compita con la autopista Tlaxcala-Puebla, CPAC tendrá derecho a que el Gobierno del Estado de Tlaxcala prorrogue la vigencia de la concesión o ajuste las cuotas de peaje para la autopista Tlaxcala-Puebla.

Concesión de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan

El 15 de marzo de 1990 el Gobierno Federal otorgó a AUCAL la concesión para la construcción, operación y mantenimiento de una autopista de cuota de cuatro carriles de asfalto con longitud aproximada de 25.5 km que enlaza a San Martín Texmelucan, en el estado de Puebla, con la ciudad de Tlaxcala (la “Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan”). La Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, cuyos términos se han renegociado con el Gobierno Federal en varias ocasiones, vence el 14 de marzo de 2041. Previa autorización del Gobierno Federal, el 19 de noviembre de 2010 AUCAL y PAPSA celebraron un convenio de cesión (el “Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan”) por medio del cual AUCAL cedió a PAPSA los derechos derivados de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, así como los derechos derivados de una demanda interpuesta por AUCAL en contra de la SCT y el Gobierno del Estado de Tlaxcala en la que se reclamó, entre otras cosas, el cierre de los accesos irregulares que existían en la carretera así como el pago de los perjuicios derivados de la falta de pago de las cuotas a cargo de los usuarios que utilizaban los referidos accesos irregulares.

Como resultado de la cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y la celebración de un convenio de transacción con el Gobierno Federal respecto del juicio antes descrito, el 25 de febrero de 2011 el Gobierno Federal prorrogó la vigencia de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón y la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo, en ambos casos por un plazo adicional de hasta 30 años en caso de no haber sido, en cada caso, recuperado previamente las inversiones realizadas y su rendimiento.

Autovías San Martín Texmelucan, S.A. de C.V. es el actual titular de la concesión de la autopista Armería Manzanillo como resultado de diversos actos corporativos.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan:



Fuente: Google Earth.

Los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, y los derechos de cobro de indemnizaciones al amparo de las pólizas de seguro y fianza relacionadas con la misma, están afectos a un fideicomiso constituido por PAPSA el 19 de noviembre de 2010 (el “Fideicomiso de Administración de la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan”). El Fideicomiso de Administración de la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicho proyecto, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de bursatilización de la autopista, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentra en operación la totalidad de los 25.5 km que integran la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, mismos que en 2019 y 2020, tuvieron, respectivamente, un volumen de Tráfico Promedio Diario de 5,389 y 4,406. De acuerdo con la información estadística recabada por OMECA, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.....	4,406	5,389	6,684

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan:

- **Contraprestación.** La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por la operación de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan. Además, de conformidad con el Contrato de Cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, PAPSA pagó a AUCAL la cantidad de \$1,000 millones más IVA, misma que fue reconocida por el Gobierno Federal como inversión en los siguientes proyectos: (i) \$400.0 millones en la Concesión para la Autopista Armería-Manzanillo; (ii) \$250.0 millones en la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón; y (iii) \$350.0 millones en la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.

- Cuotas de peaje. La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan. Estas cuotas se ajustan semestralmente con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier momento posterior al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. La Compañía también tiene derecho de ajustar las cuotas de peaje en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios. Además, la Compañía tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- Requisitos en materia de capitalización. Autovías San Martín Texmelucan, S.A. de C.V. (la concesión pertenecía originalmente a Impulsora de Vías SMT y AM, esta de escinde el 4 de septiembre de 2018 cediendo los derechos Autovías San Martín Texmelucan) está obligada a mantener un capital mínimo fijo de cuando menos \$20 millones. Al 31 de diciembre de 2020, el capital social de Autovías San Martín Texmelucan, S.A. de C.V. ascendía a \$20.0 millones.
- Liberación del Derecho de Vía. La Liberación del Derecho de Vía se obtuvo con anterioridad a la cesión de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan por parte de AUCAL a PAPSA.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y la legislación aplicable. La Compañía debe proporcionar acceso libre a la autopista a los vecinos de la misma. La Compañía está obligada a mantener una fianza de cumplimiento respecto de sus obligaciones al amparo de la concesión. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$5.8 millones.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. La Compañía tiene derecho a recibir la totalidad de los ingresos por concepto de cuotas de peaje generadas durante la vigencia de la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto más una Tasa de Rendimiento Anual Real del 10.5%. El 30 de septiembre de 2010, el Gobierno Federal reconoció como inversión en la concesión la cantidad de \$856.0 millones. El Gobierno Federal ha reconocido a la Compañía el derecho de solicitar la prórroga de la concesión por un plazo adicional de hasta 30 años a fin de recuperar el monto total de su inversión en el proyecto. Actualmente, la totalidad de las cuotas de peaje cobradas al amparo de la concesión se administran a través del Fideicomiso de Administración de la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada en términos de la legislación aplicable.
- Revocación. El Gobierno Federal tendrá derecho de revocar la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan en el supuesto de que AUTOVÍAS incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que AUTOVÍAS no pague oportunamente al Gobierno Federal el importe total de los aprovechamientos correspondientes o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno Federal revoque la concesión, AUTOVÍAS no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento anterior con el acuerdo

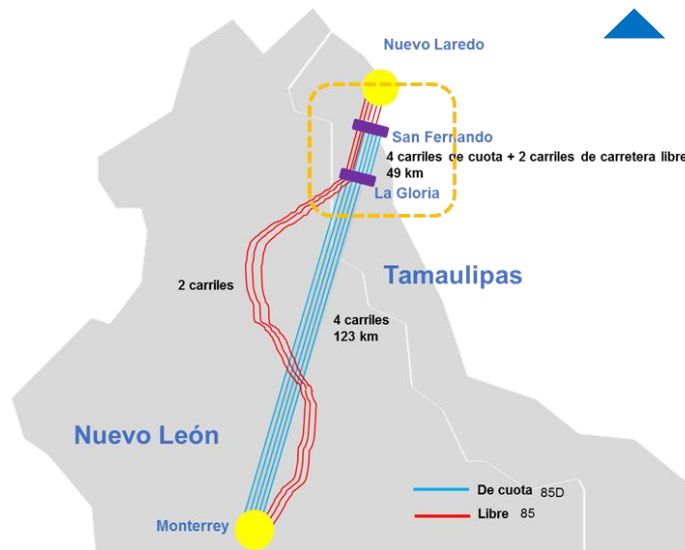
mutuo del Gobierno Federal y AUTOVÍAS. En el supuesto de terminación anticipada de la concesión, AUTOVÍAS no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.

- Proyectos que compiten directamente con la concesión. La Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan establece que el Gobierno Federal no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con dicha autopista. En el supuesto de que el Gobierno Federal incumpla con dicha obligación, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

Concesión Autopista Monterrey – Nuevo Laredo -Tramo La Gloria San Fernando-

El 18 de mayo de 2017, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S.A. de C.V., la concesión de jurisdicción federal por 30 años, para (i) construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista de altas especificaciones tipo A4S, con una longitud de 49 km, “ Monterrey – Nuevo Laredo, Tramo La Gloria - San Fernando, que inicia en el entronque La Gloria ubicado en el km 145+000 de la carretera federal de cuota Mex-85D y termina en el km 194+000 de la carretera federal libre Mex-85”; (ii) construir un cuerpo nuevo en la carretera federal existente Nuevo Laredo – Monterrey, Tramo La Gloria – San Fernando, y para; (iii) conservar y mantener la carretera federal libre de altas especificaciones tipo A2, “Monterrey – Nuevo Laredo, Tramo La Gloria – San Fernando”, entre los Estados de Nuevo León (29 km) y Tamaulipas (20 km) (la “Concesión para la Autopista Monterrey – Nuevo Laredo”).El título de Concesión y el Contrato APP fueron firmados el 6 junio 2017.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la Autopista Monterrey – Nuevo Laredo.



A solicitud de la Dirección General de Carreteras y de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) y con el fin de mejorar la seguridad de los usuarios y de preservar de manera sostenible el entorno ambiental inmediato a la autopista se llevaron a cabo diversas modificaciones a los proyectos ejecutivos originales, las cuales consistieron principalmente en la realización de 9 puentes adicionales y 330 obras de drenaje. Derivado de lo anterior, en junio de 2018, la S CT autorizó un incremento del 12% real a las tarifas y un incremento al monto de inversión.

El 1 de agosto de 2019 AINDA Energía & Infraestructura, S.A.P.I. de C.V. junto con Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, en su carácter de fiduciario del Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios de Desarrollo No. 2695 realizó una aportación de capital en Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S.A. de C.V. a cambio del 20% de la misma.

La Autopista Monterrey – Nuevo Laredo -Tramo La Gloria San Fernando inició operaciones el primero de julio de 2020 y los TPDV registrados en el último año son:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Monterrey-Nuevo Laredo..	7,295	–	–

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Monterrey – Nuevo Laredo.

- **Contraprestaciones.**

Pago Inicial. La cantidad que la concesionaria pagará como contraprestación por única vez al Gobierno Federal por el otorgamiento de la Concesión de conformidad con lo establecido en el artículo 15, fracción VIII de la Ley de Caminos. El cual fue de 405 MDP, los cuales fueron pagados el pasado 5 de junio del 2017 por la concesionaria.

Pago Anual Fijo. La contraprestación anual que deberá cubrir la concesionaria al Gobierno Federal de conformidad con lo establecido en el artículo 15, fracción VIII de la Ley de Caminos, en los términos establecidos en el Título de Concesión. Por un monto equivalente al 1.0% (uno por ciento) de los ingresos brutos tarifarios sin IVA del año inmediato anterior derivados de la explotación de la autopista.

Ingresos Diferenciales. La concesionaria estará obligada a compartir los ingresos diferenciales que se lleguen a presentar, conforme a los términos y condiciones establecidos en los documentos de la concesión.

- **Cuotas de Peaje.** La Concesionaria puede ceder o gravar los derechos al cobro de peaje, en tal caso debe de notificar de lo mismo a la Federación. Dichas cuotas de peaje no podrán exceder las tarifas máximas autorizadas. La tarifa máxima autorizada se incrementará automáticamente con base en el índice Nacional de Precios al Consumidor en forma anual. El Título de Concesión prevé ciertos supuestos que modifican dicho esquema de actualización, un ejemplo es el facultar a la Concesionaria a aplicar tarifas diferenciadas en función del día de la semana o la franja horaria para la optimización de gestión de la infraestructura.
- **Derecho de Vía.** La franja de terreno con anchos variables en donde se encuentra actualmente la carretera Monterrey – Nuevo Laredo, Tramo La Gloria – San Fernando, que inicia en el entronque La Gloria ubicado en el km 145+000 de la carretera federal de cuota Mex-85D y termina en el km 194+000 de la carretera federal libre Mex-85”; así como la Carretera Federal que la Secretaría pondrá a disposición del Desarrollador en los términos establecidos en el Contrato APP y la

Concesión. Para constituir el fondo para Contingencia del Derecho de Vía y Medio Ambiente, se aportó a un fideicomiso en administración la cantidad de \$50 millones de Pesos.

- Obligaciones de la Concesionaria. Entre las obligaciones que la Concesionaria tiene en virtud del Título destacan la garantía de cumplimiento que debió constituir, la fianza de construcción que debió contratar, la contratación de los seguros, entre otros. A su vez, tiene la obligación de entregar al Estado los estados financieros internos trimestrales y los estados financieros auditados anualmente. Al término de la concesión deberá revertir los bienes a la nación.
- Requisitos de Operación. La Concesionaria debe de operar y mantener la Autopista Monterrey – Nuevo Laredo de acuerdo a los niveles de servicio requeridos. Puede explotar los servicios auxiliares y conexos en el derecho de vía.
- Revocación. Se podrá revocar la concesión en caso de incumplimiento de obligaciones de la Concesionaria, incumplimiento de los plazos establecidos por causas imputables a la Concesionaria y poner en riesgo la seguridad de los usuarios o bienes de la autopista, de la carretera federal y del derecho de vía.
- Terminación. Dentro de las causas de terminación de la concesión se encuentran que en caso de daño o destrucción de la infraestructura o de una parte importante de ésta, la Secretaría podrá optar por dar por terminado anticipadamente el Contrato APP, los casos Fortuitos o de Fuerza Mayor, cuando ocurren razones de interés general, el vencimiento del plazo del Título, la renuncia de la concesionaria y el mutuo acuerdo entre las partes.

Concesión del Libramiento Poniente Aguascalientes

El 12 de agosto de 2020 el Gobierno del Estado de Aguascalientes otorgó a COLASA una concesión para la construcción, equipamiento, operación, explotación, conservación y mantenimiento de una autopista de cuota de dos carriles de asfalto con longitud aproximada de 24.0 km y la rehabilitación, operación, conservación y mantenimiento de una autopista de dos carriles de asfalto a título de carga para la concesión, con longitud aproximada de 21.0 km que enlaza las autopistas de León-Aguascalientes y Aguascalientes-Zacatecas por los linderos de la zona poniente de la ciudad de Aguascalientes (la “Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes”). La Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes vence en 30 años a partir de la firma del otorgamiento de la concesión. El siguiente mapa muestra la ubicación del Libramiento Poniente Aguascalientes:



Fuente: Pinfra.

Las obras de construcción previstas en la Concesión del Paquete Michoacán comprenden:

- Tramo federal:

Carretera tipo A2 existente con un ancho de corona de 12 m, la cual es rehabilitada a lo largo de los 21 kilómetros de longitud que tiene este tramo que forma parte del libramiento Poniente Aguascalientes. Dicho frente, comienza en el denominado entronque Montoro, que es la intersección de la autopista León-Aguascalientes y el Libramiento. Posteriormente, en sentido al norte cruza los entronques Agostaderito, Villa Hidalgo y Entronque Picacho, siendo este último la parte final del tramo, punto en el cual existe la intersección con la autopista Calvillo-Aguascalientes, como a continuación se muestra en la siguiente imagen.

El tramo dio inicio a la etapa de construcción en noviembre del 2020 y se prevé poner en operación en Mayo 2021, esto en cumplimiento a lo indicado en el Título de Concesión, teniendo a la fecha un avance significativo, estando en cierre de señalamiento para poner en operación este frente libre de peaje conforme a lo previsto.

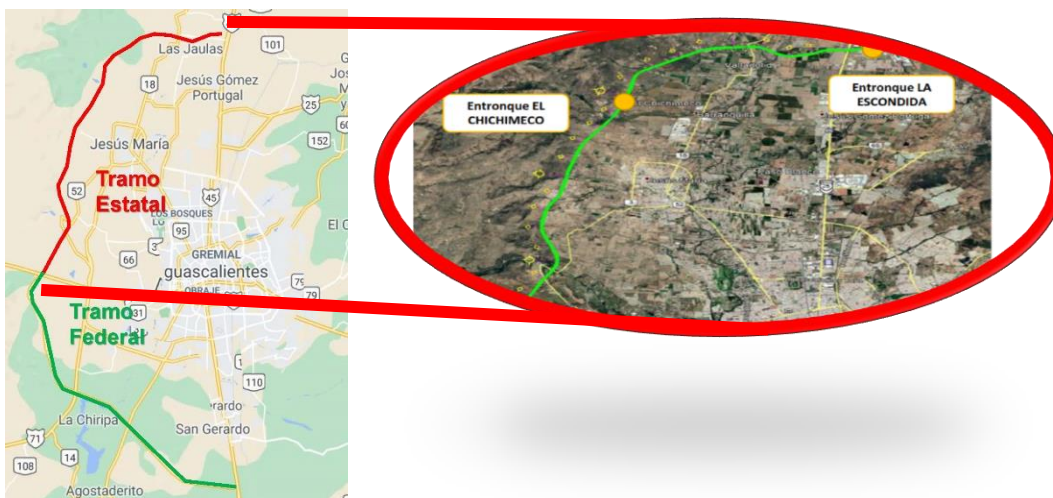


Fuente: Pinfra.

- Tramo Estatal:

Carretera tipo A2 nueva por realizar con un ancho de corona de 12 m, la cual contará con una longitud de 24 kilómetros de longitud en continuidad al tramo federal, los cuales conforman 45 kilómetros que tiene en total el libramiento Carretero Sur Poniente de la Ciudad de Aguascalientes. Dicho frente, al ser continuidad del tramo Federal comienza en el denominado Entronque Picacho, punto en el cual existe la intersección con la autopista Calvillo-Aguascalientes los anteriores 21 kms libres de peaje. Posteriormente, en sentido al norte cruzará los entronques Chichimeco y La Escondida, siendo este último la parte final del tramo, punto en el cual existe la intersección con la autopista Aguascalientes-Zacatecas, como a continuación se muestra en la siguiente imagen.

El tramo dio inicio a la etapa de construcción en diciembre del 2020 y se prevé poner en operación en Junio 2020, esto en cumplimiento a lo indicado en el Título de Concesión, teniendo a la fecha un avance significativo en las terracerías y estructuras que contempla este frente, para poner en operación este tramo de peaje que los usuarios pagarán en el entronque Chichimeco.



Fuente: Pinfra.

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes:

- **Contraprestaciones.**

Pago Inicial. La cantidad que la concesionaria pagará como contraprestación por única vez al Gobierno del Estado de Aguascalientes por el otorgamiento de la Concesión. El cual fue de 220 MDP, los cuales fueron pagados el pasado 21 de agosto del 2020 por la concesionaria.

Pago Anual. La concesionaria está obligada a pagar al Gobierno del Estado de Aguascalientes, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por el Libramiento Poniente Aguascalientes.

Ingresos Diferenciales. La concesionaria estará obligada a compartir los ingresos diferenciales que se lleguen a presentar, conforme a los términos y condiciones establecidos en los documentos de la concesión.

- **Cuotas de peaje.** La Compañía tiene derecho a cobrar las cuotas de peaje previstas en la Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes. Estas cuotas se ajustan en el mes de enero de cada año con base en el INPC más reciente. En el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% en cualquier momento posterior al último ajuste, la Compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Además, en el supuesto de que ocurran ciertos hechos extraordinarios, la Compañía tendrá derecho de solicitar la autorización del Gobierno del Estado de Aguascalientes para ajustar sus cuotas. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas.
- **Requisitos en materia de capitalización.** En términos de la Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes, la Concesionaria no está obligada a mantener un capital mínimo. El capital social de COLASA al 31 de diciembre de 2020 ascendía a la cantidad de \$727.2 millones.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes, el gobierno del Estado de Aguascalientes debía obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto conforme a los términos y condiciones establecidos en los documentos de la concesión. La Compañía tiene el 98.75% de la Liberación del Derecho de Vía total requerido, del par de predios faltantes en el mes de marzo, se realizó primer pago del contrato de compra venta esperando obtener la liberación total conforme a lo establecido en el TC, los predios en proceso de liberación son los siguientes:
 - a) Predio 31+800 al 31+920.
 - b) Predio 40+720 al 40+900.
- **Requisitos en materia de construcción.** En términos de la concesión respectiva, la Compañía está obligada a construir el Libramiento Poniente Aguascalientes. Los planes, proyectos y operaciones

relacionados con la construcción del Libramiento Poniente Aguascalientes están sujetos a supervisión por parte del Gobierno del Estado de Aguascalientes y la Compañía está obligada a cubrir los gastos relacionados con el ejercicio de dichas funciones. La Compañía tiene permitido subcontratar con terceros las obras de construcción del proyecto. La Compañía está obligada a mantener una fianza para garantizar la correcta realización y conclusión de las obras respecto de sus obligaciones al amparo de la concesión. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$206.4 millones.

- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes y la legislación aplicable. La Compañía está obligada a mantener una fianza de cumplimiento respecto de sus obligaciones al amparo de la concesión. Al 31 de diciembre de 2020 el importe de dicha fianza ascendía a \$68.8 millones.
- Ingresos generados por la concesión y retorno sobre la inversión. La Compañía tiene derecho a recibir la totalidad de los ingresos por concepto de cuotas de peaje generadas durante la vigencia de la Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes, hasta recuperar el monto total de su inversión en el proyecto.
- Rescate. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Aguascalientes rescate la Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes, la Compañía tendrá derecho a recibir una indemnización tomando en cuenta las bases generales establecidas en la declaratoria de rescate, al menos por el importe no recuperado de su inversión en el proyecto.
- Revocación. El Gobierno del Estado de Aguascalientes tendrá derecho de revocar la Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes en el supuesto de que COLASA incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, que COLASA no pague oportunamente al Gobierno del Estado de Aguascalientes el Pago Anual correspondiente o no opere y mantenga la autopista de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión. En el supuesto de que el Gobierno del Estado de Aguascalientes revoque la concesión, COLASA tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto menos el valor de las sanciones y penas convencionales producto de la revocación.

Vencimiento. La Concesión para el Libramiento Poniente Aguascalientes terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento anterior con acuerdo mutuo del Gobierno del Estado de Aguascalientes y COLASA. En el supuesto de terminación anticipada de la concesión, COLASA tendrá derecho a recibir una indemnización equivalente al importe no recuperado de su inversión en el proyecto menos el valor de las sanciones y penas convencionales en las que incurriera la Concesionaria.

Autopistas Concesionadas con Socios

Reestructuración de estados financieros de años anteriores

Concesionaria de Autopistas de Morelos, S.A. de C.V. (“CAMSA Morelos”) es una sociedad constituida en el año 2016 cuyo objeto comprende, entre otras cosas, ser titular de la concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar

y mantener por treinta años la autopista tipo A2 “Siglo XXI”, tramo Jantetelco-El Higuierón (Xicatlacotla) en el Estado de Morelos.

PINFRA evaluó durante la constitución de CAMSA Morelos, que la inversión que tenía en esta compañía era un negocio conjunto ya que se trataba de un consorcio que detentaba la propiedad de esta compañía para el fin específico de construir y operar la carretera anteriormente mencionada. Por lo tanto, dicha inversión se reflejó en los estados financieros siguiendo el método de participación.

Durante el 2020, PINFRA reevaluó el control que ejerce sobre CAMSA Morelos llegando a la conclusión de que siempre había ejercido el poder de controlar dicha concesionaria, por la facultad que tiene de disponer de los beneficios económicos y asumir los riesgos del negocio. Por ello, la Entidad, decidió consolidar la posición financiera y los resultados de operación de CAMSA Morelos de manera retroactiva en los presentes estados financieros de acuerdo a la Norma Internacional de Contabilidad 8 “Políticas Contables, Cambios en las Estimaciones Contables y Errores”.

Para soportar su análisis, PINFRA consideró los elementos de la IFRS 10 “*Estados Financieros Consolidados*”, que señala que se deben cumplir con todos los siguientes criterios para poder ejercer control sobre una entidad y consolidar su información financiera:

- poder sobre la participada
- exposición, o derecho, a rendimientos variables procedentes de su implicación en la participada; y
- capacidad de utilizar su poder sobre la participada para influir en el importe de los rendimientos del inversor

Concesión Autopista Siglo XXI

El 28 de noviembre de 2013, el Gobierno Federal por conducto de la SCT otorgó a la Concesionaria de Autopistas de Morelos, S.A. de C.V. (“Concesionaria de Autopistas de Morelos”) una concesión para la construcción del tramo “Jantetelco-El Higuierón (Xicatlacotla)” que tiene una longitud aproximada de 61.8 km (la “Concesión para la Autopista Siglo XXI”). La Concesión para la Autopista Siglo XXI vence en el año 2043. La participación accionaria de la empresa en la concesión es de 51%, 29% de CAMSA corresponde a GBM y el 20% restante a ALDESA. Al día de hoy, los socios del proyecto se encuentran evaluando la mejor estructura corporativa y financiera en cuanto a términos de inversión y maximización del proyecto.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista Siglo XXI:



Fuente: Diario de Morelos

La SCT autorizó el inicio de operación a partir del 16 de noviembre de 2018.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista Siglo XXI durante los periodos indicados:

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2020	2019	2018
TPDV:			
Autopista Siglo XXI.....	1,761	2,064	1,874

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Siglo XXI:

- **Contraprestación.** La Concesionaria de Autopista de Morelos se obliga a pagar como contraprestación, a más tardar el último día hábil del primer mes de cada año, el equivalente al 0.5% de los ingresos anuales brutos (excluyendo IVA) generado por la operación de la Autopista Siglo XXI durante el tiempo de vigencia de la Concesión.
- **Cuotas de peaje.** La Concesionaria tendrá derecho a recibir la totalidad de los recursos provenientes de la explotación de cada tramo carretero de la Autopista Siglo XXI. Sin embargo, existe una condición de compartir con el FONADIN los Ingresos Diferenciales derivados de la explotación de la Concesión, siempre y cuando los ingresos reales superen en más del 20% los ingresos proyectados.
- **Liberación del Derecho de Vía.** De acuerdo con los términos de la Concesión para la Autopista Siglo XXI, la Compañía debe obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. Para constituir el fondo para contingencias del Derecho de Vía, se aportó a un fideicomiso en administración la cantidad de \$122 millones de Pesos, mismo que a esta fecha se ha agotado.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos de la Concesión para la Autopista Siglo XXI y la legislación aplicable. A partir del inicio de las operaciones de la Autopista Siglo XXI, la Compañía constituirá un Fondo de Reserva para Mantenimiento y Conservación el cual deberá ser equivalente a lo que resulte mayor entre (i) la cantidad de \$10 millones de Pesos, actualizados anualmente conforme al INPC; o (ii) la cantidad correspondiente a 6 meses de los costos de Mantenimiento y Conservación de acuerdo con el Programa de Conservación Periódica, Rutinaria, de Reconstrucción y de Mantenimiento de la Autopista. El Fondo de Reserva para Mantenimiento y Conservación se fondeo inicialmente por un importe de \$11.9 millones de pesos.
- **Rescate.** En el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Autopista Siglo XXI, la Concesionaria tendrá derecho a recibir una indemnización, misma que se calculará tomando en cuenta la inversión efectuada, así como la depreciación de los bienes, pero en ningún caso se tomará el precio de los bienes concesionados.
- **Revocación.** Se podrá revocar la Concesión para la Autopista Siglo XXI en el supuesto de que la Concesionaria incumpla con los términos de la misma, incluyendo, por ejemplo, en caso de que la Concesionaria no exhiba las garantías requeridas en el Título de Concesión, efectuar cambios a los proyectos sin autorización previa de la SCT, omitir el pago anual fijo.

- Vencimiento. La Concesión para la Autopista Siglo XXI se dará por terminada por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 16 de la Ley de Caminos y por mutuo acuerdo entre la SCT y la Concesionaria.

Concesión Viaducto Elevado de Puebla

El 7 de marzo de 2008, el gobierno del estado de Puebla otorgó a Autovías Concesionadas OHL, S.A. de C.V. (“OHL”), la concesión para la construcción, operación, conservación y mantenimiento del Libramiento Norte de la Ciudad de Puebla (la “Concesión para el Viaducto Elevado de la Autopista México-Puebla”). El título de Concesión se modificó en dos ocasiones: una primera el 18 de junio de 2009, y una segunda el 8 de diciembre del 2010. Posteriormente, con fecha 9 de mayo del 2012 se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Puebla un Acuerdo por el que se declaró, por causa de utilidad pública, el rescate de la concesión. En consecuencia, el 25 de mayo del 2012 OHL impuso una demanda de Amparo en contra de las autoridades responsables en virtud de la emisión de dicho acuerdo. El 7 de noviembre del 2013 concluyó dicho procedimiento con una resolución legal que otorgaba el amparo y protección de la justicia federal a OHL y que obligaba al Estado a emitir otro acuerdo en el que reiterara la declaratoria de rescate, en los mismos términos, que incluyera el pago de la indemnización que correspondía a OHL. El 21 de noviembre del 2013, se emitió dicho acuerdo, en el cual, adicionalmente se dejó insubsistente el primer acuerdo al antes referido. El 4 de julio de 2014, en cumplimiento a la ejecutoria pronunciada en virtud del Juicio de Amparo, se dictó el nuevo acuerdo de rescate con las bases de liquidación de la indemnización que correspondía a OHL. Finalmente, con el objetivo de darle cabal cumplimiento a la ya mencionada ejecutoria, el gobierno del estado de Puebla y OHL convinieron el otorgamiento de un nuevo Título de Concesión, mismo que fue otorgado el 18 de agosto del 2014 y en virtud del cual OHL quedó facultada para construir, operar, explotar, conservar y mantener un Viaducto Elevado de jurisdicción estatal, de cuota con cuatro carriles con 18 metros de corona, con una longitud de 15.3 km, con la solución trazada sobre la autopista federal México-Puebla; a partir del km 114+000 hasta el km 129+300 en la zona metropolitana de Puebla.

Previa autorización del Gobierno Estatal, el 20 de agosto de 2014 OHL y LEP celebraron un convenio de cesión (el “Contrato de Cesión de la Concesión para el Viaducto Elevado de la Autopista México-Puebla”) por medio del cual OHL cedió a LEP los derechos derivados de la Concesión para el Viaducto Elevado de la Autopista México-Puebla.

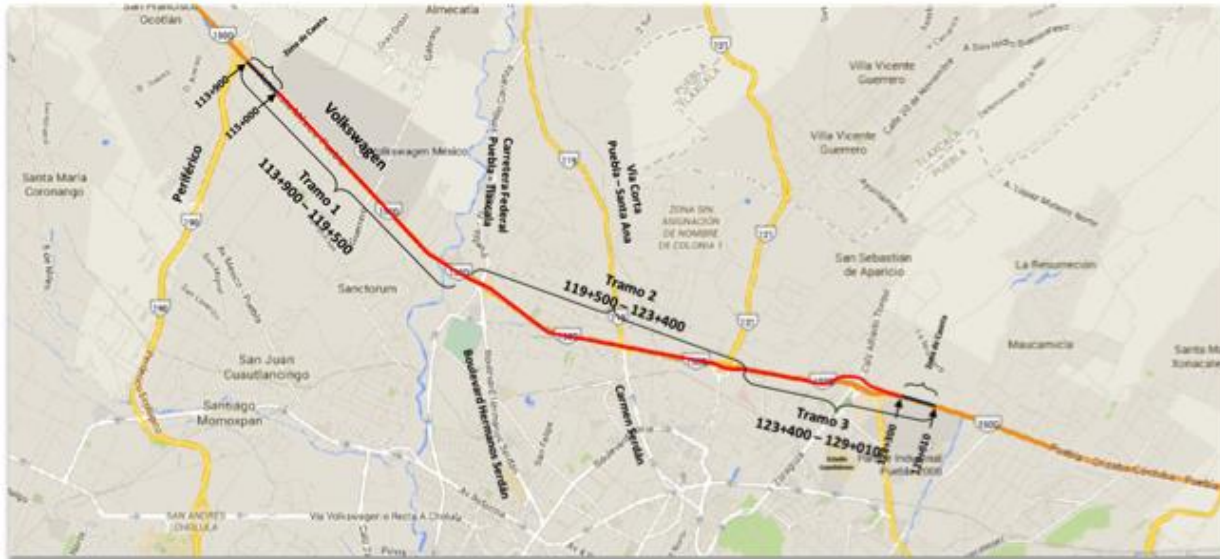
La Compañía es titular del 49% de las acciones representativas del capital de LEP. El restante 51% es propiedad de OHL México, S.A.B. de C.V. (Actualmente ALEATICA)

En virtud del Título de Concesión, la duración de ésta será por un plazo de 30 años contados a partir del inicio de operación del Viaducto Elevado. La ampliación de dicho plazo es posible si, entre otros, no se ha recuperado el monto de inversión total a que tiene derecho la Concesionaria (más la tasa de rendimiento garantizada), ya sea que ello derive por causas no imputables a la concesionaria, existiere una situación que

le impidiere temporalmente continuar con el desarrollo del proyecto, no pudiere operar el proyecto, o se realizaren modificaciones al proyecto que causaren una sobreinversión de la originalmente prevista.

En abril de 2018, se colocaron certificados bursátiles fiduciarios por un monto de \$4,500 millones de pesos a una tasa fija de 9.96%, respaldados por los flujos del Viaducto Elevado. La emisión tiene un plazo de hasta 28.5 años.

El siguiente mapa muestra la ubicación del Viaducto Elevado:



El Viaducto Elevado de Puebla inició operaciones el 19 de octubre de 2016.

La siguiente tabla muestra el TPDV de la autopista durante los periodos indicados:

	2020	2019	2018
TPDV:			
Viaducto Elevado de Puebla	11,464	13,934	13,925

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para el Viaducto Elevado de Puebla:

- **Contraprestación.** La Concesionaria está obligada a pagar al Estado, por concepto de aprovechamientos de la concesión, un importe equivalente al 0.5% del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) generado por el Libramiento. Dicha contraprestación es el segundo concepto a ser pagado por la Concesionaria con el producto de las tarifas que se cobren al usuario.
- **Cuotas de Peaje.** La Concesionaria puede ceder o gravar los derechos al cobro de peaje, en tal caso debe de notificar de lo mismo al Estado. Dichas cuotas de peaje no podrán exceder las tarifas máximas autorizadas. La tarifa máxima autorizada se incrementará automáticamente con base en el índice Nacional de Precios al Consumidor en forma anual. El Título de Concesión prevé ciertos supuestos que modifican dicho esquema de actualización, un ejemplo es el facultar a la Concesionaria a aplicar tarifas diferenciadas en función del día de la semana o la franja horaria para la optimización de gestión de la infraestructura en caso de un incremento en el tránsito diario promedio.

- Liberación del Derecho de Vía. De acuerdo con los términos de la Concesión para la Viaducto Elevado de Puebla, el gobierno del estado de Puebla debe obtener la Liberación del Derecho de Vía para el proyecto. Para constituir el fondo para contingencias del Derecho de Vía, se aportó a un fideicomiso en administración la cantidad de \$120 millones de Pesos.
- Obligaciones de la Concesionaria. Entre las obligaciones que la Concesionaria tiene en virtud del Título destacan la garantía de cumplimiento que debió constituir, la fianza de construcción que debió contratar, la contratación de los seguros para cubrir los daños que se pudieren causar en virtud de la realización del proyecto, entre otros. A su vez, tiene la obligación de entregar al Estado los estados financieros en forma mensual y los estados financieros auditados anualmente. Debe igualmente, abstenerse de modificar unilateralmente el Proyecto Ejecutivo, Transmitir al Estado los bienes que conforman el Libramiento una vez que se cumpla el plazo de la vigencia de la Concesión, entre otras.
- Requisitos Societarios. La Concesionaria se obliga a mantener la calidad de Sociedad Anónima de Capital Variable durante la duración de la Concesión. A su vez, se dispone que sus Estatutos deben tener cierto objeto social, estipular que las personas extranjeras que participen en la Sociedad acepten expresamente considerarse como nacionales respecto de dicha participación, que la duración de la misma sea acorde con el plazo de la concesión, que requiera de la autorización del Estado para celebrar cualquier acto jurídico por virtud del cual se transmita la totalidad de su participación en el capital social a terceros y que se disponga el requisito de notificación al Estado en caso de transmisión parcial de participaciones.
- Financiamiento. El Título de Concesión faculta el pignorar o fideicomitir las acciones de la Concesionaria a favor del o los fideicomisos que en su caso se constituyan. A su vez, como parte de la construcción y puesta en operación del Libramiento, es obligación de la Concesionaria el constituir un fideicomiso cuyo objeto sea el recibir los fondos que se aporten para la construcción del proyecto.
- Requisitos en materia de capitalización. La Concesionaria está obligada a mantener en todo momento un capital social mínimo del 20% de la Inversión Total. Al 31 de diciembre de 2020, el capital social de la concesionaria ascendía a la cantidad de \$1,419.7 millones de pesos.
- Requisitos de Operación. La Concesionaria debe de operar y mantener el Libramiento en condiciones de “bueno”. Puede explotar los servicios auxiliares y conexos en el derecho de vía.
- Revocación. Entre otras, se podrá revocar la Concesión para el Viaducto Elevado de la Autopista México-Puebla en caso de incumplimiento del fin para el que fue otorgada la Concesión por parte de la Concesionaria, incumplimiento de los plazos establecidos por causas imputables a la Concesionaria, descuido del Viaducto Elevado y omisión de la realización de seis pagos de forma consecutiva.
- Terminación. Dentro de las causas de terminación de la Concesión para el Viaducto Elevado de Puebla se encuentran la falta de realización del gobierno del estado de Puebla de la aportación estatal a la que se compromete, el otorgamiento por parte del gobierno del estado de Puebla de concesiones carreteras de peaje que tengan especificaciones similares, el vencimiento el plazo del Título, la renuncie de la concesionaria y el acuerdo entre las partes.

Concesión Viaducto La Raza - Indios Verdes- Santa Clara

Con fecha 17 de diciembre de 2015 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó la convocatoria y las bases generales del Concurso Público No. APP-009000062-C87-2015, relativo a la

adjudicación de un proyecto de asociación público privada para la prestación del servicio de disponibilidad del “VIADUCTO LA RAZA - INDIOS VERDES- SANTA CLARA”, que incluye el diseño, así como el otorgamiento de la concesión por 30 años, para su construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento, en el Estado de México y la Ciudad de México.

Con fecha 29 de abril de 2016, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitió el fallo del concurso, designando como concursante ganador a “PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V.”, en términos de las bases de licitación la concursante ganadora tuvo que cumplir con la creación de una Sociedad de Propósito Específico siendo que “GBM INFRAESTRUCTURA, S.A. DE C.V.”, manifestó su interés en participar conjuntamente con “PINFRA” en el desarrollo del proyecto formando parte de la Sociedad de Propósito Específico para lo cual “PINFRA” en su carácter de licitante ganador solicitó y obtuvo por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la autorización para que “GBM INFRAESTRUCTURA CARRETERA, S.A. DE C.V.”, formará parte de la mencionada Sociedad de Propósito Específico, siendo esta sociedad la que firmaría el “Contrato APP” de la concesión respectiva y a la cual “PINFRA” cedería los derechos del licitante ganador en favor de dicha sociedad para que fuese esta la que firmara el “Contrato APP” y la concesión respectiva, para lo cual en cumplimiento a lo antes expuesto “PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V.”, y “GBM INFRAESTRUCTURA CARRETERA, S.A. DE C.V.”, constituyeron la Sociedad de Propósito Específico bajo la denominación de “CONCESIONARIA VIADUCTO INDIOS VERDES, S.A DE C.V.” (“COVIVE”), con un capital social variable e ilimitado, siendo el capital mínimo fijo sin derecho a retiro de \$522'177,076.00 M.N., representado por 522'177,076 acciones ordinarias y nominativas con valor nominal de \$1.00 M.N. (un peso) cada una y creando su Estructura Accionaria de la siguiente forma:

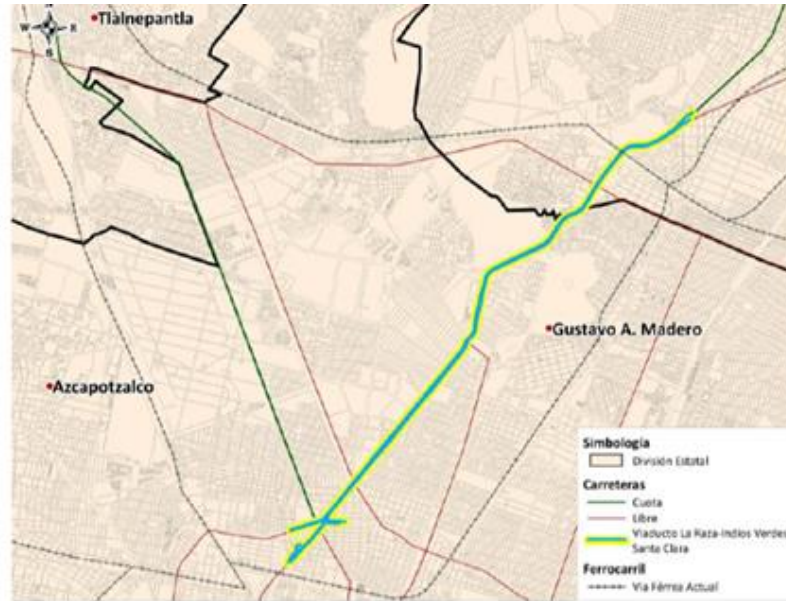
PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V.	\$287'197,391.00	55%
GBM INFRAESTRUCTURA, S.A. DE C.V	\$234'979,685.00	45%

Con fecha 8 de junio de 2016 la Secretaría y COVIVE celebraron el Contrato de Asociación Público Privada y el Título de Concesión respectivo para la prestación del servicio de disponibilidad del “VIADUCTO LA RAZA - INDIOS VERDES- SANTA CLARA”, que incluye su diseño, operación, explotación, conservación y mantenimiento en el Estado de México y la Ciudad de México adquiriendo COVIVE el carácter de “DESARROLLADOR”.

Que dentro de las obligaciones a cargo del “DESARROLLADOR”, se estableció en el numeral de la cláusula Sexta del Contrato APP que la Secretaría iniciará el trámite para el otorgamiento de la autorización en materia de Impacto Ambiental del Proyecto ante la SEMARNAT, con base a la Manifestación de Impacto Ambiental que haya elaborado el “DESARROLLADOR”. El “DESARROLLADOR” dará seguimiento a dicha tramitación y cumplirá con todas las normas especificaciones, condiciones y disposiciones ambientales vigentes aplicables al Proyecto.

Con fecha 31 de agosto de 2016 la Secretaría conjuntamente con el “DESARROLLADOR” inició el trámite para la autorización en materia de Impacto Ambiental. Con fecha 4 de noviembre de 2016, la Dirección General de Impacto Ambiental solicitó a “COVIVE” información adicional para continuar con el trámite de la MIA no obstante la SEMARNAT emitió resolución negativa el 22 de septiembre de 2017, para conceder la MIA situación que de no obtenerse el mencionado permiso impide la realización del proyecto por lo tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a solicitud de “COVIVE” y con fundamento en el inciso c) de la cláusula décima cuarta del Contrato APP se RECONOCIÓ LA

EXISTENCIA DE UN CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR en consecuencia se determinó la suspensión temporal del proyecto suspendiéndose al efecto los plazos mencionados en el Contrato APP.



Fuente: FOA Consultores

Debido a la negativa de conceder el permiso ambiental por parte de la SEMARNAT, se procedió a iniciar un nuevo estudio de la MIA para ser presentado nuevamente, tomando en consideración tanto lo indicado en el resolutivo emitido por SEMARNAT, así como algunas consideraciones adicionales al estudio presentado originalmente, como lo es la inclusión del estudio de movilidad de ciclistas, autobuses y peatones en la zona de obra, entre otros, actualmente se encuentra concluida la nueva Manifestación de impacto ambiental el 8 de julio de 2019.

Se realizaron estudios de movilidad como parte de la documentación complementaria para la nueva MIA, así mismo se verificó la concordancia del censo forestal y la afectación del arbolado de acuerdo a un levantamiento forestal que se realizó de la zona, conforme al proyecto ejecutivo presentado, así mismo se está incluyendo la situación actual de movilidad, en la que se solicitó la repercusión en el transporte, uso de bicicleta y movilidad peatonal, ya se encuentra en condiciones de ingresar la nueva MIA ante la autoridad correspondiente, por otra parte éste viaducto es uno de los 61 proyectos incluidos en el Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura con el Sector Privado, que presentó el presidente Andrés Manuel López Obrador, se llevó a cabo una reunión con Ricardo Erazo de la SCT, quien expuso la voluntad de ejecutar la obra y se le expusieron los impedimentos que se tenían en ese momento, indicando en dicha reunión que se harían las gestiones correspondientes para iniciar a la brevedad con la Obra, posteriormente a la reunión en cuestión se realizó una nueva reunión el 18 de marzo de 2020 en la que participó el Director de Obras de la CDMX Hugo Flores y con el Secretario de Obras, para coordinar acciones y que se revisaran los proyectos para la convivencia del CETRAM de Indios Verdes, así como la adecuación del trazo del Viaducto La Raza – Indios Verdes – Santa Clara, en la zona del CETRAM de la estación del metro indios Verdes, por otra parte se revisaría la posibilidad de realizar un enlace con Río de los Remedios en ambos sentidos, se entregó por parte de Concesiones de la SCT al personal de la DGCOT el Convenio Macro de participación para su revisión y seguimiento, una vez que se tenga la aprobación de la CDMX, el Estado de México y la S.C.T. del convenio en comento se ingresará la MIA a la SEMARNAT.

Contratación de la Gestión de Cobro del Telepeaje en la Red de Autopistas del Fondo Nacional de Infraestructura (FNI).

Con fecha 24 de septiembre de 2018, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS), Institución de Banca de Desarrollo, en su carácter de Institución Fiduciaria en el Fideicomiso número 1936 denominado “Fondo Nacional de Infraestructura” (FNI), llevó a cabo el Proceso de Licitación Pública Nacional Presencial número LA-006G1C003-E45-2018 cuyo objeto consiste en la Contratación de la Gestión de Cobro del Telepeaje sujeto a Estándares de Desempeño en la Red de Autopistas del Fondo Nacional de Infraestructura (FNI).

Al respecto, con fecha 14 de noviembre de 2018, el Fiduciario emitió el fallo de la Licitación en favor del Consorcio de las personas morales denominadas Cobro Electrónico de Peaje, S.A. de C.V., y Sociedad Industrial de Construcciones Eléctricas, S.A. de C.V, mediante el cual se adjudicaron las dos fuentes de abastecimiento, cuya descripción formó parte de los documentos de la Licitación como Apéndice 7 de la convocatoria.

A continuación, se incluyen, entre otros, los principales términos y condiciones del Contrato de la Gestión de Cobro del Telepeaje en la Red de Autopistas del Fondo Nacional de Infraestructura.

- Gestión de Cobro del Telepeaje es el conjunto de actividades y servicios definidos mediante los cuales se prestará el Servicio de Telepeaje en la Red de Autopistas Concesionadas a FONADIN y se realizará la administración de los procesos de intercambio de información y recaudación de ingresos con los Operadores de Telepeaje Interoperable, informando de forma adecuada a CAPUFE y/o al Fiduciario de los egresos/ingresos por concepto de cuotas de peaje generados por usuarios que pagan mediante Telepeaje.
- El objeto del contrato es dispersar a las Cuentas bancarias de FONADIN que indique el Fiduciario, la totalidad de los ingresos por las Transacciones de Telepeaje, asegurarse del óptimo estado de funcionamiento de los servidores y equipos a su cargo para la correcta prestación de los Servicios, evaluados por un Administrador de Contrato bajo estándares de desempeño.
- Con fecha 27 de mayo de 2020, BANOBRAS y Operadora de Autopistas del Noroeste, S.A. de C.V. en adelante referido como “MRO”, suscriben el contrato consistente en el mantenimiento, rehabilitación y operación de los caminos y puentes internacionales que conforman el Paquete Noroeste, ubicados en los Estados de Nuevo León y Tamaulipas, según los Tramos carreteros en el especificados, quitándoselos a CAPUFE, el cual inicia operación el 21 de julio del 2020.
- Con fecha 19 de agosto de 2020, se firma el 1er Convenio Modificatorio para ampliar el plazo de duración de la Etapa de Operación Fase II del Contrato, con todos los servicios que lo integran, y reducir el plazo de duración de la Etapa de Operación Fase III en el mismo número de meses que se amplía la Etapa de duración de la Etapa de Operación Fase II, incrementando en un 6.2% el monto total del Contrato, pasando de 1,321,121,154 con vigencia del 1 de abril del 2019 al 31 de marzo del 2023 al nuevo monto de 1,403,358,087.6 con vigencia del 19 de mayo del 2019 al 18 de mayo del 2023.
- Con fecha 24 de septiembre del 2020, BANOBRAS emitió el fallo para la adjudicación del Contrato para los Servicios de Supervisión del Contrato a las sociedades Senermex Ingeniería y Sistemas, S.A. de C.V., e IBIG Servicios Especializados, S. de R.L. de C.V. iniciando la vigencia de los

servicios adjudicados a partir de las 00:00:01 horas del 25 de septiembre de 2020, sustituyendo como Administrador del Contrato a CAPUFE.

- En fecha 21 de octubre del 2020, BANOBRAS y CEP-SICE, suscribieron el segundo convenio modificatorio al Contrato, a fin de acordar, entre otras cosas, la sustitución del Administrador del Contrato asignando a Senermex Ingeniería y Sistemas, S.A. de C.V., e IBIG Servicios Especializados, S. de R.L. de C.V.
- A la conclusión de la vigencia del Contrato, ceder a título gratuito la totalidad de los componentes de los aplicativos, el código fuente, el código objeto, el diseño físico y lógico, con excepción de aquellos en los que el Prestador de los Servicios cuente con un registro, patente o licencia de uso, sin reserva de derechos a favor del Prestador de Servicios.
- A la conclusión de la vigencia del Contrato, entregar en titularidad al Fiduciario, la totalidad de los componentes de los aplicativos, el código fuente, el código abierto, el diseño físico y lógico, de las herramientas de gestión de video, monitoreo de Antenas de Telepeaje, estándares de desempeño y validación de TAGs, sin reserva de derechos a favor del Prestador de Servicios.

A continuación, se presenta el Monto del Contrato de la Gestión de Cobro del Telepeaje en la Red de Autopistas del Fondo Nacional de Infraestructura para cada una de las Fuentes de Abastecimiento de la Licitación Pública Nacional Presencial número LA-006G1C003-E45-2018.

- El Contrato se está ejecutando en la modalidad de contrato abierto con fundamento en el artículo 47 de la LAASSP, por lo que se establecen el mínimo y máximo de Servicios que serán objeto del presente Contrato. El Fiduciario no estará obligado a requerir Servicios ni a ejercer el presupuesto máximo del Contrato. La cantidad o presupuesto mínimo no podrá ser inferior al cuarenta por ciento de la cantidad o presupuesto máximo.
- El importe total para la ***Primera Fuente de Abastecimiento*** se modificó de **\$711.7 millones de pesos** por la cantidad de hasta **\$755,989,002.55 pesos**, más el IVA correspondiente.
- El importe total para la ***Segunda Fuente de Abastecimiento*** se modificó de **\$609.4 millones pesos** por la cantidad de hasta **\$647,369,085.05 pesos**, más el IVA correspondiente.

Finalmente, para el cierre de Contrato, al menos seis meses antes de la conclusión de la vigencia de éste, las partes iniciarán el procedimiento de entrega y cierre del Contrato, y la transición hacia contratación del nuevo Prestador de Servicios de Gestión de Cobro de Telepeaje.

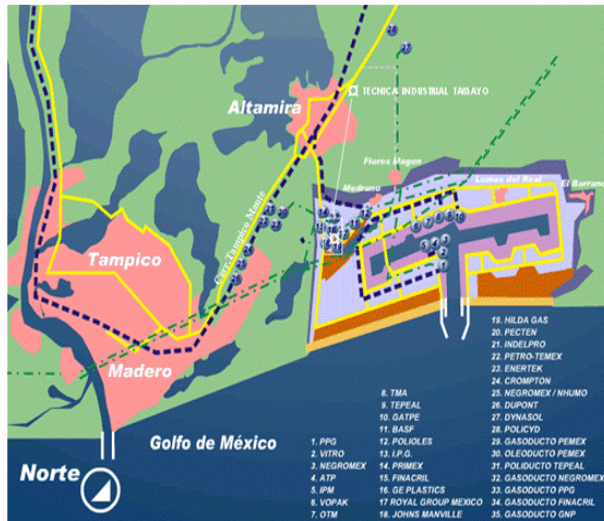
Con GCM se abrió una Sociedad en Estados Unidos denominada PINFRA GLOBAL LLC la cual sería el vínculo a través del cual se promoverán inversiones para acceder a estos mercados.

Concesiones portuarias

Además de las Autopistas Concesionadas, la Compañía es titular de dos concesiones para la construcción, operación y mantenimiento de una terminal portuaria, en el Estado de Tamaulipas y en el Estado de Veracruz. Estas concesiones están sujetas a jurisdicción federal y a inspección por parte de otras entidades, incluyendo APIA respectiva. En términos generales, las concesiones portuarias están estructuradas a manera de permitir que el concesionario recupere su inversión en el proyecto otorgándole el

derecho de recibir el pago de las tarifas aplicables a sus servicios durante el plazo previsto en el contrato de concesión respectivo.

Terminal del Puerto de Altamira



Fuente: Pinfra.

La Terminal Portuaria de IPM en Altamira tiene una superficie total de aproximadamente 269,470 m², con un muelle marginal de 600 metros de longitud, en 2018 se suscribió convenio modificatorio con el administrador de ese puerto (APIA) para ampliar su muelle 350 metros adicionales y aproximadamente 15 Ha de patios. El área de patios de la terminal tiene una superficie total de 248,470m² e incluye:

- Un patio para contenedores y maniobras de carga con superficie de aproximadamente 236,170 m², con capacidad para 222 contenedores refrigerados y 5,344m² CFS (Container Freight Station) y 3200 m² Bodega para Carga General y Acero.
- Un muelle marginal con longitud de 600 metros, ancho de 20.5 metros y calado oficial de 12.5 metros; y
- Un superficie marítima frente al muelle de 21,000 m², longitud de 600 metros y anchura de 35 metros.

EQUIPAMIENTO MAYOR DE LA TERMINAL

Numero de grúas	2	1	1	1	2	2	4	4	4	7
Tipo	STS Panamax	Grúa Móvil	STS Post - Panamax	STS Super Post - Pa	STS Super Post - Pa	RTG	RTG	RTG	RTG	RTG
Marca	Ansaldo	Liebherr	Kalmar	Liebherr	Kalmar	Liebherr	Marathon	Kalmar	Noell	Kalmar
Fuente de energía	Electricidad	Diesel	Electricidad	Electricidad	Electricidad	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Altura de elevación por encima de muelle	30.5 m	37.8 m	37.m	40	40					
Altura de elevación por debajo del muelle	13 m	15 m	15 m	15	19					
Elevación total	43.5 m	52.8 m	50.0 m	55	59					
Número de estibas	13 ancho	18 ancho	18 ancho	21	21					
Alcance	38.1 m		48.0 m	58.3 m	58.5					
Backreach	15.24 m		19 m	19 m	19 m					
Ancho de vía	16 m		16 m	16 m	16 m					
Altura libre	14 m				14 m					
Altura total	85 m				114 m					
Distancia entre brazos	19.2 m		17.1 m	16.786 m	17.3 m					
Ancho total	28 m		27 m	30 m	29.2 m					
Capacidad para spreader	40.6 ton	40 ton	65 ton (Twin)	65 ton (Twin)	65 ton (Twin)	40.6 ton	40.6 ton	40 ton	41 ton	40 ton
Capacidad bajo el gancho	45 ton	100 ton			80 ton					
Capacidad bajo cuerdas		104 ton	82 ton	83 ton						
Capacidad operacional						6 x 5+1	6 x 3+1	6 x 5+1	6 x 5+1	6 x 6+1
Velocidad de desplazamiento	47.7 m/min	5.7 km/h	45 m/min	45 m/min	45 m/min	135 m/min	134 m/min	130 m/min	90 m/min	130 m/min
Velocidad de la grúa	152.4 m/min		200 m/min	200 m/min	200 m/min	70 m/min	51.8 m/min	70 m/min	70 m/min	70 m/min
Velocidad de elevación con SWL	52 m/min	28.5 m/min	60 m/min	60 m/min	75 m/min	28 m/min	13.7 m/min	26 m/min	23 m/min	26 m/min
Velocidad del spreader	122 m/min	90 m/min	120 m/min	140 m/min	150 m/min	56 m/min	22.9 m/min	52 m/min	44 m/min	52 m/min

EQUIPAMIENTO MENOR DE LA TERMINAL

Número de equipos	Tipo	Marca	Capacidad
3	Empty Container Handler	Kalmar	7 ton
4	Reach Stacker	Kalmar	45 ton
25	Tracto	Kalmar/Ottawa	31 ton
8	Tracto	Kalmar	65 ton
29	Chasis	Codesi/Karmex	35/60 ton
1	Grúa telescópica	Grove	54.5 ton
1	Top Loader	Hyster	88,000 Lbs
11	Montacargas Para Acero	Hyster/Kalmar	14 a 32 Ton
16	Montacargas Carga General	Hyster	6000 a 8000 lbs

A continuación se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira:

- **Contraprestación.** IPM está obligada a pagar a APIA, como contraprestación por la cesión de la concesión, una cantidad variable que se determina con base en el número de contenedores que entran y salen de la terminal. Además, IPM debe transmitir a APIA, el día siguiente a su recepción, el importe total de los cargos por muellaje cobrados por IPM. En el supuesto de que IPM no transmita oportunamente dicho muellaje a APIA, deberá pagar intereses sobre la cantidad

correspondiente. IPM también está obligada a transmitir a la SHCP el importe de los aprovechamientos derivados del almacenamiento y custodia de la mercancía de importación.

- **Tarifas.** La Compañía tiene el derecho de establecer libremente las tarifas aplicables a los servicios de carga y descarga, depósito, entrega y manejo de contenedores prestados por la misma al amparo de la concesión. Dichas tarifas deben registrarse ante la SCT y APIA cuando menos tres días hábiles antes de su entrada en vigor.
- **Requisitos en materia de capitalización.** IPM está obligada a mantener un capital mínimo fijo de \$30.0 millones durante la vigencia de la concesión. Al 31 de diciembre de 2020, el capital social de IPM ascendía a \$169 millones.
- **Requisitos en materia de operación y mantenimiento.** La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos del Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira y la legislación aplicable.
- **Rescate.** La Compañía no tendrá derecho a indemnización alguna en el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira.
- **Revocación.** La Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira está sujeta a revocación en favor de APIA en el supuesto de que IPM incumpla con los términos del Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira, incluyendo, por ejemplo, en caso de que IPM no pague oportunamente a APIA o a la SHCP las cantidades pagaderas a las mismas, no opere y mantenga la terminal de conformidad con lo dispuesto en la concesión o no realice las obras de inversión de infraestructura portuaria y compra de equipo comprometido. En el supuesto de revocación de la concesión, IPM no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- **Vencimiento.** El Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira terminará automáticamente en la fecha de vencimiento de su vigencia o en cualquier fecha anterior convenida de común acuerdo por IPM y APIA. En el supuesto de que el contrato se dé por terminado en forma anticipada por causas no imputables a IPM, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada por los daños sufridos por la misma. Además, en caso de que el contrato se dé por terminado en forma anticipada, la Compañía estará obligada a arrendar al nuevo operador de la terminal, durante el plazo de un año, toda la maquinaria y el equipo afectos a la explotación de la concesión.

La siguiente tabla muestra el volumen de carga procesado por la Terminal del Puerto de Altamira durante los periodos indicados:

	Años terminados el 31 de diciembre			
	2020	2019	2018	2017
Volumen de:				
Acero (toneladas).....	449,540	664,523	682,612	727,249
Contenedores (número de unidades).....	200,850	251,337	242,544	230,659
Carga General (toneladas).....	15,538	1,929	6,306	1,800
Automóviles (número de unidades).....	500	1588	0	0

La siguiente tabla muestra las tarifas promedio cobradas por la Terminal del Puerto de Altamira durante los

periodos indicados:

	2020	2019	2018	2017
	(En Pesos)			
Tarifa promedio por:				
Contenedores (por unidad).....	4,201	4,139	3,956	3,849
Automóviles (por unidad).....	250	195	0	0
Carga general (por toneladas).....	793	1,158	1,049	721
Acero (por tonelada).....	145	138	133	140

Es importante mencionar que prueba del fuerte compromiso de la terminal en materia de calidad y medio ambiente, es el hecho de que IPM ha aprobado todas las verificaciones del organismo certificador DNV-GL bajo las normas internacionales ISO 9001:2015 relativa a calidad en la prestación de los servicios portuarios prestados a los clientes e ISO 14001:2015 en materia de cuidado ambiental, ambas certificaciones se mantienen vigentes a la fecha de la elaboración de este informe.

Además, se mantiene vigente el Certificado de Cumplimiento Ambiental emitido por la autoridad ambiental nacional PROFEPA. Para ello, IPM ha dado cumplimiento legal a los temas siguientes: manejo de residuos peligrosos, de manejo especial y otros que la terminal genera en la prestación de los servicios portuarios, se cuida el desalojo y correcto destino de estos residuos con prestadores de servicios que cuentan con permisos ambientales estatales y federales que corresponden.

Apoyando la iniciativa nacional de incrementar la capacidad portuaria del país, el 22 de febrero de 2018, IPM suscribe convenio con API Altamira para la reubicación y ampliación de su Terminal de Usos múltiples, que bajo contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones opera desde 1996, esto le faculta a ampliar la superficie actual, consiste en la construcción de un muelle de 350 metros, 20 hectáreas de superficie y la habilitación de modernas instalaciones, que garanticen el sostenido crecimiento del negocio, el horizonte de tiempo se amplió otros 20 años, siendo la primera ampliación por 20 años autorizada el 28 de agosto de 2012 (extendiendo el plazo de 2016 hasta el 20 junio de 2036), el nuevo convenio aplaza nuevamente el término de la cesión para concluir ahora el 20 de junio de 2056.

Con relación al proyecto de ampliación se concluyó la manifestación de impacto ambiental, recibiendo el resolutive favorable de SEMARNAT, concluyeron los estudios de mecánica de suelos, topografía y diseño conceptual de la terminal, el proyecto ejecutivo fue aprobado por la Dirección General de Puertos, las licitaciones de la construcción del muelle y la supervisión correspondiente están en pausa, esperando que APIA apruebe el nuevo convenio y calendario de inversión, para iniciar durante 2021 la inversión de obras de muelle cuyo plazo de ejecución estimado es de 11 meses.

Otra muestra del compromiso de IPM en apoyo al desarrollo de los puertos nacionales, fue la adquisición a fines de 2019 de dos grúas de muelle STS y tres grúas de patio RTG de última generación, éstas 5 grúas ya fueron recibidas el pasado 19 de febrero de 2021, la inversión fue de 22.3 millones de USD, con ello la terminal aumentará su capacidad en la atención en sus patios y muelles, mejorado sustancialmente los ritmos de carga y descarga de contenedores, situándose a la vanguardia de las terminales de usos múltiples en Altamira, mejorando aún más la calidad y oportunidad en la prestación de los servicios portuarios.

Terminal de carga mixta del Nuevo Puerto de Veracruz

El 30 de noviembre de 2017, PINFRA a través de su subsidiaria Infraestructura Portuaria Mexicana S.A. de C.V. resultó ganadora de la licitación pública nacional de la Terminal de Carga

Mixta del Nuevo Puerto de Veracruz, el proyecto contempla la construcción, operación y explotación de una terminal para el manejo de carga suelta y carga contenerizada en maniobra semiespecializada. El monto de la inversión total (incluyendo contraprestación inicial) asciende a \$2,375.6 millones de pesos (s/IVA) el plazo inicial es por 20 años, con opción a prórroga por otro periodo igual.

El 15 de diciembre de 2017, la subsidiaria Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V. recibió de parte del Gobierno Federal, a través de su paraestatal, la Administración Portuaria Integral, S.A. de C.V. (“API”), la cesión parcial de derechos y obligaciones para el proyecto mencionado en el párrafo anterior. Conforme a lo indicado en el título de concesión otorgado, la Compañía pagó una contraprestación inicial única de \$401 millones de pesos, los cuales fueron pagados el 10 de enero de 2018.



Fuente: API Veracruz

La Terminal Portuaria de IPM en Veracruz tiene una superficie total de aproximadamente 182,337.05 m², con un muelle marginal de 550 metros de longitud. Se presenta a continuación el desglose de superficies del proyecto:

Obra	Área (m2)	Porcentaje ocupacional (%)
Muelle	19,250.00	10.56%
Bodega de Carga General	5,253.00	2.88%
Oficina CFS	260	0.14%
Bodega CFS	5,253.00	2.88%
Edificio Administrativo	929.9	0.51%
Almacén SAGARPA	1018	0.56%
Almacén de Refacciones	370	0.20%
Área de Lavado y Engrasado	520	0.29%
Cobertizo para mantenimiento	1190	0.65%
Taller de Llantas y Área de Residuos Peligrosos	215	0.12%
Taller de Mantenimiento Mayor	1190	0.65%
Taller de Mantenimiento Menor	520	0.29%
Cabuyería	215	0.12%
Reparación de Contenedores	50.6	0.03%
Casetas de Control de Acceso y de Salida	266	0.15%
Casetas de Vigilancia	9.6	0.01%
Casetas en Área de Bascula	56.88	0.03%
Subestación	325	0.18%

Roderas	12,805.50	7.02%
Soportes	4,783.80	2.62%
Patio de Ferrocarril	9,487.14	5.20%
Área de Derrames	550	0.30%
Áreas Verdes	3,305.00	1.81%
Patios con relleno de dragado	114,513.63	62.80%
TOTAL	182,337.05	100%

Así mismo, se consideran las actividades de conceptos de trabajo tales como bardas y cercas perimetrales en 1,720.05 m², áreas de pavimentos de concreto hidráulico y de carpeta asfáltica alrededor de 160,518.14 m², una red pluvial de 435 ml, una red sanitaria de 262.93 ml, una red de suministro de agua potable de 728 ml, un sistema de suministro de red de agua contra - incendio de 753.12 ml.

Fuera del área por ceder, se considera la línea de conexión de vía de Ferrocarril con una longitud de 2,016.76 ml, así como la red de servicio para la conexión de acometida eléctrica exterior en media tensión con 7,320 ml.

IPM aún no se recibe el área por ceder, esperando se realice la corrección de algunas de las obras ejecutadas por el administrador portuario, una vez se resuelva lo anterior, se procedería a iniciar las obras de inversión relativas, cuyos planos de construcción se encuentran ya aprobados por la Dirección General de Puertos.

EQUIPAMIENTO MAYOR DE LA TERMINAL

Tipo de Equipo	Grúa Polivalente móvil (multipropósito)	Grúa móvil de marco para patio RTG 6 x 5+1	Reach Stacker	Empty Handler
Cantidad de Equipos	2	1	4	2
Capacidad operacional	40 tons	40.6 Tons	45 ton	7 ton
Capacidad máx. bajo gancho	100 tons		5 Estiba	5 Estiba

EQUIPAMIENTO MENOR DE LA TERMINAL

Tipo de Equipo	Tractor de Patio	Chasis de Patio	Montacargas gran capacidad	Montacargas menores	Dispositivos de pesaje para VGM
Cantidad de Equipos	20	13	6	10	2
Capacidad operacional	60 ton	60 ton	33 Ton	hasta 8 mil libras	45 ton

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones de la Concesión para la Terminal del Puerto de Veracruz:

- **Contraprestación.** IPM está obligada a pagar a APIVER, como contraprestación por la cesión de la concesión, una cantidad variable que se determina con base en el número de contenedores que

entran y salen de la terminal. IPM también está obligada a transmitir a la SHCP el importe de los aprovechamientos derivados del almacenamiento y custodia de la mercancía de importación.

- Tarifas. La Compañía tiene el derecho de establecer libremente las tarifas aplicables a los servicios de carga y descarga, depósito, entrega y manejo de contenedores prestados por la misma al amparo de la concesión. Dichas tarifas deben registrarse ante la SCT y API cuando menos tres días hábiles antes de su entrada en vigor.
- Requisitos en materia de capitalización. IPM está obligada a mantener un capital contable mínimo de \$200 millones durante la vigencia de la concesión. Al 31 de diciembre de 2019, el capital social de IPM ascendía a \$608 millones.
- Requisitos en materia de operación y mantenimiento. La Compañía está obligada a operar el proyecto de conformidad con los términos del Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Veracruz y la legislación aplicable.
- Rescate. La Compañía no tendrá derecho a indemnización alguna en el supuesto de que el Gobierno Federal rescate la Concesión para la Terminal del Puerto de Veracruz.
- Revocación. La Concesión para la Terminal del Puerto de Veracruz está sujeta a revocación en favor de APIVER en el supuesto de que IPM incumpla con los términos del Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Veracruz, incluyendo, por ejemplo, en caso de que IPM no pague oportunamente a APIVER o a la SHCP las cantidades pagaderas a las mismas o no opere y mantenga la terminal de conformidad con lo dispuesto en la concesión. En el supuesto de revocación de la concesión, IPM no tendrá derecho a recibir indemnización alguna.
- Vencimiento. El Contrato de Cesión de la Concesión para la Terminal del Puerto de Veracruz terminará automáticamente en la fecha de vencimiento de su vigencia o en cualquier fecha anterior convenida de común acuerdo por IPM y APIVER. En el supuesto de que el contrato se dé por terminado en forma anticipada por causas no imputables a IPM, la Compañía tendrá derecho a ser indemnizada por los daños sufridos por la misma. Además, en caso de que el contrato se dé por terminado en forma anticipada, la Compañía estará obligada a arrendar al nuevo operador de la terminal, durante el plazo de un año, toda la maquinaria y el equipo afectos a la explotación de la concesión.

La siguiente tabla muestra el volumen promedio de carga procesado por el Puerto de Veracruz durante los periodos indicados:

TIPO DE CARGA	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	T.M.C.A. (%)
Gral. Suelta	1,308,646	1,641,676	1,177,153	1,482,043	1,665,018	1,753,016	1,863,709	1,456,877	1,437,533	1,430,538	1,884,128	1,795,076	1,794,759	1,328,710	1.87
Gral. Contenerizada	7,007,701	6,903,302	5,619,717	6,464,675	7,232,325	8,022,477	8,645,075	8,444,680	9,137,419	9,410,504	11,074,035	11,700,325	11,178,866	9,676,552	3.06
Gran el Mineral	2,485,277	2,321,306	2,155,651	2,224,861	2,291,515	2,337,201	2,192,813	1,946,650	2,334,323	2,734,217	2,999,487	3,640,535	2,406,927	2,852,640	2.29
Gran el Agrícola	5,551,193	4,570,755	5,872,636	5,662,289	6,393,722	6,844,899	6,437,361	6,304,277	6,698,472	7,150,148	7,494,541	7,276,384	7,429,812	6,943,666	2.28
Fluidos	782,156	886,910	652,349	645,640	692,771	741,231	726,349	654,777	759,961	856,828	2,751,556	2,988,079	3,918,681	4,200,187	21.94
Vehículos	948,689	899,364	547,936	837,265	1,066,760	1,307,897	1,180,896	991,477	1,057,080	1,096,285	1,598,898	1,573,983	1,544,220	1,197,549	4.85
Total	18,083,662	17,223,313	16,025,442	17,316,773	19,342,111	21,006,721	21,046,203	19,798,738	21,424,788	22,678,520	27,802,645	28,974,382	28,273,265	26,199,304	3.23

Sector materiales e insumos

A través de GCI, la Compañía es la productora y proveedora de asfalto más grande de la Ciudad de México (la “Planta Atlipac”). La Planta Atlipac produce mezclas asfálticas y productos agregados. Desde 1993 la Planta Atlipac, que está ubicada en Ixtapaluca, a un lado de la autopista México-Puebla, ha producido más de once millones de toneladas de mezclas asfálticas. Los yacimientos de la Planta Atlipac, que abarcan una superficie de 152 hectáreas, contienen reservas comprobadas para la

extracción de 60 millones de metros cúbicos de basalto triturado, mismas que en opinión de la Compañía son suficientes para satisfacer sus necesidades de materias primas durante los próximos 65 años, constituyendo a la Planta Atlipac en la planta con el mayor nivel de productividad y reservas en el área metropolitana de la Ciudad de México. También se cuenta con una planta de mezclas asfálticas en Puebla, SEPSA o Suministros Especializados de Puebla.

Aunado a lo anterior, MC fabrica agregado de tipo calizo para su uso en obras de urbanización y construcción de caminos.

Los compradores de los productos fabricados por el sector materiales e insumos de la Compañía incluyen a diversas entidades gubernamentales y empresas paraestatales, incluyendo la SCT, el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (“CAPUFE”) y la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del Ciudad de México, así como varias empresas del sector privado.

Durante los años concluidos el 31 de diciembre de 2020 y 2019, los ingresos generados por el sector materiales e insumos ascendieron a \$341.8 y \$406.4 millones respectivamente, mismos que representaron el 3.4% y el 3.4%, respectivamente, del total de ingresos consolidados de la Compañía durante dichos periodos.

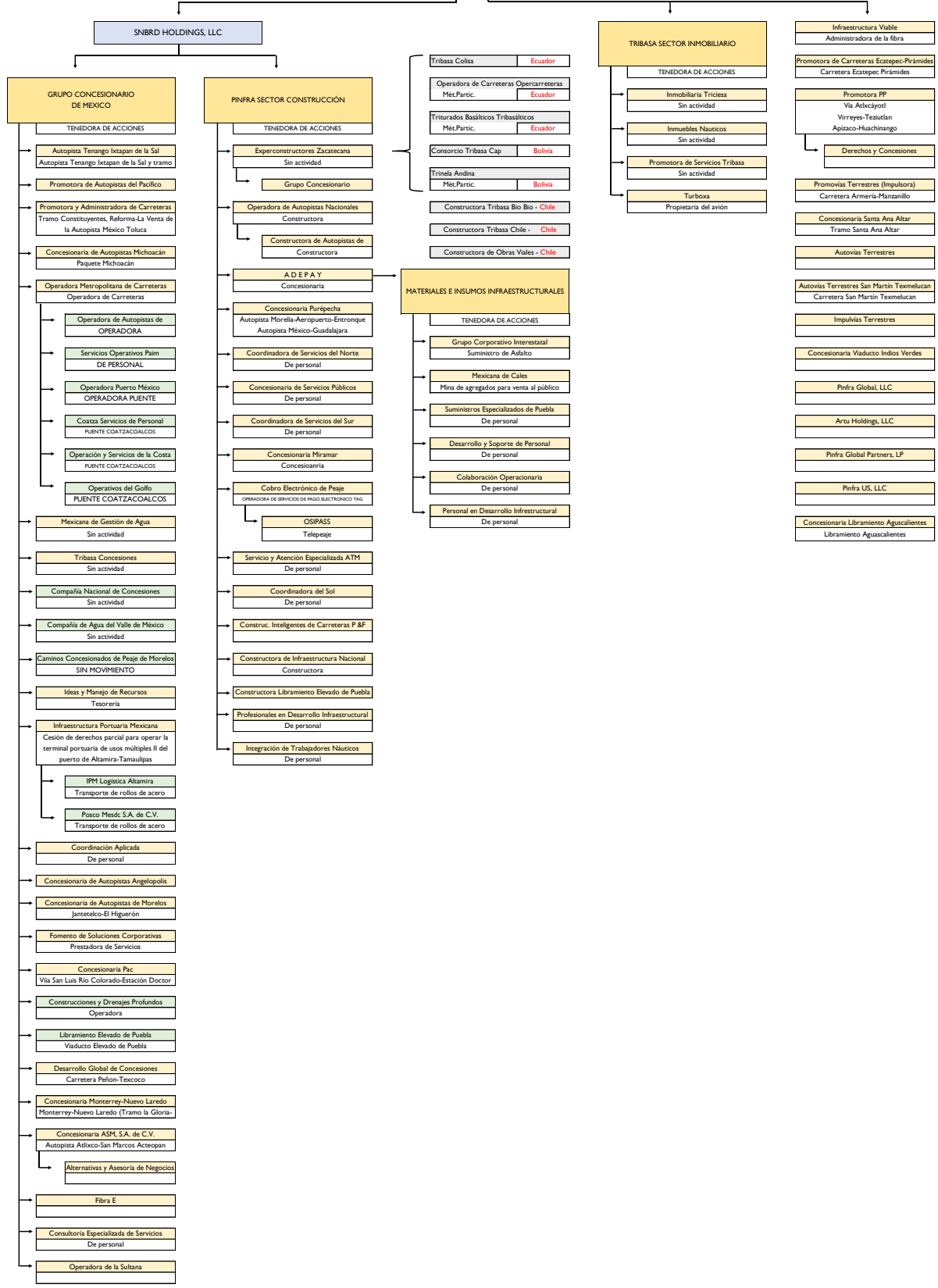
Sector construcción

Durante los años concluidos el 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, los ingresos generados por el sector construcción fueron de a \$1,543.9 millones y \$3,028.9 millones, respectivamente, mismos que representaron el 15.5% y el 25.1% de los ingresos consolidados de la Compañía durante dichos periodos, respectivamente. Los proyectos más recientes en los que ha participado la Compañía incluyen, entre otros, la ampliación de Tenango-Ixtapan de la Sal, la ampliación de Pátzcuaro-Uruapan del Paquete Michoacán, el tramo Pirámides-Texcoco, el Libramiento poniente de Aguascalientes y la carretera Monterrey-Nuevo Laredo en su tramo La Gloria-San Fernando.

d) ESTRUCTURA CORPORATIVA.

La Compañía se divide en tres actividades grandes líneas de negocio, que son el sector concesiones, a través de su subsidiaria Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V., en donde la Sociedad SNBRD Holdings, LLC es titular directa o indirectamente de todas las acciones, y a su vez, Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V. es titular directa o indirectamente de todas las acciones de 31 subsidiarias (la Compañía es titular del 77.8% de las acciones de PACSA, directa o indirectamente (a través de la Fibra-E); entre otras subsidiarias asimismo la Compañía cuenta con una línea a la que se le denomina; el sector construcción, el cual lo encabeza Pinfra Sector Construcción S.A. de C.V., en donde la Sociedad SNBRD, Holdings, LLC es titular directa o indirectamente del 100% de sus acciones, y a su vez, Pinfra Sector Construcción, S.A. de C.V. es titular directa o indirectamente de las acciones de 17 subsidiarias; por otro lado, Materiales e Insumos Infraestructurales, S.A. de C.V. es la subsidiaria de la Compañía a través de la cual se realizan las actividades de las plantas de mezclas asfálticas, la Compañía directa o indirectamente es titular del 100% de las acciones, y a su vez Materiales e Insumos Infraestructurales, S.A. de C.V. es titular directa o indirectamente de 5 subsidiarias.

Se explica de manera más detallada La estructura corporativa de todas las subsidiarias que integran el grupo empresarial de Pinfra, se detalle en el siguiente diagrama:



e) PRINCIPALES SUBSIDIARIAS POR GIRO DE NEGOCIOS.

La siguiente tabla contiene cierta información sobre las subsidiarias de la Compañía de acuerdo a sus respectivos giros de negocios.

	Participación			Actividad
	2020	2019	2018	
		(reestructurados)	(reestructurados)	
	%	%	%	
Segmento de construcción:				
Pinfra Sector Construcción, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones
Experconstructores Zacatecana, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones
Adepay, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones
Operadora Autopistas Nacionales Equivent, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción en general
Segmento de materiales:				
Materiales e Insumos Infraestructurales, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	100	100	100	Tenedora de acciones
Grupo Corporativo Interestatal, S. A. de C. V.	100	100	100	Producción de mezcla asfáltica
Suministros Especializados de Puebla, S. A. de C. V.	100	100	100	Producción de mezcla asfáltica
Mexicana de Cales, S. A. de C. V.	77.7	77.7	77.7	Producción de cales
Tribasa Sector Inmobiliario, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones e inmobiliaria.
Segmento de concesión:				
Grupo Concesionario de México, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones

Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C. V.	81.7	81.7	77.8	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria Pac, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Autopista Tenango Ixtapan de la Sal, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria Santa Ana Altar, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Promotora de Carreteras Ecatepec Pirámides, S. A. de C. V.	85.38	87.9	85.4	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Promotora PP, S. A. de C. V.	85.4	87.9	85.4	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Autovías Terrestres, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Autovías San Martín Texmelucan, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Promovías Terrestres, S. A. de C. V.	100	87.9	85.4	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Impulvías Terrestres, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Desarrollo Global de Concesiones, S. A. de C. V.	78,61	82.4	78.7	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S. A. de C. V. ⁽²⁾	96.8	80	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria ASM, S. A. de C. V.	85.37	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria de Autopistas Angelópolis, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras

Concesionaria de Autopistas Michoacán, S. A. de C. V.	100	100	25.20	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria de Autopistas Morelos, S. A. de C. V. ⁽⁵⁾	51.48	51	51	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Operadora de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V.	100	100	25.20	Operadora de carreteras concesionadas
Operadora Metropolitana de Carreteras, S. A. de C. V.	100	100	100	Operadora de carreteras concesionadas
Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V.	100	100	100	Operadora de puertos
Concesionaria Libramiento Aguascalientes, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Personal en Desarrollo Infraestructural, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Operadora de carreteras concesionadas
Profesionales en Desarrollo Infraestructural, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Operadora de carreteras concesionadas
Integración de Trabajadores Náuticos, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Operadora de carreteras concesionadas
Operadora de La Sultana, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Operadora de carreteras concesionadas
Fomento Soluciones Corporativas, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora
Inversionistas en Infraestructura Privada, S.A. de C.V. (IIP)	60.75	-	-	Tenedora de la SOFOM
Preporod, S. A. de C. V.	60.75	-	-	SOFOM Entidad No Regulada)
Fideicomiso Irrevocable No. F/2886 "Fibra E"	53.61	58.71	50.10	Fibra
Pinfra Global, LLC ⁽³⁾	100	100	-	Tenedora de acciones
Artu Holdings, LLC ⁽³⁾	100	100	-	Tenedora de acciones

Pinfra Global Partners, LP ⁽³⁾	100	100	-	Tenedora de acciones
Pinfra US, LLC ⁽³⁾	100	100	-	Tenedora de acciones

- (1) Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, Materiales e Insumos Infraestructurales, S. A. de C. V. tiene una inversión en el capital social del 77.75% de Mexicana de Cales, S. A. de C. V., lo cual forma parte de la participación no controladora es la que se muestra en los estados consolidados de posición financiera.
- (2) Con fecha 31 de julio de 2019, mediante Acta Extraordinaria de Asamblea, Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S. A. de C. V. aumentó su capital social correspondiendo a la parte no controladora por aproximadamente \$920 millones
- (3) Durante 2019, se constituyeron las Entidades Pinfra Global, LLC, Artu Holdings, LLC, Pinfra Global Partners, LP, Pinfra US, LLC en Delaware, Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2020 se tienen operaciones reducidas y 2019 no tienen operación.
- (4) Durante 2020, derivado de la adjudicación de la concesión carretera del tramo Libramiento Carretero Poniente de la Ciudad de Aguascalientes se constituyeron las siguientes entidades: Concesionaria Libramiento Aguascalientes, S. A. de C. V., Personal en Desarrollo Infraestructural, S. A. de C. V., Profesionales en Desarrollo Infraestructural, S. A. de C. V., Integración de Trabajadores Náuticos, S. A. de C. V. y Operadora de La Sultana, S. A. de C. V.
- (5) En la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 8 de febrero de 2019, se aprobó cancelar la prima no pagada sobre la suscripción de acciones por la cantidad de \$20,436, la cual fue registrado en contabilidad. Del mismo modo a través del acta del 8 de febrero de 2019 se resolvió aumentar el capital social por \$420,000 de los cuales \$320,000 se realizarían mediante capitalización de aportaciones para futuros aumentos de capital de sus accionistas Grupo Concesionario de México, S. A. de C. V. y Proyectos de Autopistas Privadas, S. A. de C. V. por \$170,474 y \$149,526 respectivamente, la diferencia fue pagada en efectivo y corresponden 49,000 a la parte no controladora, este movimiento fue registrado hasta el ejercicio 2020. Por el movimiento anterior, se registró un aumento de \$198,536 en la participación no controladora.

f) COMPETENCIA.

Las actividades de la Compañía se concentran en el sector de las concesiones para proyectos de infraestructura en México. La capacidad de la Compañía para crecer mediante la adquisición de nuevos proyectos de infraestructura adjudicados a través de procedimientos de licitación pública, podría verse afectada en forma adversa por los incrementos en precios de las futuras concesiones como resultado de la competencia en la industria. La Compañía considera que sus principales competidores son (i) otras empresas constructoras y desarrolladoras de infraestructura tanto mexicanas como extranjeras, incluyendo los fondos de inversión que participan en consorcios formados por empresas locales tales como Empresas ICA, IDEAL, Macquarie, Abertis, RCO, Coconal, FCC, y Aleatica, entre otros, y (ii) CAPUFE, un organismo público descentralizado que opera carreteras federales y autopistas de cuota, proporciona servicios de mantenimiento a las mismas y participa en proyectos de inversión y coinversión para la construcción y operación de dichas vías. Además, podrían surgir nuevos competidores en el supuesto de que otras empresas decidan incursionar en el sector de los proyectos de infraestructura concesionados. Véase el capítulo “Factores de riesgo—Riesgos relacionados con las actividades de la Compañía—La Compañía podría verse en la imposibilidad de obtener nuevas concesiones”.

Por lo general, el Gobierno Federal mantiene carreteras libres paralelas a las autopistas de cuota a fin de proporcionar rutas alternativas. La Compañía considera que dichas carreteras no compiten de manera significativa con las Autopistas Concesionadas en virtud de que estas últimas constituyen vías primarias y las carreteras libres están sujetas a limitaciones en cuanto a calidad y capacidad para absorber tráfico.

La Compañía también compite con otros medios y vías de transporte tales como el transporte aéreo y ferroviario. Sin embargo, históricamente el transporte vehicular ha representado el principal medio de transporte en México en términos del número de pasajeros y carga comercial.

g) MARCAS

Actualmente la Compañía es titular de los derechos sobre las denominaciones y diseños de las marcas “VIAPASS” y “PINFRA”, las cuales se encuentran inscritas en distintas clases ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.

La marca “VIAPASS” está inscrita en las clases 36 y 42, correspondientes a servicios financieros y programas de cómputo, respectivamente. La titular de los derechos de registro de dicha marca era Equivent, que tenía celebrado un contrato de licencia de uso de marca con Cobro Electrónico de Peaje, S.A. de C.V.

El 16 de enero de 2018 se tramitó ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial un aviso de cesión de derechos, presentando el contrato de transmisión de derechos anteriormente mencionado por parte de Equivent, S.A. de C.V. en favor de Cobro Electrónico de Peaje, S.A. de C.V. el cual fue respondido afirmativamente por parte del mencionado instituto el 18 de junio de 2018.

La marca “PINFRA” está inscrita en las clases 37 y 45, correspondientes a servicios de construcción y otros servicios. Actualmente la Compañía no tiene celebrado ningún contrato de licencia de uso de dicha marca.

Actualmente, los contratos de licencia de uso de marcas que la Compañía tiene celebrados con sus subsidiarias se encuentran vigentes y las partes de dichos contratos tienen planeado renovarlos de conformidad con la legislación aplicable antes de sus respectivos vencimientos. En términos generales, los títulos correspondientes a las marcas registradas tienen una vigencia de diez años y pueden renovarse cualquier número de veces siempre y cuando se mantengan en uso. Hasta donde la Compañía tiene conocimiento, no existe demanda alguna con respecto a la titularidad de los derechos correspondientes a sus marcas. Las operaciones de la Compañía no involucran el uso de patentes.

h) PROPIEDADES Y EQUIPO.

Las subsidiarias de la Compañía titulares de las Concesiones no son propietarias de la mayoría de los activos afectos a la explotación de sus respectivas Concesiones. En términos generales, los contratos de concesión autorizan a la Compañía a utilizar las instalaciones y los activos afectos a los proyectos concesionados, incluyendo las casetas de cobro, los puestos de vigilancia y los edificios donde se ubican sus oficinas corporativas. Véase el capítulo “Régimen legal de las concesiones para proyectos de infraestructura”.

La Compañía es propietaria de la Planta Atlipac, que produce asfalto y productos agregados y está ubicada en el poblado de Ixtapaluca, a un costado de la autopista federal México-Puebla. La Planta Atlipac cuenta con capacidad para producir aproximadamente 5,200 toneladas diarias de mezcla asfáltica. Desde 1993 la Planta Atlipac ha producido más de trece millones de toneladas de mezclas asfálticas.

Además, la Compañía es propietaria de diversos tipos de equipo relacionados con las actividades realizadas por la Compañía bajo las Concesiones y con las actividades de producción de insumos en las fábricas de la Compañía descritas en los párrafos anteriores. Los equipos propiedad de la Compañía incluyen maquinaria y equipo mayor, grúas de muelle, tractores, montacargas, camiones, automóviles, entre otros, utilizados para operación y prestación de servicios de los diferentes negocios.

i) ASPECTOS SUSTENTABLES.

Las operaciones de la Compañía están sujetas a las disposiciones contenidas en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y sus Reglamentos (la “LGEEPA”), la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos y su Reglamento (la “Ley de Residuos”), la Ley General

de Desarrollo Forestal Sustentable y su Reglamento (la “Ley Forestal”), la Ley General de Vida Silvestre y su Reglamento, la Ley de Aguas Nacionales y su Reglamento (la “Ley de Aguas”), la Ley General de Bienes Nacionales y sus Reglamentos, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, el Reglamento para la Protección del Ambiente contra la Contaminación Originada por la Emisión de Ruido, la Ley General de Cambio Climático y su Reglamento, diversas Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) y las leyes y reglamentos de los estados y municipios donde se ubican sus proyectos e instalaciones (en conjunto, la “Legislación Ambiental”).

Los permisos requeridos al amparo de la Legislación Ambiental a nivel federal, son otorgados por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”), mientras que su fiscalización y verificación de cumplimiento lo realiza la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”), órgano desconcentrado de la SEMARNAT.

La LGEEPA establece el procedimiento para evaluar el impacto ambiental, que es el proceso a través del cual la SEMARNAT establece las condiciones a que se sujetará la realización de obras y actividades que pudieran causar desequilibrios ecológicos, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el medio ambiente.

Los proyectos de la Compañía afectan ciertas áreas protegidas que están bajo jurisdicción y tutela de la SEMARNAT, alguno de sus órganos desconcentrados o las autoridades locales en materia ambiental, e involucran la remoción de vegetación y la tala de árboles. Por tanto, la autorización de impacto ambiental para un determinado proyecto contiene diversas condiciones adicionales que la Compañía debe observar durante la construcción y operación de dicho proyecto.

En virtud de que algunos proyectos involucran la remoción de vegetación forestal, dichos proyectos están sujetos a lo dispuesto en la Ley Forestal y su reglamento, y requieren obtener de la SEMARNAT la autorización para realizar el cambio de uso de suelo en terrenos forestales sujeto al cumplimiento de ciertos términos y condiciones.

La Ley de Aguas establece el régimen legal para realizar la ocupación de zonas federales existentes en los cauces de corrientes, riberas y vasos de lagos, lagunas o esteros, así como la construcción de obras en las mismas, actividades que están sujetas a la previa autorización de la Comisión Nacional del Agua (“CNA”), órgano desconcentrado de la SEMARNAT. Además, la Ley de Aguas establece el régimen aplicable a la descarga de aguas residuales en cuerpos receptores que sean aguas nacionales o demás bienes nacionales. Algunos de los proyectos de la Compañía involucran el uso u ocupación de zonas federales, así como la construcción de obras en las mismas y por lo que requieren de concesiones de ocupación y permisos de construcción otorgadas para dicho efecto por esta última. Asimismo, los proyectos de la Compañía generan descargas de aguas residuales en bienes sujetos a la jurisdicción de la CNA, por lo que requieren de un permiso de descarga por dicha autoridad. Las concesiones y permisos otorgados por la CNA están sujetas al cumplimiento de ciertos términos y obligaciones específicos y al pago de derechos. Los derechos pagaderos al amparo de dichas concesiones y permisos deben cubrirse en forma oportuna de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal de Derechos, bajo pena de incurrir en intereses moratorios y cargos adicionales para contrarrestar los efectos de la inflación, o sufrir la revocación de los mismos.

Las concesiones de la Compañía expedidas por la SCT para la operación de las autopistas, también contienen términos y condiciones por lo que respecta a la protección del medio ambiente. Como regla general, la SCT es la entidad responsable de cumplir con dichos términos y condiciones. Sin embargo, algunas concesiones imponen dicha obligación al operador del proyecto respectivo o establecen que dicho operador y la SCT serán solidariamente responsables de su cumplimiento.

Las autoridades estatales y municipales son responsables de la aplicación de la Legislación Ambiental en sus respectivas jurisdicciones.

La falta de cumplimiento de la Legislación Ambiental puede dar lugar a la imposición de multas y sanciones administrativas; a la revocación de las concesiones, autorizaciones, licencias, permisos o inscripciones correspondientes; a arrestos administrativos; al embargo de los equipos contaminantes; a la clausura temporal o definitiva de instalaciones; y a prisión, en el supuesto de que las violaciones respectivas estén clasificadas como delitos.

Adicionalmente, el 7 de junio de 2013 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, que establece un procedimiento judicial para que cualquier interesado pueda reclamar la reparación (o compensación, si esto es imposible) de daños ambientales ocasionados por obras o actividades realizados sin las autorizaciones correspondientes.

La Compañía considera que cuenta con todas las concesiones, permisos y autorizaciones necesarias para operar todos sus proyectos e instalaciones; y que se encuentra en cumplimiento sustancial con la Legislación Ambiental y los términos y condiciones establecidos en sus concesiones.

Actualmente la Compañía no está sujeta a ningún procedimiento judicial o administrativo relacionado con el cumplimiento de la Legislación Ambiental. Las reformas a la Legislación Ambiental podrían obligar a la Compañía a efectuar inversiones adicionales para mantenerse en cumplimiento con dicha legislación.

Es importante mencionar que prueba del compromiso ambiental derivado de la concesión portuaria en Altamira en materia de calidad y ambiente, es el hecho de que ha aprobado todas las verificaciones del organismo certificador DNV-GL bajo las normas internacionales ISO 9001:2015 relativa a la calidad en la prestación de los servicios portuarios a los clientes e ISO 14001:2015 en materia de cuidado ambiental, así mismo, haber logrado la certificación de calidad ambiental emitida por PROFEPA, que mantiene vigentes, a continuación los detalles de las tres certificaciones:

Sistema de Gestión de Calidad (ISO 9001)

Del 12 al 15 de septiembre de 2017 el organismo certificador externo DNV/GL(*) realizó la auditoría integral del sistema de Gestión de Calidad bajo la norma ISO 9001:2015, obteniendo la recomendación para la transición de la norma internacional de la versión ISO 9001:2008 a la nueva versión, recibiendo el certificado con vigencia del 23 de diciembre de 2017 al 23 de diciembre de 2020.

En 2018 y 2019 se llevaron a cabo las auditorías periódicas de seguimiento y final respectivamente, lográndose en ambas mantener exitosamente la certificación.

Del 26 al 28 de agosto de 2020 se realizó la auditoría de recertificación de manera virtual debido al efecto de la crisis de salud provocada por la pandemia del Covid-19, lográndose obtener el certificado con validez de Diciembre de 2020 al 2023. La compañía recibirá durante ese periodo las auditorías periódicas anuales

Sistema de Gestión Ambiental (ISO 14001)

En 2019 se llevó a cabo la auditoría de seguimiento por el organismo certificador externo DNV/GL del Sistema de Gestión Ambiental basada en la Norma Internacional ISO 14001: 2015, lográndose con éxito la certificación.

Del 19 al 21 de mayo de 2020 se realizó la auditoría externa periódica de seguimiento, lográndose mantener la certificación

Certificación de Cumplimiento Ambiental (PROFEPA)

Se mantiene vigente el Certificado de Cumplimiento Ambiental emitido por la autoridad ambiental nacional PROFEPA, el certificado se recibió en junio de 2019, su vigencia es tres años, se tiene programado iniciar los trabajos para la recertificación durante el primer trimestre del 2021.

Para mantener las certificaciones ambientales, la terminal portuaria de IPM en Altamira ha demostrado un adecuado manejo de los residuos peligrosos, de manejo especial y sólidos urbanos que se generan en la prestación de los servicios portuarios, su desalojo y correcto destino de esos residuos se realiza por prestadores de servicios que cuentan con los permisos ambientales estatales y federales correspondientes.

Seguros y Fianzas

La Compañía cuenta con pólizas de seguro que amparan distintos riesgos. La Compañía considera que la cobertura de seguros contratada por la misma es similar a la de otras empresas del ramo.

Los términos de las concesiones de la Compañía exigen que ésta mantenga cobertura de seguros para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones contractuales por lo que respecta a la ampliación y mantenimiento de las Autopistas Concesionadas y al pago de las contraprestaciones fijas previstas en los contratos de concesión respectivos. Además, la Compañía cuenta con pólizas de seguro contra responsabilidad civil y daños a las Autopistas Concesionadas.

En cuanto a concesión portuaria en Altamira, la compañía cuenta con una fianza vigente de Responsabilidad Civil por contaminación de Predios, que ampara distintos riesgos ambientales, lo anterior en cumplimiento de las obligaciones adquiridas en el resolutivo a la Manifestación de Impacto Ambiental presentada a SEMARNAT del proyecto de reubicación y ampliación de la TUM II.

i) RECURSOS HUMANOS.

Al 31 de diciembre de 2020 la Compañía contaba con 2,967 empleados. La siguiente tabla muestra el número de empleados de tiempo completo de la Compañía según sus funciones y giro de negocios a dicha fecha.

	EMPLEADOS						
	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Por tipo de funciones:							
Administración	408	339	519	404	490	367	504
Operaciones	2481	2387	2163	2184	1805	1923	1431
Construcción e ingeniería	52	63	32	51	311	73	285
Directivos relevantes	8	8	7	7	7	7	7
Directivos	18	18	17	16	14	9	10
Total por tipo funciones	2967	2815	2738	2662	2627	2379	2237
Por sector:							
Concesiones	1779	1894	1461	1406	1344	1250	1104
Autopista México-Toluca	170	247	173	199	232	206	207
Autopista Pirámides-Ecatepec	85	90	82	84	82	86	85
Autopista Armería-Manzanillo	50	58	69	66	64	57	57
Autopista Peñón-Texcoco	91	93	94	96	96	96	91
Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal	52	55	52	60	64	75	79

Autopista Atlixco-Jantetelco	46	55	51	53	49	47	48
Autopista Santa Ana-Altar	49	52	51	54	52	52	53
Autopista Zitácuaro-Lengua de Vaca	29	29	29	29	35	34	29
Autopista Morelia-Aeropuerto	44	47	47	47	46	47	46
Pte. El Prieto	23	23	23	22	14	0	0
Autopista San Luis Río Colorado-Estación Doctor	15	15	15	16	30	17	15
Puente José López Portillo	29	30	30	30	60	30	32
Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan	48	57	61	63	78	65	65
Autopista Huejotzingo-San Martín Texmelucan	22	25					
Corporativo Concesiones	93	62	79	77	69	74	67
Aut. Vía Atlixcáyotl	61	73	64	66	100	68	70
Aut. Virreyes-Teziutlán	92	100	97	97	56	101	101
Aut. Apizaco-Huachinango	51	58	59	57	50	59	59
Puebla-Tlaxcala	45	49	46	44	24	52	
Pirámides-Texcoco	28	29	29	23	46	23	
La Finca-Villa Guerrero	50	57	61	46	97	61	
Lerma-marquesa	68	92	96	97			
Gasol	2	2	2	5			
Tren Interurbano México-Toluca	0	10	98	61			
Centro Monitoreo	15	16	14	13			
Administración Fibra	1	1	1	1			
Jantetelco - El Higuérón	48	59	38				
Monterrey - Nuevo Laredo	68						
Paquete Michoacán	404	435					
Terminal del Puerto de Altamira	788	873	846	816	857	732	773
Materiales e insumos (GCI)	175	113	197	199	212	200	202
Construcción	52	48	32	51	43	74	39
Honorarios	36	36	41	45	47	35	35
Corporativo Central	137	210	161	145	124	88	84
Total de empleados	2967	2815	2738	2662	2627	2379	2237

Al 31 de diciembre de 2020, aproximadamente el 55% de los empleados de la Compañía estaban afiliados a los siguientes sindicatos: (i) Sindicato de Trabajadores de la Industria del Cemento, Cal, Asbesto, Yeso, Envases y sus Productos Similares y Conexos de la República Mexicana (CTM); (ii) Sindicato Mexicano de Trabajadores de la Construcción con Maquinaria, Similares y Conexos de la República Mexicana, Confederación de Trabajadores Campesinos (CTC); (iii) Sindicato Nacional de Trabajadores de la Actividad Comercial y sus Derivados, Agentes de Comercio, Vendedores Viajeros, Propagandistas e Impulsores de Ventas de la República Mexicana (CTM), (iv) Sindicato Progresista de Trabajadores de la Industria Portuaria Mexicana, (v) Sindicato de Trabajadores y Empleados de Almacenes y Comercio de la República Mexicana (CTC), (vi) Sindicato de Trabajadores del Montaje, Contrucción de Estructuras, Maquinaria, La Transformación del Metal y Energía de la República Mexicana, (vii) Sindicato de Trabajadores y Empleados de Centros Educativos, Recreativos y Prestadoras de Servicios en el Estado

de México (CTC), (viii) Sindicato de Trabajadores y Empleados de Almacenes y Comercio de la República Mexicana y (ix) Sindicato de Trabajadores de la Construcción, Excavación, Operación, Similares, y Conexos de la República Mexicana, SITRACE (CTM). Históricamente, las relaciones entre la Compañía y cada uno de dichos sindicatos han sido cordiales y hasta la fecha de este Reporte Anual, la Compañía jamás ha sufrido ninguna huelga o paro. De conformidad con la ley, los contratos colectivos de trabajo se revisan anualmente por lo que respecta a salarios; y cada dos años por lo que respecta a prestaciones. Véase la sección “Legislación en materia laboral”.

i) LEGISLACIÓN EN MATERIA LABORAL.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece los derechos mínimos de los trabajadores, incluyendo, entre otras cosas, la duración de la jornada de trabajo dependiendo del turno, el salario mínimo, el derecho al pago de un aguinaldo, el derecho a vacaciones y al pago de una prima vacacional, y el derecho a ser indemnizado en caso de despido injustificado. La Ley Federal del Trabajo regula detalladamente las relaciones de trabajo tanto individuales como colectivas. Todos los trabajadores tienen derecho a recibir asistencia del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y crédito para la compra de viviendas a través del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT). Además, la Compañía está obligada a efectuar aportaciones para el retiro de conformidad con lo dispuesto por la Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro (CONSAR). Por lo general, los costos relacionados con la implementación de dichos programas son compartidos por la Compañía, sus trabajadores y el Gobierno Federal.

Todos los trabajadores tienen derecho a sindicalizarse. Los sindicatos tienen por objeto mejorar los derechos y las condiciones de trabajo de sus miembros en sus respectivos lugares de trabajo. Dichos derechos y condiciones se establecen en los contratos colectivos de trabajo, mismos que se inscriben ante la junta local o federal de conciliación y arbitraje competente. Además, la Ley Federal del Trabajo otorga a los trabajadores el derecho de declararse en huelga cuando consideren que sus derechos han sido violados por sus patrones.

j) ACCIONES REPRESENTATIVAS DEL CAPITAL SOCIAL.

A la fecha, el capital suscrito y pagado de la Compañía asciende a \$802'546,165.00 M.N. y la totalidad corresponde a la porción fija. El capital social de PINFRA se encuentra representado por un total de 429'539,581 acciones, de las cuales 380'123,523 son acciones de la serie ordinaria y 49'416,058 son acciones de voto limitado Serie “L”.

Ninguna de las acciones representativas del capital social de la Compañía ha sido pagada en especie en los últimos 4 años.

Salvo por el aumento de capital social aprobado en asamblea general de accionistas de PINFRA el 30 de junio de 2014 y la consecuente emisión de las Acciones Serie “L” en el contexto de la oferta pública subsecuente de dichas acciones realizada en julio de 2014, el capital social de la Compañía no ha sufrido modificaciones en los últimos cuatro ejercicios.

A la fecha, la Compañía (i) no tiene emitidos valores (distintos a las acciones representativas de su capital social) relacionados con su capital social, y (ii) no mantiene posiciones abiertas en instrumentos derivados liquidables en especie cuyo subyacente sean acciones de la Compañía u otro valor representativo de, o relacionado con, ellas.

k) PROCEDIMIENTOS LEGALES Y ADMINISTRATIVOS.

De tiempo en tiempo la Compañía se ve involucrada en procedimientos jurisdiccionales que forman parte del curso normal de sus operaciones, incluyendo demandas administrativas de orden laboral, fiscal, regulatorio e instancias judiciales civiles, mercantiles y constitucionales ante tribunales locales y federales que, si bien en su opinión no tienen un efecto significativo adverso en sus actividades, situación financiera o resultados de operación, han sido reveladas en su oportunidad al mercado y público inversionista. A continuación, se incluye un breve resumen de los procedimientos legales más importantes en los que está involucrada actualmente la Compañía.

La Compañía está involucrada en ciertas acciones legales y procesos generadas por la actividad normal de su negocio, en las que se le reclaman diversas prestaciones de carácter laboral por un monto aproximado de \$56.25 millones de pesos al 31 de diciembre de 2020. La administración de la Compañía opina, con base en el asesoramiento de los consultores legales, que tales litigios y procesos se resolverán sin ningún efecto material adverso sobre la posición financiera consolidada de la Compañía o los resultados de sus operaciones. En consecuencia, se ha registrado a la misma fecha un pasivo que la Administración estima suficiente para cubrir dichas contingencias existentes.

La Compañía celebra diversas operaciones entre partes relacionadas, por lo que podrían surgir diferencias de impuestos, e incluso determinación de créditos fiscales, si las autoridades fiscales consideran que los precios y montos utilizados por la Compañía no son equiparables a los que se utilizan con o entre partes independientes en operaciones comparables.

PACSA es parte en un juicio agrario promovido por el Comisariado Ejidal del **Ejido de San Mateo-Tlaltenango**, ante el Tribunal Unitario Agrario Distrito 8° (Ciudad de México), cuyo monto reclamado asciende a \$3,084.18 millones al 31 de diciembre de 2020. La reclamación del Comisariado es por regalías derivadas de la explotación de recursos naturales propiedad de la nación en terrenos expropiados para la construcción de la autopista México-Toluca, en su tramo Constituyentes y Reforma – La Venta, pero PACSA no realiza dicha explotación, además de que no existen ahí recursos naturales propiedad de la Nación. Es improcedente el reclamo del Ejido porque además de que no existen recursos propiedad de la nación que se encuentren dentro de esos terrenos ejidales, tendrían que existir convenios para el pago de regalías o en su defecto la determinación de un monto compensatorio, lo que nunca aconteció. En todo caso, cualquier monto tendrá que ser cubierto por la SCT y no por PACSA. Lo anterior porque de acuerdo al título de concesión de la autopista México-Toluca, tramo Constituyentes y Reforma – La Venta, la SCT tuvo la obligación de entregar a la concesionaria de forma programada y gratuita del derecho de vía, motivo por el cual, si el Ejido de San Mateo-Tlaltenango tuviere algún derecho para recibir algún tipo de indemnización o contraprestación, sería obligación única y exclusivamente de la SCT.

PACSA también es parte del juicio de Amparo 1947/2014 iniciado por la quejosa **Inmobiliaria Reforma Marquesa, S.A. de C.V.** que actualmente se encuentra en Revisión, originalmente ante el Segundo Tribunal Colegiado del Segundo Distrito con sede en Toluca, Estado de México, en el que se reclama de la SCT como autoridad responsable y PACSA como tercero interesado, el pago de diversas prestaciones compensatorias que ascenderían a \$762.5 millones de pesos, para resarcir a dicha inmobiliaria de supuestos actos de desposesión o afectaciones en su propiedad, sufridos por la quejosa. La quejosa nunca ha podido ubicar su propiedad, aunque ha señalado que se encuentra dentro del derecho de vía, no sólo de la Autopista México-Toluca, en terrenos que ya le fueron indemnizados a la Comunidad de San Juan Coapanoaya en el Municipio de Ocoyoacac, sino también dentro del trazo del Tren Interurbano Ciudad de México-Toluca, así como también terrenos del derecho de vía de la CFE y que involucran a otras dos comunidades de ese Municipio. En todo caso, cualquier monto tendrá que ser cubierto por la SCT y no por PACSA. Este Juicio de Amparo se resolvió por sentencia del 20 de mayo de 2019 que amparó a Inmobiliaria Reforma Marquesa en la Revisión. La Revisión se llevaba ante el Primer Tribunal Colegiado del Segundo Distrito en materia administrativa con el número 251/2019, en este recurso, tanto la SCT, como la quejosa y las comunidades afectadas, interpusieron sendas Revisiones. El 27 de febrero de 2020, se resolvió la Solicitud de Ejercicio de la Facultad de Atracción 819/2019, por virtud de la cuál, la segunda sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, resolvió atraer esta Revisión, la SEFA se declaró procedente y por

eso el asunto se turnó a la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación bajo el número 278/2020, la ponencia de la Ministra Yasmin Esquivel será quien en su oportunidad durante 2021 elabore el proyecto de resolución del Recurso.

CAMSA, Concesionaria de Autopistas de Morelos, S.A. de C.V., fue demandada por **Construcciones Aldesem**, S.A. de C.V., dentro del Juicio civil ordinario federal 304/2018, ante el Juzgado Quinto de Distrito del Primer Circuito en la Ciudad de México, reclamando diversas prestaciones que ascienden a un monto de \$254.9 millones de pesos y que corresponderían a diversos conceptos, que en opinión de la actora, no han sido pagados y que derivan de su contrato de obra para la construcción de la Autopista Siglo XXI en los Estados de Morelos y Puebla. Todas las reclamaciones han sido debidamente contestadas dentro de juicio, pero la contingencia deriva de que las prestaciones reclamadas se encuentran sujetas a la determinación judicial correspondiente. Cabe señalar que relacionado con esta contingencia, Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V. y Proyectos de Autopistas Privadas, S.A. de C.V., en su carácter de socios de CAMSA, han iniciado en contra de **Construcciones Aldesem**, S.A. de C.V., Concesiones y Mantenimiento Aldesem, S.A. de C.V., y otra, el juicio ordinario mercantil 1352/18 ante el Juzgado 31 de lo Civil de la Ciudad de México, en el que se le reclama por diversos daños generados en contra de la subsidiaria de PINFRA y su socio, por lo que incluso se han obtenido medidas cautelares para asegurar posibles daños en su perjuicio, por un monto de \$1,004 millones de pesos. Por la complejidad de las demandas y contrademandas que se han trabajado, se considera que este asunto no tendrá una resolución definitiva sino hasta el año 2022, siempre y cuando no surjan nuevos elementos que permitan mayores reclamaciones y dilaciones. Consideramos que, si bien la resolución definitiva de esta controversia podría tomar varios años, no afectará el desarrollo de los negocios de CAMSA ni de la Autopista Siglo XXI.

2) RÉGIMEN LEGAL DE LAS CONCESIONES PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA.

Los proyectos de la Compañía están sujetos a legislación, reglamentos y permisos a nivel federal y estatal. Esta sección contiene un resumen del régimen legal aplicable a las operaciones de la Compañía, incluyendo un resumen de algunas de las disposiciones legales aplicables a sus concesiones y sus actividades en el sector de los materiales e insumos.

General

A fin de estimular la inversión privada en la economía nacional y promover el desarrollo de infraestructura en el país sin imponer cargas al presupuesto público, desde 1985 el gobierno ha tenido como política a otorgar al sector privado concesiones para proyectos de infraestructura tales como caminos, incluyendo libramientos, puentes, túneles, puertos marítimos y aeropuertos. Dichas concesiones constituyen autorizaciones con fines de explotación otorgadas a plazo fijo por el Gobierno Federal, gobiernos estatales o municipales para el financiamiento, la construcción, el establecimiento, la operación, explotación y el mantenimiento de obras de infraestructura y vías públicas de comunicación o transporte. En la mayoría de los casos las concesiones se otorgan a entidades del sector privado a través de licitaciones públicas, aunque las leyes de algunos Estados permiten que las autoridades locales otorguen directamente los títulos de concesión. La naturaleza y la ubicación de cada proyecto determinan si el mismo estará sujeto a jurisdicción federal o estatal, la autoridad competente y la legislación aplicable. Para mayor información en cuanto a la legislación ambiental aplicable a las concesiones en México, véase la sección “Actividades—Cuestiones ambientales”.

La SCT es la autoridad responsable de la planeación y supervisión de la infraestructura de comunicaciones y transporte del país. CAPUFE es el organismo gubernamental responsable de la operación y el mantenimiento de una parte sustancial de las carreteras pertenecientes al Gobierno Federal. Asimismo, parte del sistema carretero está en manos de entidades del sector privado y organismos estatales y municipales.

Como parte del proceso de privatización de carreteras emprendido entre 1990 y 1994, el Gobierno Federal estableció un régimen para el otorgamiento de concesiones por 50 años al sector privado respecto de casi 5,000 km de los 224,200 km que integraban la red carretera federal en 1985. El proceso de privatización involucró la participación del Gobierno Federal, los gobiernos de los Estados y entidades del sector privado.

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

A fin de continuar con el desarrollo de proyectos de infraestructura, el Gobierno Federal, por conducto de BANOBRAS, creó el Fondo de Inversión en Infraestructura (“FINFRA”) y el Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas (“FARAC”). La creación de dichos fondos tuvo como objetivo, entre otros, la promoción de nuevos esquemas para la ampliación de la infraestructura carretera mediante el otorgamiento de estímulos para la construcción y explotación de autopistas de cuota mediante un programa de concesiones. El Gobierno Federal desarrolló cuatro tipos de esquemas: otorgamiento de concesiones al sector privado, bursatilización, financiamiento de proyectos mediante la emisión de deuda pública y emisión de obligaciones a largo plazo.

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

Debido a restricciones presupuestales y a que en 2003 el monto de los requerimientos financieros ascendía a aproximadamente \$72,000 millones, el Gobierno Federal y los gobiernos estatales decidieron reforzar el esquema de concesiones a través de mecanismos para la formación de consorcios en los que el concesionario asumiera los requisitos de inversión de capital y los costos de operación, garantizando el pago de la deuda financiera incurrida en relación con el proyecto con los flujos de efectivo generados por la operación del camino y, tratándose de las concesiones otorgadas por el Estado de México, garantizando al concesionario una cierta tasa de rendimiento mediante la prórroga de la concesión, aunque este último mecanismo es relativamente nuevo.

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

Preocupado por el efecto de la crisis financiera a nivel global sobre la disponibilidad de financiamiento para obras de infraestructura, en febrero de 2008 el Gobierno Federal, por conducto de BANOBRAS, se creó el Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura (“FONADIN”). El FONADIN se constituyó con los recursos y activos pertenecientes al FARAC y el FINFRA, que sumaron \$40,000 millones. El principal objetivo del FONADIN consiste en proporcionar deuda subordinada, garantizar ciertos riesgos relacionados con los proyectos y, en algunos casos, aportar capital para obras de infraestructura. La SCT, en coordinación con BANOBRAS, puede otorgar concesiones para la construcción, operación, mantenimiento, preservación y explotación de los caminos que forman parte del FONADIN.

Además, BANOBRAS ha ampliado sus actividades para participar en forma conjunta con los bancos del sector privado en el financiamiento de proyectos de infraestructura tales como carreteras de cuota y plantas de tratamiento de aguas residuales. La Compañía considera que el apoyo financiero suministrado por BANOBRAS y el FONADIN impulsará aún más el constante crecimiento de las obras de infraestructura a nivel tanto federal como estatal, complementará en cierta medida el financiamiento disponible a través de las instituciones de banca múltiple y, en algunos casos, ofrecerá condiciones para permitir que dichas instituciones participen en los proyectos de infraestructura (incluyendo préstamos subordinados y garantías).

Proyectos de infraestructura carretera

Marco jurídico federal de los proyectos de infraestructura de la Compañía

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

- la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que tiene por objeto principal regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, que están considerados como vía general de comunicación en todo el país. Esta ley también regula el tráfico, los servicios de autotransporte de pasajeros y los servicios auxiliares suministrados en dichos caminos y puentes;
- 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 Ley de Asociaciones Público Privadas que tiene por objeto regular los proyectos que se realicen con cualquier esquema para establecer una relación contractual entre instancias del sector público y el privado y para desarrollar proyectos de inversión productiva, investigación o innovación. Estos proyectos pueden iniciarse a instancias de una Dependencia de la Administración Pública o pueden ser iniciados como una propuesta no solicitada por parte de un particular. Una vez que son autorizados son objeto de un proceso de concurso y de asignación para la prestación del servicio, mediante la celebración de un Contrato de Asociación Público Privada (Contrato APP), mismo que puede complementarse con una concesión para la operación y explotación de la infraestructura construida sobre bienes nacionales. Esta legislación regula expresamente los términos para la ampliación y modificación de los Contratos APP, ya sea para mejorar el desempeño del servicio o para preservar la estabilidad financiera de las partes, asimismo regula los mecanismos para la resolución de conflictos.

Dentro del ámbito de aplicación de esta Ley, la Compañía se encuentra desarrollando el proyecto de construcción de la Autopista Monterrey Nuevo Laredo, en el que además del

servicio contemplado dentro del Contrato de APP, se cuenta con un Título de Concesión de jurisdicción federal, por 30 años, para: (i) construir, operar, explotar, conservar, y mantener la autopista de altas especificaciones tipo A4s “Monterrey- Nuevo Laredo, Tramo La Gloria-San Fernando, que inicia en el Entronque La Gloria ubicado en el km 145+000 de la carretera federal de cuota MEX-85D y termina en el km 194+000 de la carretera federal libre MEX-85”; (ii) construir un cuerpo nuevo en la carretera federal existente Nuevo Laredo –Monterrey, Tramo La Gloria – San Fernando; y (iii) conservar y mantener la carretera federal libre de altas especificaciones tipo a2, ”Monterrey – Nuevo Laredo, Tramo La Gloria – San Fernando”, entre los estados de Nuevo León y Tamaulipas.

La Compañía también está sujeta a otras leyes tales como la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, la Ley Federal de Competencia Económica, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Código de Comercio, la Ley General de Sociedades Mercantiles, la Ley del Mercado de Valores, el Código Civil Federal y el Código Federal de Procedimientos Civiles, entre otros ordenamientos. La Compañía también está sujeta a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y a otras leyes y reglamentos en materia ambiental. Véase la sección “Actividades—Cuestiones ambientales”. Además, la Compañía está sujeta a los planes de desarrollo urbano, que establecen los requisitos en materia de uso del suelo a nivel local.

Marco jurídico local de los proyectos de infraestructura de la Compañía

Las leyes y disposiciones más importantes que rigen las operaciones de la Compañía a nivel local incluyen, entre otras:

- la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México y el Código Administrativo del Estado de México;
- la Ley General de Bienes del Estado de Puebla y la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla;
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Aguascalientes, y la Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes junto con el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura del Estado de Aguascalientes.
- la Ley de Caminos y Puentes del Estado de Michoacán de Ocampo; y
- la Ley de Bienes y Concesiones del Estado de Sonora y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora.
- La Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Tlaxcala.
- Ley de Asociaciones Público Privadas.

Otorgamiento de concesiones para proyectos de infraestructura

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

De conformidad con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se requiere concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años y podrán prorrogarse siempre que no existan causas de incumplimiento atribuibles a los concesionarios.

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

- La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, un periódico de circulación nacional y un periódico local del Estado en el que se construirá el proyecto;
- Los interesados en participar deberán presentar sus propuestas en sobre cerrado que se abrirá en presencia de los participantes en la fecha establecida para dicho efecto;
- Las bases de la licitación incluirán las características técnicas de la construcción del proyecto, la vigencia de la concesión y los requisitos de calidad de la construcción y operación del proyecto.
- Las concesiones se adjudicarán principalmente con base en los precios y las tarifas para el usuario, el proyecto técnico y la contraprestación ofrecida por el otorgamiento de la concesión;
- Podrán participar en la licitación todos los interesados que acrediten su solvencia económica y su capacidad técnica, administrativa y financiera conforme a los requisitos solicitados por la SCT. Además, los interesados deberán cumplir con los demás requisitos establecidos en las bases publicadas por la SCT;
- A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien, se informará a todos los interesados de aquéllas que se desechen, y las causas principales;
- La SCT, con base en el análisis comparativo de las propuestas admitidas, emitirá el fallo y lo dará a conocer a todos los participantes. La propuesta ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo, para que manifiesten lo que a su derecho convenga; y
- No se otorgará la concesión cuando ninguna de las propuestas presentadas cumpla con las bases del concurso. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

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

Términos de las concesiones para las Autopistas Concesionadas de la Compañía

Contraprestación. Como contraprestación por las concesiones correspondientes a las Autopistas Concesionadas, la Compañía o sus subsidiarias deben pagar un porcentaje por el ingreso anual bruto derivado de la operación de las Autopistas Concesionadas, que generalmente oscila entre 0.5 y 1%. En ocasiones, aunado a lo anterior, la Compañía o sus subsidiarias deben realizar un pago inicial a la autoridad otorgante de la concesión que varía en cada caso.

Vigencia y prórroga. Las concesiones correspondientes a las Autopistas Concesionadas de la Compañía tienen vigencias de entre 20 y 30 años y son susceptibles de prórroga por un plazo igual al

original, siempre que la Compañía justifique la necesidad de la prórroga conforme a las disposiciones legales aplicables, se encuentre en cumplimiento con las condiciones previstas en el título correspondiente y solicite dicha prórroga. La autoridad federal o estatal competente dictará resolución sobre la solicitud de prórroga y establecerá los nuevos términos y condiciones de la misma tomando en consideración la inversión requerida, los costos futuros y las demás proyecciones financieras que estime necesarias para garantizar que la concesión sea rentable. La Compañía ha obtenido la prórroga de algunas de sus concesiones a fin de permitirle recuperar su inversión. La vigencia restante de las concesiones correspondientes a las Autopistas Concesionadas de la Compañía es de en promedio de 33 años.

Cesión de derechos. La Compañía tiene prohibido ceder los derechos y las obligaciones que derivan de las concesiones aplicables a sus carreteras federales, a menos que (i) obtenga autorización previa y por escrito de la SCT, (ii) hayan transcurrido tres años desde la fecha de otorgamiento de la concesión, (iii) se encuentre en cumplimiento con sus obligaciones bajo la concesión y (iv) el cesionario cumpla con los requisitos en los que se basó la decisión original de otorgar la concesión.

Por lo que respecta a las concesiones para las autopistas sujetas a jurisdicción estatal, la Compañía no podrá ceder los derechos o las obligaciones que derivan de dichas concesiones a menos que obtenga la autorización previa y por escrito de la autoridad competente. No obstante, lo anterior, las concesiones de la Compañía le permiten ceder sus derechos sobre los ingresos generados por sus operaciones previo aviso por escrito a la autoridad competente.

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

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

Revocación. Las concesiones están sujetas a revocación en cualquiera de los siguientes supuestos, entre otros: (i) incumplimiento injustificado de las obligaciones o condiciones previstas en la concesión; (ii) incumplimiento con el mantenimiento de la vigencia de las garantías exigidas por el título de la concesión; (iii) interrupción del servicio de autotransporte ya sea en forma parcial o total sin causa justificada; y (iv) reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas.

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

Solución de conflictos. Los conflictos de orden técnico o económico que no requieran la intervención del Gobierno Federal o local a través de un procedimiento administrativo se resolverán de buena fe de conformidad con las disposiciones contenidas en el título de concesión. Además, algunas de las concesiones de la Compañía prevén la creación de un comité especial para la solución de dichos conflictos.

No obstante, lo anterior, las concesiones de la Compañía establecen que cualquiera de las partes podrá someter dicho conflicto a resolución por los tribunales competentes, renunciando a cualquier otra jurisdicción que pudiese corresponderles en razón de sus domicilios actuales o futuros.

Proyectos de infraestructura portuaria

De conformidad con la Ley de Puertos, las concesiones para la administración, operación, explotación y construcción de terminales e instalaciones portuarias serán otorgadas por la SCT mediante licitación pública de conformidad con lo siguiente:

- Se clasifican en: I para administración portuaria integral, que sólo pueden otorgarse a sociedades mexicana y II para construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, como la de la Sociedad, que se otorgan a ciudadanos y a personas morales mexicanas.
- Las concesiones se otorgan por un plazo máximo de 50 años.
- La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa que corresponda;
- Las bases de licitación incluirán los criterios con los que se seleccionará al ganador, que tomarán en cuenta, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión, la calidad del servicio que se propone, las inversiones comprometidas, los volúmenes de operación, los precios y tarifas para el usuario y las demás condiciones que se consideren convenientes;
- La SCT, con base en el análisis comparativo de las propuestas admitidas, emitirá el fallo y lo dará a conocer a todos los participantes. La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo. Los participantes podrán inconformarse ante la SCT dentro de los 15 días hábiles siguientes al vencimiento de dicho plazo;
- Tras el vencimiento de los plazos antes previstos, la SCT adjudicará la concesión y el título respectivo se publicará en el Diario Oficial de la Federación;
- No se adjudicará la concesión cuando la o las proposiciones presentadas no cumplan con las bases del concurso. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria; y
- Conforme al artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera, las concesiones para el uso, operación y explotación de puertos marítimos sólo se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas en las que el porcentaje de participación extranjera no exceda del 49%.

Marco jurídico de la Concesión para las Terminales del Puerto de Altamira y Veracruz.

Las principales leyes que rigen las operaciones de la Compañía por lo que respecta a la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira incluyen, entre otras, las siguientes:

- La Ley de Puertos y el Reglamento de la Ley de Puertos, que establecen el régimen general aplicable a la construcción, uso, operación, mantenimiento, explotación y administración de terminales e instalaciones portuarias, así como a la prestación de servicios portuarios. La Ley de Puertos tiene como principal objetivo promover el desarrollo, mejora y modernización de la infraestructura portuaria del país y estimular la inversión y sana

competencia entre los participantes en el sector. La Ley de Puertos establece que todos los asuntos relacionados con la construcción, administración, operación y explotación de terminales e instalaciones portuarias, son de competencia federal. De conformidad con la Ley de Puertos, la SCT es la principal responsable de regular y supervisar la operación de las instalaciones portuarias y, por tanto, está facultada para establecer los lineamientos y las políticas para el desarrollo de las mismas y para otorgar, modificar y revocar concesiones y permisos para su construcción, mantenimiento, administración y operación.

- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Términos de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira

Para una descripción de los términos generales de la Concesión para la Terminal del Puerto de Altamira, véase la sección “Actividades—Concesiones Portuarias”.

Términos de la Concesión para la Terminal de carga mixta del Nuevo Puerto de Veracruz

Para una descripción de los términos generales de la Concesión para la Terminal de carga mixta del Nuevo Puerto de Veracruz, véase la sección “Actividades—Concesiones Portuarias”.

Situación Tributaria

La Compañía tributa bajo el régimen general previsto en la Ley del Impuesto sobre la Renta y no goza de ninguna clase de beneficio fiscal especial, ni a la fecha le ha sido atribuido algún impuesto especial derivados de sus actividades propias.

El 30 de noviembre de 2020, la actual administración, anunció el Segundo Paquete de proyectos de infraestructura que comprende dos tramos carreteros que podrán ser desarrollados por PINFRA bajo la figura de desdoblamiento de actuales concesiones carreteras, el primero es el tramo Altár Sásabe derivado de la Concesión Santa Ana Altar y el segundo La Gloria Colombia correspondiente a la Autopista Monterrey Nuevo Laredo.

III. INFORMACIÓN FINANCIERA

1) RESUMEN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA.

Las siguientes tablas contienen un resumen de la información financiera consolidada y operativa de la Compañía a las fechas y por los periodos indicados. Esta información debe leerse en conjunto con nuestros estados financieros consolidados y está sujeta a lo descrito en dichos estados financieros. La información relativa a los estados consolidados de resultados y de posición financiera de la Compañía que se incluye a continuación, deriva de nuestros estados financieros consolidados por los periodos que se indican.

De conformidad con la Circular Única, a partir del 1 de enero de 2012, las sociedades mexicanas con valores listados en la BMV, incluyendo a Pinfra, deben preparar y presentar su información financiera de conformidad con IFRS. Por lo tanto, los estados financieros auditados por los años concluidos el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 han sido preparados de conformidad con dichas normas.

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados) y 2018 (reestructurados) Nota 2iv. (En miles de pesos) excepto por datos por acción

	Notas	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Ingresos por:				
Concesiones		\$ 8,047,316	\$ 8,614,630	\$ 7,721,370
Venta de materiales		341,839	406,375	635,168
Construcción		<u>1,543,888</u>	<u>3,028,920</u>	<u>3,817,866</u>
		<u>9,933,043</u>	<u>12,049,925</u>	<u>12,174,404</u>
Costo de:				
Concesiones		2,946,745	2,651,016	1,956,990
Venta de materiales		225,237	281,151	412,733
Construcción		<u>1,617,095</u>	<u>2,630,345</u>	<u>3,156,045</u>
		<u>4,789,077</u>	<u>5,562,512</u>	<u>5,525,768</u>
Utilidad bruta		5,143,966	6,487,413	6,648,636
Gastos de operación	33	154,120	151,981	122,589

Otros gastos		2,243,395	1,880,745	2,047,050
Otros ingresos		<u>(2,135,474)</u>	<u>(1,966,853)</u>	<u>(2,165,379)</u>
		<u>(107,921)</u>	<u>(86,108)</u>	<u>(118,329)</u>
Utilidad de operación		<u>5,097,767</u>	<u>6,421,540</u>	<u>6,644,376</u>
Gastos financieros		(1,417,736)	(1,086,527)	(648,352)
Ingresos financieros		1,864,466	2,103,085	1,357,624
Pérdida (utilidad) cambiaria, neta		<u>(1,321,915)</u>	<u>(453,380)</u>	<u>109,395</u>
		(875,185)	563,178	818,667
Participación en los resultados de entidades asociadas, neta	14	<u>(41,830)</u>	<u>111,142</u>	<u>113,759</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad		4,180,752	7,095,860	7,576,802
Impuestos a la utilidad	30	<u>764,435</u>	<u>1,798,221</u>	<u>1,593,723</u>
Utilidad neta consolidada del año		<u>3,416,317</u>	<u>5,297,639</u>	<u>5,983,079</u>

(Continúa)

	Notas	2020	2019	2018
Otros resultados integrales, netos de impuestos a la utilidad				
<i>Partidas que se reclasificarán a resultados en el futuro:</i>				
Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados		(45,927)	(110,188)	(7,018)
Efecto de impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados		<u>(19,683)</u>	<u>(27,555)</u>	<u>(1,755)</u>
		<u>(65,610)</u>	<u>(137,743)</u>	<u>(8,773)</u>
Resultado integral consolidado del año		<u>\$ 3,350,707</u>	<u>\$ 5,159,896</u>	<u>\$ 5,974,306</u>
Resultado integral consolidado del año				
Utilidad consolidada del año atribuible a:				
Participación controladora		\$ 2,660,452	\$ 4,561,138	\$ 5,218,770
Participación no controladora	26	<u>755,865</u>	<u>736,501</u>	<u>764,309</u>
Utilidad neta consolidada del año		<u>\$ 3,416,317</u>	<u>\$ 5,297,639</u>	<u>\$ 5,983,079</u>
Resultado integral consolidado del año atribuible a:				
Participación controladora		\$ 2,594,842	\$ 4,423,395	\$ 5,209,997
Participación no controladora		<u>755,865</u>	<u>736,501</u>	<u>764,309</u>

	<u>\$ 3,350,707</u>	<u>\$ 5,159,896</u>	<u>\$ 5,974,306</u>
Utilidad neta básica y diluida por acción ordinaria (en pesos)	<u>\$ 7.80</u>	<u>\$ 12.01</u>	<u>\$ 13.91</u>
Promedio ponderado de acciones	<u>429,539,581</u>	<u>429,539,581</u>	<u>429,539,581</u>

Activos	Notas	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)	Saldos al 1 de enero de 2018 (reestructurados)
Activo circulante:					
Efectivo	21	\$ 1,132,458	\$ 485,688	\$ 224,660	\$ 459,193
Inversiones en valores	7	23,818,849	28,397,857	24,966,810	21,090,057
Cuentas por cobrar – Neto	8	1,429,998	1,754,263	1,646,916	2,649,731
Inventarios – Neto	9	136,616	114,173	97,680	103,170
Pagos anticipados		<u>234,990</u>	<u>456,896</u>	<u>196,654</u>	<u>610,701</u>
Total del activo circulante		26,752,911	31,208,877	27,132,720	24,912,852
Instrumentos financieros derivados	23	2,899	23,022	64,387	39,752
Inversiones en valores	7	1,700,332	68,579	71,192	70,400
Documentos por cobrar a largo plazo	10	960,797	892,117	889,164	466,415
Certificados de participación inmobiliaria	11	138,631	120,438	106,481	106,481

Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	12	983,351	1,036,348	942,224	951,794
Inversión en concesiones – Neto	13	40,127,140	39,554,994	24,971,951	21,803,621
Inversión en acciones de asociadas	14	976,241	953,807	1,910,109	2,978,130
Impuestos a la utilidad diferidos	30	2,540,516	1,808,059	862,267	663,883
Otros activos	15	<u>838,507</u>	<u>485,003</u>	<u>1,067,786</u>	<u>524,525</u>
Total		<u>\$ 75,021,325</u>	<u>\$ 76,151,244</u>	<u>\$ 58,018,281</u>	<u>52,517,853</u>

Pasivos y capital contable	Notas	<u>2020</u>	<u>2019</u> <u>(reestructurados)</u>	<u>2018</u> <u>(reestructurados)</u>	<u>Saldos al 1 de</u> <u>enero de 2018</u> <u>(reestructurados)</u>
Pasivo circulante:					
Cuentas por pagar a proveedores	21	<u>\$ 640,560</u>	<u>\$ 614,669</u>	<u>\$ 425,647</u>	<u>\$ 388,981</u>
Porción circulante de créditos bancarios	17	<u>402,300</u>	<u>36,000</u>	<u>99,304</u>	<u>-</u>
Porción circulante de derechos de cobro cedidos	18	<u>242,387</u>	<u>189,220</u>	<u>283,462</u>	<u>178,075</u>
Intereses por pagar	21	<u>133,632</u>	<u>201,506</u>	<u>61,879</u>	<u>50,661</u>
Provisiones de obra ejecutada		<u>284,199</u>	<u>726,866</u>	<u>932,090</u>	<u>772,036</u>
Reserva de mantenimiento mayor	20	<u>343,872</u>	<u>380,976</u>	<u>201,539</u>	<u>163,481</u>
Impuestos, anticipo de clientes y gastos acumulados	24	<u>1,359,498</u>	<u>1,943,122</u>	<u>1,480,223</u>	<u>1,682,397</u>
Dividendos por pagar		<u>-</u>	<u>2,000,000</u>	<u>2,000,000</u>	<u>-</u>

Instrumentos financieros derivados	23	<u>168,283</u>	<u>76,941</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Total del pasivo circulante		<u>3,574,731</u>	<u>6,169,300</u>	<u>5,484,144</u>	<u>3,235,631</u>
Créditos bancarios	17	<u>7,903,641</u>	<u>9,180,054</u>	<u>2,852,770</u>	<u>1,088,630</u>
Derechos de cobro cedidos, neto	18	<u>7,921,563</u>	<u>7,995,235</u>	<u>3,783,514</u>	<u>4,302,983</u>
Subvención gubernamental	16	<u>792,975</u>	<u>872,174</u>	<u>848,678</u>	<u>808,868</u>
Impuestos por pagar a largo plazo		<u>978,376</u>	<u>1,188,029</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Obligaciones laborales al retiro	19	<u>18,547</u>	<u>11,968</u>	<u>12,645</u>	<u>10,221</u>
Otros pasivos		<u>415,071</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Impuestos a la utilidad diferidos	30	<u>337,200</u>	<u>274,032</u>	<u>320,266</u>	<u>-</u>
Total del pasivo		<u>21,942,104</u>	<u>25,690,792</u>	<u>13,302,017</u>	<u>9,446,333</u>
Capital contable:					
Capital contribuido-					
Capital social nominal	25	<u>802,546</u>	<u>802,546</u>	<u>802,546</u>	<u>802,546</u>
Actualización		<u>537,361</u>	<u>537,361</u>	<u>537,361</u>	<u>537,361</u>
		<u>1,339,907</u>	<u>1,339,907</u>	<u>1,339,907</u>	<u>1,339,907</u>
Capital ganado-					
Reserva para adquisición de acciones		<u>8,790,573</u>	<u>14,790,573</u>	<u>8,825,511</u>	<u>4,000,000</u>
Acciones recompradas		<u>(1,322,696)</u>	<u>(1,033,910)</u>	<u>(914,414)</u>	<u>(831,634)</u>
Prima en recolocación de acciones		<u>9,392,466</u>	<u>9,392,466</u>	<u>9,392,466</u>	<u>9,392,466</u>
Efecto por valuación de instrumentos financieros derivados, neto de impuestos		<u>(273,602)</u>	<u>(207,992)</u>	<u>(70,249)</u>	<u>(61,476)</u>
Efecto positivo Fibra-E		<u>9,144,655</u>	<u>9,042,368</u>	<u>7,930,703</u>	<u>7,681,565</u>

Utilidades retenidas		<u>18,677,340</u>	<u>10,016,888</u>	<u>13,420,812</u>	<u>17,027,553</u>
		<u>44,408,736</u>	<u>42,000,393</u>	<u>38,584,829</u>	<u>37,208,474</u>
Capital contable atribuible a la participación controladora		<u>45,748,643</u>	<u>43,340,300</u>	<u>39,924,736</u>	<u>38,548,381</u>
Participación no controladora	26	<u>7,330,578</u>	<u>7,120,152</u>	<u>4,791,528</u>	<u>4,523,139</u>
Total del capital contable		<u>53,079,221</u>	<u>50,460,452</u>	<u>44,716,264</u>	<u>43,071,520</u>
Total		<u>\$ 75,021,325</u>	<u>\$ 76,151,244</u>	<u>\$ 58,018,281</u>	<u>\$ 52,517,853</u>

A continuación, se incluyen la información financiera por cada línea de negocio y por área geográfica de acuerdo a las NIFs.

	<u>2020</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>	<u>Área Geográfica</u>
<u>Concesiones</u>				México
Ingresos	8,047,316	8,614,630	7,721,370	
Costo	2,946,745	2,651,016	1,956,990	
Utilidad Bruta	5,100,571	5,963,614	5,764,380	
Utilidad de Operación	4,991,322	5,929,530	5,833,778	
UAFIDA	5,825,976	6,597,211	6,257,998	
<u>Construcción</u>				México
Ingresos	1,543,888	3,028,920	3,817,866	
Costos	1,617,095	2,630,345	3,156,045	
Utilidad Bruta	-73,207	398,575	661,821	
Utilidad de Operación	18,461	401,391	622,533	
UAFIDA	21,184	402,282	626,197	
<u>Materiales</u>				México
Ingresos	341,839	406,375	635,168	
Costos	225,237	281,151	412,733	
Utilidad Bruta	116,602	125,224	222,435	
Utilidad de Operación	87,985	90,621	188,067	
UAFIDA	113,628	112,634	214,614	
<u>Total Consolidado</u>				
Ingresos	9,933,043	12,049,925	12,174,404	

Costos	4,789,077	5,562,512	5,525,768
Utilidad Bruta	5,143,966	6,487,413	6,648,636
Utilidad Operación	5,097,767	6,421,540	6,644,378
UAFIDA	5,960,788	7,112,127	7,098,809

2) **COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LA SITUACIÓN FINANCIERA Y LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN.**

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

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

Panorama general

El objetivo de la Compañía consiste en identificar activos de infraestructura, invertir en los mismos y operarlos de manera eficiente. La Compañía fue la primera empresa en obtener una concesión carretera en México y actualmente ocupa una posición de liderazgo en el mercado nacional de los proyectos de infraestructura concesionados. La Compañía busca maximizar los rendimientos obtenidos por sus accionistas, utilizando para ello un enfoque directivo integral y conservador a largo plazo desde el punto de vista financiero. La diversificada cartera de concesiones de la Compañía debe su solidez a las estrategias geográficas y de negocios en la construcción de su portafolio de concesiones. La Compañía busca continuamente nuevas oportunidades de negocios que le proporcionen un importante rendimiento sobre sus activos y limita sus oportunidades de crecimiento a aquellas que le generen flujos garantizados. La Compañía tiene como política no incurrir en deuda directamente, sino que lo hace a través de sus Subsidiarias.

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

Principales factores que afectan los resultados de operación de la Compañía

Volumen de tráfico y cuotas de peaje de las Autopistas Concesionadas

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

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

Niveles de actividad comercial en la Terminal del Puerto de Altamira

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

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

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

Dentro de nuestras estrategias de negocio fundamentales, está el análisis selectivo y el seguimiento a nuevas oportunidades de negocio. De esta forma, esperamos expandir de manera continua nuestro negocio a través de la adquisición de nuevas concesiones para autopistas, para lo cual estamos participando en diversas licitaciones. Esperamos que la adquisición de nuevas concesiones genere incrementos en la generación de flujo de efectivo y por tanto nuestros resultados de operación se modificarán en la medida en que nuestro negocio se expanda a través de nuevas concesiones y el seguimiento a nuevas oportunidades de negocio.

Descripción de las principales partidas

Ingresos

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

Los ingresos por concesiones se componen de los ingresos generados por la operación de los proyectos de infraestructura concesionados de la Compañía. Los ingresos generados por las Autopistas Concesionadas se reconocen en el momento en que se presta el servicio con base al aforo vehicular, los ingresos generados por la Terminal del Puerto de Altamira se reconocen conforme se prestan los servicios por maniobras en el puerto y tratándose del puente, Operadora Mexicana de Carreteras percibe un honorario mensual por los servicios de operación y mantenimiento menor prestado en relación con dicho puente.

El rubro de los ingresos por construcción de obras de ingeniería representa los servicios prestados en relación con proyectos de infraestructura no concesionados, tales como la pavimentación de carreteras no amparadas por las concesiones de la Compañía y la prestación de otros servicios relacionados con dichos proyectos. Estos ingresos se reconocen con base en el método de “porciento de avance” por el que se identifica el ingreso en proporción a los costos incurridos para alcanzar la etapa de avance del proyecto. En virtud de este método el ingreso reportado en un determinado periodo es proporcional a los costos incurridos durante dicho periodo, expresados como porcentaje del costo total de la obra. En caso de que la última estimación de costos totales exceda a los ingresos totales contratados, se registra la pérdida esperada con cargo a los resultados del ejercicio.

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

Para registrar y valorar los contratos de concesión de servicios, la Compañía adopto la IFRIC 12, “acuerdos de concesión de servicios”. Esta interpretación establece que los ingresos recibidos, cuando el constructor realiza los servicios de construcción o mejoras 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 identificables 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 constructor 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 lo dispuesto en la Norma Internacional de Contabilidad 18, Ingresos de actividades ordinarias.

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

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

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

Costos

Los estados financieros consolidados de la Compañía han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, los cuales se valúan cantidades revaluadas o sus valores razonables al cierre de cada periodo.

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

Gastos de operación

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

Otros gastos

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

Costo de financiamiento neto

El costo neto de financiamiento incluye (i) el gasto por intereses incurridos en relación con los valores de deuda emitidos por la Compañía con motivo de la bursatilización de sus concesiones, mismos que se reconoce a medida que los intereses se vuelven exigibles y pagaderos; (ii) el ingreso por intereses percibidos sobre los equivalentes de efectivo y las inversiones en valores vendibles, mismo que se reconocen a medida que los intereses se vuelven exigibles y cobrables; y (iii) la ganancia o pérdida cambiaria

imputables a los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera y UDIs, mismos que se reconocen en la fecha en que ocurre la ganancia o pérdida respectiva, con base en el tipo de cambio vigente.

Preparación de los estados financieros

Los estados financieros consolidados de la Compañía han sido preparados de acuerdo con las IFRS, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

Principales políticas contables

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

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

Inversión en concesiones

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

El activo financiero se origina cuando el operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y recibe a cambio un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo financiero como contraprestación.

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

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

Las contraprestaciones entregadas a la SCT a cambio del título de concesión se reconocieron como un activo intangible.

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

Al 31 de diciembre del 2020, 2019 y 2018, la Compañía no tiene reconocidos activos financieros por inversiones en concesiones.

Las siguientes son las transacciones en las cuales la administración ha ejercido juicio profesional, diferente a las fuentes de incertidumbre que se mencionan más adelante, en el proceso de la aplicación de las políticas contables:

- (1) La Compañía ha cedido derechos de cobro en esquemas de bursatilizaciones a través de fideicomisos y ha determinado que controla, y, por lo tanto, consolida dichas entidades de propósito específico. Los principales elementos considerados por la administración en su determinación del control sobre los fideicomisos son que: las actividades de los fideicomisos son principalmente para el fondeo de la Compañía; las actividades del fideicomiso son limitadas y la Compañía participó en su establecimiento; y, la Compañía participa de los residuales como fideicomitente. Consecuentemente, la Compañía reconoce los ingresos, costos y gastos de operación y mantenimiento de las autopistas e intereses que generan los Certificados Bursátiles en sus resultados como ingresos por peaje y costos y gastos de operación y gasto por intereses, respectivamente.
- (2) La Compañía tiene pérdidas fiscales por recuperar acumuladas, por las cuales tiene que evaluar la recuperabilidad previa al reconocimiento de un activo por impuesto sobre la renta diferido. Dicho cálculo tiene un particular impacto en la determinación de las porciones de las pérdidas fiscales que se consideran recuperables.

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

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

Resultados de operación del año concluido al 31 de diciembre de 2020, comparados con el año concluido el 31 de diciembre de 2019.

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

- El activo financiero se origina cuando el operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y recibe a cambio un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo financiero como contraprestación.
- El activo intangible se origina cuando el operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y recibe a cambio un derecho de cobrar a los usuarios el servicio público. Este derecho de cobro no representa un derecho incondicional a recibir efectivo dado que depende del uso del activo.
- Tanto para el activo financiero como para el activo intangible, los ingresos y costos relacionados con la construcción o las mejoras se reconocen en los resultados del período.

Para efectos de los ejercicios 2019 y 2018, se ajustaron los ingresos de Construcción, sin que por ello afectara la utilidad bruta

	2019	2018
<u>INGRESOS</u>		
Aplicando IFRS 12		
Construcción	3,028,920	3,817,866
Considerado el año anterior		
Construcción	<u>3,007,615</u>	<u>3,138,908</u>
Diferencia	<u>21,305</u>	<u>678,958</u>
<u>COSTOS</u>		
Aplicando IFRS 12		
Construcción	2,630,345	3,156,045
Considerado el año anterior		
Construcción	<u>2,609,040</u>	<u>2,477,088</u>
Diferencia	<u>21,305</u>	<u>678,957</u>

Ingresos

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2020			2019	
	Monto (en miles)	% del total de ingresos	% de cambio respecto al periodo anterior	Monto (en miles)	% del total de ingresos
Concesiones	\$8,047,316	81.0%	-6.6%	\$8,614,630	71.5%
Autopistas Concesionadas:	\$7,111,197	71.6%	-4.7%	\$7,463,369	61.9%
Autopistas con Financiamiento	\$911,247	9.2%	-16.4%	\$1,089,870	9.0%
Autopistas Fibra E	\$2,906,189	29.3%	-24.7%	\$3,859,593	32.0%

Autopistas bursatilizadas y Fibra E	\$2,426,443	24.4%	36.4%	\$1,779,189	14.8%
Autopistas no bursatilizadas ⁽¹⁾	\$867,318	8.7%	18.0%	\$734,717	6.1%
Terminal del Puerto de Altamira	\$936,119	9.4%	-18.7%	\$1,151,261	9.6%
Materiales e insumos	\$341,839	3.4%	-15.9%	\$406,375	3.4%
Construcción	\$1,543,888	15.5%	-49.0%	\$3,028,920	25.1%
Total	9,933,043	100.0%	-17.6%	12,049,925	100.0%

Los ingresos de la Compañía por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020 representaron \$9,933.0 millones, los cuales son menores a los \$12,049.9 millones correspondientes al periodo concluido el 31 de diciembre de 2019. La siguiente tabla muestra los ingresos de la Compañía por segmento de negocios durante los periodos indicados.

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

Ingresos por concesiones

Los ingresos por concesiones disminuyeron un 6.6%, siendo de \$8,047.3 millones por el periodo de concluido el 31 de diciembre de 2020, y de \$8,614.6 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019. Los ingresos generados por las Autopistas Concesionadas durante el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020 ascendieron a \$7,111.2 millones, mismos que representaron un decremento de 6.6% respecto a los \$7,463.4 millones generados durante el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019, esto originado por la pandemia.

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2020			2019	
	Monto (en miles)	% del ingreso total de concesiones	% de cambio con respecto al mismo periodo del año anterior	Monto (en miles)	% del ingreso total de concesiones
Autopistas Concesionadas	7,111,197	88.4%	-4.7%	7,463,369	86.6%
Autopistas con Financiamiento	911,247	11.3%	-16.4%	1,089,870	12.7%
Autopistas Fibra E	2,906,189	36.1%	-24.7%	3,859,593	44.8%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	2,426,443	30.2%	36.4%	1,779,189	20.7%
Autopistas no bursatilizadas ⁽¹⁾	867,318	10.8%	18.0%	734,717	8.5%
Terminal del Puerto de Altamira	936,119	11.6%	-18.7%	1,151,261	13.4%
Total	8,047,316	100.0%	-6.6%	8,614,630	100.0%

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

La siguiente tabla muestra los volúmenes de Tráfico Promedio Diario y el ingreso promedio diario por equivalente vehicular de las Autopistas Concesionadas durante los periodos indicados.

	Años concluidos el 31 de diciembre		
	2020		2019
	TPDV	% de cambio respecto del periodo anterior (TPDV)	TPDV
Autopistas Concesionadas			
Consolidadas			
México-Toluca	41,415	-35.2%	63,888
Marquesa-Lerma	13,837	-34.4%	21,101
Peñón-Texcoco	29,006	-16.7%	34,801
Tenango-Ixtapan de la Sal	6,003	-14.6%	7,031
Atlixco-Jantetelco	3,812	-20.0%	4,765
Santa Ana-Altar	3,833	-14.2%	4,468
Ecatepec-Pirámides	18,323	-18.3%	22,437
Pirámides-Texcoco	11,090	-7.7%	12,021
Armería-Manzanillo	2,467	-51.9%	5,131
Zitácuaro-Lengua de Vaca	3,152	-11.5%	3,561
San Luis Río Colorado-Estación Doctor	540	-19.7%	672
Tlaxcala – San Martín Texmelucan	4,406	-18.2%	5,389
Tlaxcala- Xoxtla	7,825	-11.2%	8,810
Apizaco – Huauchinango	2,942	-12.5%	3,363
Via Atlixcáyotl	18,180	-22.3%	23,385
Virreyes - Teziutlán	3,590	-13.8%	4,163
La Gloria – San Fernando	7,295	0.0%	0
Puente El Prieto	3,612	-11.6%	4,087
Puente José López Portillo (3)	5,115	-11.6%	5,784
Paquete Michoacán	24,765	-7.5%	26,778
Total Consolidadas	211,205	-19.3%	261,636
No Consolidadas			
Morelia-Aeropuerto (1)	1,860	-22.7%	2,405
Viaducto Elevado de Puebla (2)	11,464	-17.7%	13,934
Siglo XXI	1,761	-14.7%	2,064
Total No Consolidadas	15,085	-18.0%	18,403

(1) La Compañía únicamente tiene una participación del 50% en la concesionara de esta autopista, por lo que no consolida en los estados financieros. El TPDV mostrado corresponde al 100% de los resultados de la autopista.

(2) La Compañía únicamente tiene una participación del 49% en la concesionara de esta autopista, por lo que no consolida en los estados financieros. Los ingresos mostrados El TPDV mostrado corresponde al 100% de los resultados de la autopista.

(3) El TPDV del puente JOLOPO se deriva del contrato de operación cedido a PINFRA, el tráfico mostrado corresponde al 42.5% del total de peaje.

El Tráfico Promedio Diario o TPDV se calcula con el tráfico total de las carreteras entre los 365 ó 366 días del año (si es año bisiesto), sin exentos ni cuotas eludidas, el tráfico se registra mediante un sistema

que tiene la empresa, el procedimiento de conteo de tráfico de las autopistas con financiamiento está debidamente auditado, dicho procedimiento es el mismo que se utiliza en las autopistas sin financiamiento.

Ingresos por la venta de materiales

Los ingresos por la venta de materiales disminuyeron en 15.9%, al pasar de \$406.4 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019, a \$341.8 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020, esto por menor producción de mezcla asfáltica.

Ingresos por la construcción

Los ingresos por la construcción disminuyeron un 49.0%, al pasar de \$3,028.9 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019 a \$1,543.9 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020, principalmente por un menor volumen de obra en Monterrey-Nuevo Laredo en 2020 respecto al 2019.

Costos

Los costos de la Compañía disminuyeron en 13.9%, al pasar de \$5,562.5 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019, a \$4,789.0 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020, principalmente por menores costos de construcción en Monterrey-Nuevo Laredo.

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2020			2019	
	Monto (en miles)	% del total de costos	% de cambio respecto al periodo anterior	Monto (en miles)	% del total de costos
Concesiones	\$2,946,745	61.5%	11.2%	\$2,651,016	47.7%
Autopistas Concesionadas:	\$2,369,465	49.5%	19.5%	\$1,982,010	35.6%
Autopistas con Financiamiento	\$293,573	6.1%	-13.1%	\$337,805	6.1%
Autopistas Fibra E	\$544,437	11.4%	-11.4%	\$614,201	11.0%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	\$1,053,994	22.0%	59.6%	\$660,363	11.9%
Autopistas no bursatilizadas ⁽¹⁾	\$477,461	10.0%	29.2%	\$369,641	6.6%
Terminal del Puerto de Altamira	\$577,280	12.1%	-13.7%	\$669,006	12.0%
Materiales e insumos	\$225,237	4.7%	-19.9%	\$281,151	5.1%
Construcción	\$1,617,095	33.8%	-38.5%	\$2,630,345	47.3%
Total	4,789,077	100.0%	-13.9%	5,562,512	100.0%

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

Costos de las concesiones

Los costos de las concesiones tuvieron un incremento en 11.2%, al pasar de \$2,651.0 millones por el periodo concluido 31 de diciembre de 2019, a \$2,946.7 millones por el periodo concluido el 31 de

diciembre de 2020, esto porque se aprovechó la disminución del tráfico vehicular por el efecto de la pandemia y se ejerció un mayor costo por mantenimiento mayor a las autopistas.

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

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2020			2019	
	Monto (en miles)	% del total del costo	% de cambio respecto al periodo anterior	Monto (en miles)	% del total del costo
Concesiones					
Autopistas Concesionadas	2,369,465	80.4%	19.5%	1,982,010	74.8%
Autopistas con Financiamiento	293,573	10.0%	-13.1%	337,805	12.7%
Autopistas Fibra E	544,437	18.5%	-11.4%	614,201	23.2%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	1,053,994	35.8%	59.6%	660,363	24.9%
Autopistas no bursatilizadas(1)	477,461	16.2%	29.2%	369,641	13.9%
Terminal del Puerto de Altamira	577,280	19.6%	-13.7%	669,006	25.2%
Total	2,946,745	100.0%	11.2%	2,651,016	100.0%

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

Costos de venta de materiales

Los costos de venta de materiales disminuyeron en 19.9% al pasar de \$281.2 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019, a \$225.2 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020, muy en línea con la disminución de ingresos.

Costos de construcción

Los costos de construcción por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020 fueron de \$1,617.1 millones, mismos que representaron un decremento del 38.5% en comparación con los \$2,630.3 millones que se reportaron en el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2019, principalmente por un menor volumen de obra en Monterrey-Nuevo Laredo en 2020 respecto al 2019.

Utilidad bruta

La utilidad bruta de la Compañía por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020 ascendió a \$5,144.0 millones, mismos que representaron un decremento de 20.7% con respecto a los \$6,487.4 millones reportados por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019, derivado del efecto de la pandemia en el sector concesiones, y en el sector construcción, por la terminación de la obra de Monterrey-Nuevo Laredo.

Años concluidos al 31 de diciembre	
2020	2019

	Monto (en miles)	% de la utilidad bruta	% de cambio respecto al periodo anterior	Margen bruto	Monto (en miles)	% de la utilidad bruta	Margen bruto
Concesiones	5,100,571	99.2%	-14.5%	63.38%	5,963,614	91.9%	69.23%
Autopistas Concesionadas:	4,741,732	92.2%	-13.5%	66.68%	5,481,359	84.5%	73.44%
Autopistas con Financiamiento	617,674	12.0%	-17.9%	67.78%	752,065	11.6%	69.01%
Autopistas Fibra E	2,361,752	45.9%	-27.2%	81.27%	3,245,392	50.0%	84.09%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	1,372,449	26.7%	22.7%	56.56%	1,118,826	17.2%	62.88%
Autopistas no bursatilizadas (1)	389,857	7.6%	6.8%	44.95%	365,076	5.6%	49.69%
Terminal del Puerto de Altamira	358,839	7.0%	-25.6%	38.33%	482,255	7.4%	41.89%
Materiales e insumos	116,602	2.3%	-6.9%	34.11%	125,224	1.9%	30.81%
Construcción	-73,207	-1.4%	-118.4%	-4.74%	398,575	6.1%	13.16%
Total	5,143,966	100.0%	-20.7%	51.79%	6,487,413	100.0%	53.84%

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

Gastos de operación

Los gastos de operación de la Compañía por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020 ascendieron a \$154.1 millones, muy similares a los \$152.0 millones reportados en el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019.

Otros ingresos

Otros ingresos de la Compañía por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020 resultaron en \$107.9 millones, mismos que representaron un incremento del 25.3% con respecto a los \$86.1 millones reportados en el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019.

Costo neto de financiamiento

El resultado integral de financiamiento por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020 fue de \$875.2 millones desfavorables, y comparado contra el año anterior es mayor en \$1,438.4 millones de pesos netos, esto es debido a que se tienen menores intereses ganados por \$238.6 millones, por menores tasas de rendimiento, mayores intereses a cargo por \$331.2 millones, y una pérdida cambiaria de \$1,321.9 millones en este ejercicio contra una pérdida del año anterior de \$453.4 millones.

Años concluidos al 31 de diciembre

2020		2019	
Monto	% de cambio respecto al periodo anterior	Monto	
(en miles)		(en miles)	

Gasto por intereses	-1,417,736	30.5%	- 1,086,527
Ingreso por intereses	1,864,466	-11.3%	2,103,085
Pérdida cambiaria	-1,321,915	191.6%	- 453,380
Total	-875,185	-255.4%	563,178

Impuestos a la utilidad

Los impuestos a la utilidad por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020 disminuyeron a \$764.4 millones en comparación con los \$1,798.2 millones reportados por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019, lo que representa un decremento del 57.5%. En el impuesto sobre la renta corriente es menor debido a menores utilidades, originado por la baja de ingresos, y en los impuestos diferidos se tiene un efecto favorable debido a la fuerte pérdida cambiaria generada durante el cierre del año del 2020.

Utilidad neta consolidada

Por las razones antes expuestas, la utilidad neta consolidada de la Compañía tuvo un decremento en comparación al año anterior al pasar de \$5,297.6 millones al 31 de diciembre de 2019 a \$3,416.4 millones al 31 de diciembre de 2020.

Utilidad básica por acción ordinaria

La utilidad básica por acción ordinaria al 31 de diciembre de 2020 resulto en \$7.80 por acción, lo cual equivale a un decremento de 35.1% con respecto a los \$12.01 por acción reportados al 31 de diciembre de 2019.

UAFIDA

La siguiente tabla muestra el UAFIDA de la Compañía por segmento de negocios para los años concluidos el 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019.

	Al 31 de diciembre 2020 (en miles)	% del total de UAFIDA	% de cambio con respecto al mismo periodo del año anterior	Al 31 de diciembre 2019 (en miles)	% del total de UAFIDA
Concesiones:	\$5,825,976	97.7%	-11.7%	\$6,597,211	92.8%
Autopistas Concesionadas:	\$5,430,388	91.1%	-10.2%	\$6,049,558	85.1%
Autopistas con Financiamiento	\$632,422	10.6%	-20.0%	\$790,424	11.1%
Autopistas Fibra E	\$2,490,198	41.8%	-26.7%	\$3,399,024	47.8%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	\$1,752,601	29.4%	29.8%	\$1,350,128	19.0%
Autopistas no bursatilizadas(1)	\$555,167	9.3%	8.9%	\$509,982	7.2%
Terminal del Puerto de Altamira	\$395,588	6.6%	-27.8%	\$547,653	7.7%
Materiales e insumos	\$113,628	1.9%	0.9%	\$112,634	1.6%
Construcción	\$21,184	0.4%	-94.7%	\$402,282	5.7%
Total de UAFIDA	\$5,960,788	100.0%	-16.2%	\$7,112,127	100.0%

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

La UAFIDA de la Compañía por el año concluido el 31 de diciembre de 2020 fue de \$5,960.8, misma que representó un decremento del 16.2% con respecto a los \$7,112.2 correspondientes al año concluido el 31 de diciembre de 2019.

Flujo de efectivo

Durante el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tuvo un flujo neto de efectivo de actividades de operación de \$(474.1) millones, en contraste con los \$(8,665.2) millones que tuvo durante el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2019.

Asimismo, el uso de flujo neto de efectivo para actividades de financiamiento fue de \$(5,358.1) millones durante el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2020, en comparación con el monto anterior de \$3,510.4 millones que la Compañía tuvo durante el ejercicio concluido al 31 de diciembre 2019.

La Compañía destinó en el año 2020, \$3,218.8 millones de flujo de efectivo en actividades de inversión, comparados con los \$(1,031.3) millones destinados para tales efectos en el año 2019.

Resultados de operación del año concluido al 31 de diciembre de 2019, comparados con el año concluido el 31 de diciembre de 2018.

Ingresos

Los ingresos de la Compañía por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019 ascendieron a \$12,049.9 millones, mismos que representaron un decremento del 1% con respecto a los \$12,174.4 millones correspondientes al periodo concluido el 31 de diciembre de 2018. La siguiente tabla muestra los ingresos de la Compañía por segmento de negocios durante los periodos indicados.

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2019			2018	
	Monto (en miles)	% del total de ingresos	% de cambio respecto al periodo anterior	Monto (en miles)	% del total de ingresos
Concesiones	\$8,614,630	71.5%	11.6%	\$7,721,370	63.4%
Autopistas Concesionadas:	\$7,463,369	61.9%	12.6%	\$6,625,923	54.4%
Autopistas con Financiamiento	\$1,089,870	9.0%	-6.7%	\$1,167,856	9.6%
Autopistas Fibra E	\$3,859,593	32.0%	-1.5%	\$3,917,900	32.2%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	\$1,779,189	14.8%	85.8%	\$957,366	7.9%
Autopistas no bursatilizadas ⁽¹⁾	\$734,717	6.1%	26.1%	\$582,801	4.8%
Terminal del Puerto de Altamira	\$1,151,261	9.6%	5.1%	\$1,095,447	9.0%
Materiales e insumos	\$406,375	3.4%	-36.0%	\$635,168	5.2%
Construcción	\$3,028,920	25.1%	-20.7%	\$3,817,866	31.4%
Total	12,049,925	100.0%	-1.0%	12,174,404	100.0%

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

Las autopistas de Paquete Puebla y Atlixco-Jantetelco se consideran dentro de la categoría bursatilizadas, ya que aunque son en parte de FVIA, mantienen las mismas condiciones de subbursatilización.

Ingresos por concesiones

Los ingresos por concesiones aumentaron un 11.6%, al pasar de \$7,721.4 millones por el periodo de concluido el 31 de diciembre de 2018, a \$8,614.6 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019. Este resultado se debió al incremento en los ingresos generados tanto por las Autopistas Concesionadas como por la Terminal del Puerto de Altamira. Los ingresos generados por las Autopistas Concesionadas durante el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019 ascendieron a \$7,463.4 millones, mismos que representaron un aumento de 12.6% respecto de los \$6,625.9 millones generados durante el periodo concluido el 31 de diciembre de 2018.

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2019			2018	
	Monto (en miles)	% del ingreso total de concesiones	% de cambio con respecto al mismo periodo del año anterior	Monto (en miles)	% del ingreso total de concesiones
Autopistas Concesionadas	7,463,369	86.6%	12.6%	6,625,923	85.8%
Autopistas con Financiamiento	1,089,870	12.7%	-6.7%	1,167,856	15.1%
Autopistas Fibra E	3,859,593	44.8%	-1.5%	3,917,900	50.7%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	1,779,189	20.7%	85.8%	957,366	12.4%
Autopistas no bursatilizadas(1)	734,717	8.5%	26.1%	582,801	7.5%
Terminal del Puerto de Altamira	1,151,261	13.4%	5.1%	1,095,447	14.2%
Total	8,614,630	100.0%	11.6%	7,721,370	100.0%

- (1) Las autopistas de Paquete Puebla y Atlixco-Jantetelco se consideran dentro de la categoría bursatilizadas, ya que aunque son en parte de FVIA, mantienen las mismas condiciones de subbursatilización.

(2) La siguiente tabla muestra los volúmenes de Tráfico Promedio Diario y el ingreso promedio diario por equivalente vehicular de las Autopistas Concesionadas durante los periodos indicados.

(3)

Años concluidos el 31 de diciembre

	2019		2018
	TPDV	% de cambio respecto del periodo anterior (TPDV)	TPDV
Autopistas Concesionadas			
Consolidadas			
México-Toluca	63,888	-5.6%	67,682
Marquesa-Lerma	21,101	-5.43%	22,312
Peñón-Texcoco	34,801	-3.95%	36,234
Tenango-Ixtapan de la Sal	7,031	0.0%	7,029
Atlixco-Jantetelco	4,765	4.7%	4,551
Santa Ana-Altar	4,468	2.4%	4,363
Ecatepec-Pirámides	22,437	-3.3%	23,213
Pirámides-Texcoco	12,021	-5.5%	12,714
Armería-Manzanillo	5,131	-29.8%	7,311
Zitácuaro-Lengua de Vaca	3,561	-2.1%	3,638
San Luis Rio Colorado-Estación Doctor	672	-3.9%	700
Tlaxcala – San Martín Texmelucan	5,389	-19.4%	6,684
Tlaxcala- Xoxtla	8,810	-6.81%	9,454
Apizaco – Huauchinango	3,363	-6.6%	3,599
Via Atlixcáyotl	23,385	1.7%	23,004
Virreyes - Teziutlán	4,163	1.4%	4,104
Puente El Prieto	4,087	23.5%	3,311
Puente José López Portillo (4)	5,784	-11.8%	6,558
Total Consolidadas	26,778	1.5%	26,378
No Consolidadas			
	261,636	-4.1%	272,840
Morelia-Aeropuerto (1)			
Paquete Michoacán (2)	2,405	1.6%	2,366
Viaducto Elevado de Puebla(3)	13,934	0.1%	13,925
Siglo XXI	2,064	10.1%	1,874
Total No Consolidadas	18,403	1.3%	18,166

(1) La Compañía únicamente tiene una participación del 50% en la concesionara de esta autopista, por lo que no consolida en los estados financieros. El TPDV mostrado corresponde al 100% de los resultados de la autopista.

(2) La Compañía únicamente tiene una participación del 25.2% en la concesionara de esta autopista, por lo que no consolida en los estados financieros. El TPDV mostrado corresponde al 100% de los resultados de las autopistas.

(3) La Compañía únicamente tiene una participación del 49% en la concesionara de esta autopista, por lo que no consolida en los estados financieros. Los ingresos mostrados El TPDV mostrado corresponde al 100% de los resultados de la autopista.

(4) EL TPDV del puente JOLOPO se deriva del contrato de operación cedido a PINFRA, el tráfico mostrado corresponde al 42.5% del total de peaje.

El Tráfico Promedio Diario o TPDV se calcula con el tráfico total de las carreteras entre los 365 ó 366 días del año (si es año bisiesto), sin exentos ni cuotas eludidas, el tráfico se registra mediante un

sistema que tiene la empresa, el procedimiento de conteo de tráfico de las autopistas con financiamientos está debidamente auditado, dicho procedimiento es el mismo que se utiliza en las autopistas sin financiamientos.

Ingresos por la venta de materiales

Los ingresos por la venta de materiales disminuyeron en 36%, al pasar de \$635.2 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2018, a \$406.4 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019.

Ingresos por la construcción

Los ingresos por la construcción disminuyeron un 20.7%, al pasar de \$3,817.9 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2018 a \$3,028.9 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019.

Costos

Los costos de la Compañía aumentaron en 0.7%, al pasar de \$5,525.8 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2018, a \$5,562.5 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019.

	Años concluidos al 31 de diciembre				
	2019			2018	
	Monto (en miles)	% del total de costos	% de cambio respecto al periodo anterior	Monto (en miles)	% del total de costos
Concesiones	\$2,651,016	47.7%	35.5%	\$1,956,990	35.4%
Autopistas Concesionadas:	\$1,982,010	35.6%	52.2%	\$1,301,890	23.6%
Autopistas con Financiamiento	\$337,805	6.1%	35.2%	\$249,845	4.5%
Autopistas Fibra E	\$614,201	11.0%	13.4%	\$541,644	9.8%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	\$660,363	11.9%	142.9%	\$271,818	4.9%
Autopistas no bursatilizadas ⁽¹⁾	\$369,641	6.6%	54.9%	\$238,583	4.3%
Terminal del Puerto de Altamira	\$669,006	12.0%	2.1%	\$655,100	11.9%
Materiales e insumos	\$281,151	5.1%	-31.9%	\$412,733	7.5%
Construcción	\$2,630,345	47.3%	-16.7%	\$3,156,045	57.1%
Total	5,562,512	100.0%	0.7%	5,525,768	100.0%

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

(2) Las autopistas de Paquete Puebla y Atlixco-Jantetelco se consideran dentro de la categoría bursatilizadas, ya que aunque son en parte de FVIA, mantienen las mismas condiciones de subsustitución.

Costos de las concesiones

Los costos de las concesiones incremento en 35.5%, al pasar de \$1,957 millones por el periodo concluido 31 de diciembre de 2018, a \$2,651 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019.

La siguiente tabla muestra los costos de las concesiones de la Compañía durante los periodos indicados:

Años concluidos al 31 de diciembre

	2019			2018	
	Monto (en miles)	% del total del costo	% de cambio respecto al periodo anterior	Monto (en miles)	% del total del costo
Concesiones					
Autopistas Concesionadas	1,982,010	74.8%	52.2%	1,301,890	66.5%
Autopistas con Financiamiento	337,805	12.7%	35.2%	249,845	12.8%
Autopistas Fibra E	614,201	23.2%	13.4%	541,644	27.7%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	660,363	24.9%	142.9%	271,818	13.9%
Autopistas no bursatilizadas(1)	369,641	13.9%	54.9%	238,583	12.2%
Terminal del Puerto de Altamira	669,006	25.2%	2.1%	655,100	33.5%
Total	2,651,016	100.0%	35.5%	1,956,990	100.0%

- (1) Incluye los ingresos generados por Operadora Mexicana de Carreteras, la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.
(2) Las autopistas de Paquete Puebla y Atlixco-Jantetelco se consideran dentro de la categoría bursatilizadas, ya que aunque son en parte de FVIA, mantienen las mismas condiciones de subbursatilización.

Costos de venta de materiales

Los costos de venta de materiales disminuyeron en 31.9% al pasar de \$412.7 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2018, a \$281.2 millones por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019.

Costos de construcción

Los costos de construcción por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019 ascendieron a \$2,630.3 millones, mismos que representaron un decremento del 16.7% en comparación con los \$3,156 millones que se reportaron en el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2018.

Utilidad bruta

La utilidad bruta de la Compañía por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019 ascendió a \$6,487.4 millones, mismos que representaron un decremento de 2.4% con respecto a los \$6,648.6 millones reportados por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2018.

Años concluidos al 31 de diciembre

	2019				2018		
	Monto (en miles)	% de la utilidad bruta	% de cambio respecto al periodo anterior	Margen bruto	Monto (en miles)	% de la utilidad bruta	Margen bruto
Concesiones	5,963,614	91.9%	3.5%	69.23%	5,764,380	86.7%	74.65%
Autopistas Concesionadas:	5,481,359	84.5%	3.0%	73.44%	5,324,033	80.1%	80.35%
Autopistas con Financiamiento	752,065	11.6%	-18.1%	69.01%	918,011	13.8%	78.61%

Autopistas Fibra E	3,245,392	50.0%	-3.9%	84.09%	3,376,256	50.8%	86.18%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	1,118,826	17.2%	63.2%	62.88%	685,548	10.3%	71.61%
Autopistas no bursatilizadas(1)	365,076	5.6%	6.1%	49.69%	344,218	5.2%	59.06%
Terminal del Puerto de Altamira	482,255	7.4%	9.5%	41.89%	440,347	6.6%	40.20%
Materiales e insumos	125,224	1.9%	-43.7%	30.81%	222,435	3.3%	35.02%
Construcción	398,575	6.1%	-39.8%	13.16%	661,821	10.0%	17.33%
Total	6,487,413	100.0%	-2.4%	53.84%	6,648,636	100.0%	54.61%

(1) Incluye los ingresos generados por Operadora Mexicana de Carreteras, la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros. Las autopistas de Paquete Puebla y Atlixco-Jantetelco se consideran dentro de la categoría bursatilizadas, ya que aunque son en parte de FVIA, mantienen las mismas condiciones de su bursatilización.

Gastos de operación

Los gastos de operación de la Compañía por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019 ascendieron a \$152 millones, mismos que representaron un incremento del 24% con respecto a los \$122.6 millones reportados en el periodo concluido el 31 de diciembre de 2018.

Otros ingresos

Otros ingresos de la Compañía por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019 resultaron en \$86.1 millones, mismos que representaron un decremento del -27.2% con respecto a los \$118.3 millones reportados en el periodo concluido el 31 de diciembre de 2018.

Costo neto de financiamiento

El resultado integral de financiamiento por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019 fue favorable como consecuencia de los productos financieros generados por la caja de la Compañía.

	Años concluidos al 31 de diciembre		
	2019		2018
	Monto (en miles)	% de cambio respecto al periodo anterior	Monto (en miles)
Gasto por intereses	- 1,086,527	67.6%	- 648,352
Ingreso por intereses	2,103,085	54.9%	1,357,624
Pérdida cambiaria	- 453,380	-514.4%	109,395

Total	563,178	-31.2%	818,667
--------------	---------	--------	---------

Impuestos a la utilidad

Los impuestos a la utilidad por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2019 incrementaron a \$1,798.2 millones en comparación con los \$1,593.7 millones reportados por el periodo concluido el 31 de diciembre de 2018. Este incremento del 12.8% se debe a los resultados fiscales del Ejercicio que tuvieron las empresas del grupo.

Utilidad neta consolidada

Por las razones antes expuestas, la utilidad neta consolidada de la Compañía tuvo un decremento, ya que se reportaron \$5,983.1 millones al 31 de diciembre de 2018, mientras que se reportaron \$5,297.7 millones al 31 de diciembre de 2019.

Utilidad básica por acción ordinaria

La utilidad básica por acción ordinaria al 31 de diciembre de 2019 ascendió a \$12.01 por acción, lo cual equivale a un decremento de 13.7% con respecto a los \$13.91 por acción reportados al 31 de diciembre de 2018.

UAFIDA

La siguiente tabla muestra el UAFIDA de la Compañía por segmento de negocios para los años concluidos el 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018.

	Al 31 de diciembre 2019 (en miles)	% del total de UAFIDA	% de cambio con respecto al mismo periodo del año anterior	Al 31 de diciembre 2018 (en miles)	% del total de UAFIDA
Concesiones:	\$6,597,211	92.8%	5.4%	\$6,257,998	88.2%
Autopistas Concesionadas:	\$6,049,558	85.1%	5.0%	\$5,759,994	81.1%
Autopistas con Financiamiento	\$790,424	11.1%	-16.4%	\$944,935	13.3%
Autopistas Fibra E	\$3,399,024	47.8%	-3.8%	\$3,534,628	49.8%
Autopistas bursatilizadas y Fibra E	\$1,350,128	19.0%	77.1%	\$762,552	10.7%
Autopistas no bursatilizadas(1)	\$509,982	7.2%	-1.5%	\$517,879	7.3%
Terminal del Puerto de Altamira	\$547,653	7.7%	10.0%	\$498,004	7.0%
Materiales e insumos	\$112,634	1.6%	-47.5%	\$214,614	3.0%
Construcción	\$402,282	5.7%	-35.8%	\$626,197	8.8%
Total de UAFIDA	\$7,112,127	100.0%	0.2%	\$7,098,809	100.0%

- (1) Incluye los ingresos generados por Operadora Mexicana de Carreteras, la subsidiaria responsable de la operación de las Autopistas Concesionadas y otros proyectos de infraestructura propiedad de terceros.
- (2) Las autopistas de Paquete Puebla y Atlixco-Jantetelco se consideran dentro de la categoría bursatilizadas, ya que aunque son en parte de FVIA, mantienen las mismas condiciones de subrsatilización.

La UAFIDA de la Compañía por el año concluido el 31 de diciembre de 2018 ascendió a \$7,087.9, misma que representó un incremento del 11.6% con respecto a los \$6,352.7 correspondientes al año concluido el 31 de diciembre de 2017. Este incremento se debió principalmente a los excelentes resultados de las concesiones carreteras.

Flujo de efectivo

Durante el ejercicio concluido al 31 de diciembre de 2019, la Compañía tuvo un flujo libre de efectivo de actividades de operación de \$(8,665.2), (99.98)% menor a los \$138.9 millones que tuvo durante el ejercicio 2018.

Asimismo, el uso de flujo de efectivo para actividades de financiamiento mostro ingresos por \$3,510.4 millones durante el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2019, en comparación con los \$(2,943.1) millones que la Compañía tuvo durante el ejercicio concluido al 31 de diciembre 2018.

La Compañía destinó en el año 2019, \$(1,031.3) millones de flujo de efectivo en actividades de inversión, comparados con los \$(5,068.3) millones destinados para tales efectos en el año concluido al 31 de diciembre de 2018.

Liquidez y fuentes de financiamiento

General

Históricamente, las principales fuentes de liquidez de la Compañía han sido (i) los flujos de efectivo generados por la operación de las autopistas no bursatilizadas, (ii) los flujos de efectivo generados por el resto de sus operaciones; (iii) los recursos derivados de la bursatilización de los derechos de cobro de peaje en las autopistas bursatilizadas; y (iv) la monetización de las acciones de las Sociedades Elegibles que participan bajo el esquema de Fibra-E. Desde hace varios años la Compañía tiene como política incurrir en deuda exclusivamente a través de sus subsidiarias. Para ello, se utiliza la autopista operada por una determinada subsidiaria para respaldar el pago de su deuda, sin utilizar o comprometer recursos que afecten a la Compañía. Por lo tanto, la Compañía, como sociedad controladora, no tiene deuda ni obligaciones de garantía propias y por lo mismo toda la deuda a nivel consolidado representa deuda incurrida por sus Subsidiarias.

Las principales fuentes de financiamiento de la Compañía al día de hoy son las bursatilizaciones de los flujos de algunas de sus carreteras concesionadas, la generación de caja por la operación, y la monetización de su participación accionaria en proyectos y/o activos de energía e infraestructura aprovechando ciertos beneficios fiscales, que el Gobierno Federal otorga a los fideicomisos y a las Sociedades Elegibles que participan bajo el esquema de Fibra-E, cuando estos cumplan con los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

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

Desde un punto de vista de negocio, el esquema de Fibra-E permite a compañías públicas y privadas recibir inversiones y/o monetizar su participación accionaria en proyectos y/o activos de energía e infraestructura, así como aprovechar ciertos beneficios fiscales, que el Gobierno Federal, con miras a incentivar la inversión en los sectores de energía e infraestructura, otorga a los fideicomisos y a las Sociedades Elegibles que participan bajo el esquema de Fibra-E, cuando estos cumplan con los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E. La Fibra-E representa una fuente adicional de capital, con un costo competitivo, ventajas fiscales y que logra capturar el valor del administrador en la generación de valor a través de distribuciones por desempeño.

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

Financiamientos

Reestructura, ampliación de crédito y modificación integral del financiamiento de la autopista México – Toluca,

Con fecha 8 de agosto de 2014, Nacional Financiera, S. N. C. como fiduciario del fideicomiso irrevocable número 80,481, PACSA, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. N. C. (BANOBRAS) y BBVA Bancomer, S. A. (Bancomer) celebraron el Convenio de Reestructura, Ampliación de Crédito y Modificación Integral (“Convenio de Reestructura”) por un monto de \$4,500,000 que se conforman de BANOBRAS por un principal que no excederá el monto establecido por \$3,000,000 y Bancomer que otorga un crédito simple por \$1,500,000 pagadero en amortizaciones trimestrales, e intereses a una tasa THIE más un Spread variable previamente acordado desde 1.90% hasta 2.65%, pagaderos trimestralmente. Los recursos obtenidos por este crédito (el Crédito Preferente) más \$1,284,406 del Crédito Subordinado otorgado por PACSA hasta por \$5,000,000,000, del que sólo se realizó de una primera disposición por un total de \$1,396,607 al Fideicomiso, y los recursos disponibles dentro del Fideicomiso, fueron utilizados el 15 de agosto de 2014 para: i) pagar de manera anticipado la totalidad de Certificados Bursátiles PADEIM 06-2U emitidos en el año 2006 por el Fideicomiso 80481, ii) pagar las comisiones, costos, gastos y honorarios correspondientes a la reestructura del crédito otorgado; y la cantidad de \$112,201 al refinanciamiento de los Certificados Bursátiles Subordinados.

El 13 de noviembre de 2019 fue pagado el monto total del saldo principal insoluto e intereses devengados no pagados al 14 de noviembre de 2019 del Crédito Preferente.

Al 31 de diciembre de 2020 el Crédito Subordinado en valores históricos asciende a la cantidad de principal de 278 millones de UDIS e intereses devengados no pagados de 109 millones de UDIS montos equivalentes en valores históricos al 31 de diciembre de 2020 a \$ 1,839 millones de Pesos de principal e intereses devengados no pagados de \$721 millones de Pesos.

Al 31 de diciembre de 2020 PACSA tenía activos por un monto equivalente a \$7,940.2 millones y un capital contable que ascendía a \$7,590.2 millones. Asimismo, en el ejercicio fiscal de 2020 reportó utilidad por \$1,210.3 millones y ventas totales equivalentes a \$1,598.8 millones.

Monetización de la participación accionaria en proyectos y/o activos de energía a través de fideicomisos y sociedades elegibles que participan bajo el esquema de Fibra-E, previstos en las Disposiciones Fiscales.

El 11 de octubre de 2016 fue constituido el Fideicomiso Irrevocable No. F/2886 entre Infraestructura Viable, S.A. de C.V. como fideicomitente y administrador, Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero como fiduciario Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero como representante común; los fideicomisarios en primer lugar son los tenedores de los Certificados Bursátiles Fiduciarios de Inversión en Energía e Infraestructura (“CBFEs”) Serie “L” y los fideicomisarios en segundo lugar son los tenedores de CBFEs Serie “C”.

El Fideicomiso Irrevocable No. F/2886, es un fideicomiso de inversión en energía e infraestructura (“FIBRA E”), que califica para ser tratado como una entidad transparente en México para fines de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. Por lo tanto, todos los ingresos de la conducción de las operaciones del Fideicomiso se atribuyen a los tenedores de sus CBFEs y el Fideicomiso no está sujeto a Impuesto Sobre la Renta en México. Para

mantener el estado como FIBRA E el Fideicomiso debe distribuir anualmente al menos el 95% de su resultado fiscal neto a los tenedores de sus CBFES.

El propósito principal del Fideicomiso es la inversión en acciones representativas del capital social de Sociedades Elegibles de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de FIBRA-E vigentes a la fecha del Contrato de Fideicomiso y cuya actividad exclusiva consista en: 1) invertir en proyectos de infraestructura implementados a través de concesiones, contratos de prestación de servicios o cualquier otro esquema contractual, siempre que dichas concesiones, contratos o esquemas sean celebrados entre el sector público y particulares, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, que se encuentre en etapa de operación y cuya vigencia restante al momento de la adquisición de las acciones, sea igual o mayor a 7 años en, entre otros rubros, caminos, carreteras, vías férreas y puentes; y 2) realizar cualquier otra actividad exclusiva prevista por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

El día 13 de octubre de 2016, el fiduciario del Fideicomiso F/2886 llevó a cabo la emisión de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía con plenos derechos de voto de la Serie C (los "CBFES Serie "C") y simultáneamente los preferentes de la serie "L" CBFES Serie "L" para suscribir acciones representativas del 44.4% de la parte variable del capital social de PACSA.

Los CBFES Serie "L" tendrán derechos limitados; y los CBFES Serie "C" se encuentran subordinados en todo momento a los CBFES Serie "L" respecto a las distribuciones que realice el Fiduciario con instrucciones del Administrador.

La oferta pública de los CBFE Serie "L" fue por 394'502,411 certificados bursátiles con un valor nominal de \$30 pesos cada uno por un importe total de \$11,835'072,330.

Previo a la emisión de los CBFE's, PACSA mediante asamblea general extraordinaria de accionistas aprobó aumentar el capital social y emitir 175,500,270 acciones adicionales representativas del 44.4% del capital social de PACSA, con una prima por suscripción de \$9,876'434,912.56; y celebrar un convenio entre los accionistas de PACSA y el Fideicomiso F/2886 con el fin principal de regular los derechos de preferencia (drag-along y tag-along) entre los accionistas, así como incluir otros acuerdos para asegurar el cumplimiento con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

PINFRA y GCM, sociedades controladoras de PACSA, participaron en la oferta pública y adquirieron el 53.6% de los CBFES Serie "L" ofrecidos por el Fideicomiso. Toda vez que PINFRA y GCM adquirieron 53.6% de los CBFES Serie "L", dichas entidades mantienen tenencia directa del 77.8% de las acciones representativas del capital social de PACSA.

PACSA, utilizó los recursos obtenidos del Fideicomiso por concepto de prima por suscripción de las acciones emitidas en el aumento de capital, para fondear inversiones necesarias y capital de trabajo de PACSA y utilizó los montos correspondientes al precio de suscripción por acción para prepagar a los acreedores existentes del Crédito Preferente y del Crédito Subordinado subrogándose en ministerio de Ley en el lugar de los acreedores existentes y constituyéndose como acreditante del Fideicomiso NAFIN, en los mismos términos y condiciones que los acreedores existentes.

El 11 de mayo de 2017, el Fideicomiso F/2886 llevó a cabo la Primera Emisión Adicional de 140,150,675 CBFES Serie "L" por un monto de \$4,162,475,047.50, de conformidad con cierto proceso de oferta de derechos a los Tenedores y según lo aprobado por el Comité de Conflictos y la Asamblea de Tenedores mediante resoluciones de fecha 27 de febrero de 2017 y 6 de abril de 2017, respectivamente. Los recursos derivados de dicha Primera

Emisión Adicional fueron utilizados para la suscripción y pago de 163,753,399 acciones representativas del 42.71% del capital social de DGC.

PINFRA y GCM, sociedades controladoras de DGC, participaron en la oferta pública y adquirieron el 49% de los CBFES Serie “L” ofrecidos por el Fideicomiso en la Primera Emisión Adicional. Toda vez que PINFRA y GCM adquirieron 49% de los CBFES Serie “L”, dichas entidades mantienen una tenencia directa del 78% de las acciones representativas del capital social de DGC.

El 16 de noviembre de 2017, el Fideicomiso F/2886 llevó a cabo la Segunda Emisión Adicional de 271,275,483 CBFES Serie “L” por un monto de \$8,040,605,316.12, de conformidad con cierto proceso de oferta de derechos a los Tenedores y según lo aprobado con fechas 6 de septiembre de 2017 y 3 de octubre de 2017 por el Comité de Conflictos y las Asambleas de Tenedores mediante resoluciones de fecha 6 y 17 de octubre de 2017. Los recursos derivados de dicha Segunda Emisión Adicional fueron utilizados para la suscripción y pago de las acciones que enseguida se enlista:

No. de Acciones	Porcentaje del Capital Social de la Sociedad	Sociedad	Activo Principal
4,124,294	29.20%	PROMOECA	Carretera Ecatepec-Pirámides
2,062,146	29.20%	PP	Paquete Carretero Oriente
8,248,588	29.20%	ASM	Autopista Atlixco

Por lo anterior el Fideicomiso F/2886 es accionista minoritario de PROMOECA, PP, ASM. Las acciones representativas del 70.80% del capital social restante de PROMOECA son propiedad de PINFRA y TSI; las acciones representativas del 70.80% del capital social restante de PP son propiedad de PINFRA y TSI; las acciones representativas del 70.80% del capital social restante de CASM son propiedad de PINFRA, GCM y PINSECO.]¹⁶

PINFRA y sus afiliadas, sociedades controladoras de PROMOECA, PP y ASM, participaron en la oferta pública y adquirieron el 29% de los CBFES Serie “L” ofrecidos por el Fideicomiso en la Segunda Emisión Adicional. Toda vez que PINFRA y sus afiliadas adquirieron 29% de los CBFES Serie “L” de la Segunda Emisión Adicional, dichas entidades mantienen una tenencia directa del 85% de las acciones representativas del capital social de PROMOECA, PP y CASM (a través de acciones y la participación en el Fideicomiso F/2886).

El 16 de enero de 2019, el Fideicomiso F/2886 llevó a cabo la Tercera Emisión Adicional de 425,531,915 CBFES Serie “L” por un monto de \$10,000,000,002.50 Pesos para la suscripción y compra del 99.9% de las acciones de CAMSA.

Al 31 de diciembre de 2020 el activo del Fideicomiso F/2886 está conformado de la siguiente manera:

No. de Acciones	Porcentaje del Capital Social de la Sociedad	Sociedad Elegible
-----------------	--	-------------------

3,013,225,775	99.9%	Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S.A. de C.V.
175,500,270	44.4%	Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V.
163,753,399	42.71%	Desarrollo Global de Concesiones, S.A. de C.V.
4,124,294	29.20%	Promotora de Carreteras Ecatepec Pirámides, S.A. de C.V.
2,062,147	29.20%	Promotora PP, S.A. de C.V.
8,248,588	29.20%	Concesionaria ASM, S.A. de C.V.

PINFRA tiene el 58.71%% de la Serie L y el público inversionista tiene el 41.29% de la misma.

Cada una de PACSA, DGC, PROMOECA, PP, ASM, y CAMSA, son Sociedades Elegibles cuya actividad exclusiva reúne los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, ya que consiste en la realización en México de un proyecto de inversión en infraestructura implementados a través de concesiones o cualquier otro esquema contractual, celebrados entre el sector público y la Sociedad Elegible correspondiente, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, que se encuentra en etapa de operación y cuya vigencia restante al momento de la adquisición de las acciones representativas del capital social de cada una de ellas, por parte del Fideicomiso es igual o mayor a 7 años, en el rubro de caminos, carreteras, vías férreas y puentes, o cualquier otro rubro previsto en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E. Sin embargo, el Contrato de Fideicomiso prevé la posibilidad de que el Fideicomiso adquiriera acciones de otras Sociedades Elegibles.

Bursatilización de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal

El 3 de octubre de 2005, Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, S.A. de C.V. y Pinfra Sector Construcción, S. A. de C. V. celebraron un convenio modificatorio al contrato de Fideicomiso 11027448 Original y un Fideicomiso Irrevocable de Administración y Fuente de Pago con Scotiabank Inverlat, S. A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, División Fiduciaria, mediante la afectación en fideicomiso y transmisión al Fiduciario de la titularidad de los derechos al cobro, así como todas las cuotas presentes y futuras que pudiera tener derecho a cobrar o recibir en relación con la carretera de cuota, los derechos de indemnización y todos los demás activos del fideicomiso original, con el objeto de realizar una colocación de certificados bursátiles quirografarios que por su naturaleza no cuentan con ninguna garantía.

La emisión contaba con un fondo de reserva en el que habría recursos equivalentes a un año de servicio de la deuda (principal e intereses) para el adecuado control de patrimonio del fideicomiso, y permaneció vigente durante el tiempo que duró el fideicomiso.

El 11 de diciembre de 2013 ATISA y Pinseco constituyeron, en su carácter de fideicomitentes, un fideicomiso con Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, para la emisión de certificados bursátiles fiduciarios por un monto principal total equivalente a 158,057,900 UDIs, los cuales se encuentran respaldados por los flujos derivados de las cuotas de peaje recaudadas del aforo que transita en la

Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal. Dichos certificados bursátiles son quirografarios, por lo que no cuentan con garantía específica alguna.

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

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

Los certificados bursátiles de la Emisión Tenango-Ixtapan de la Sal vencen el 1 de diciembre de 2034 y cotizan bajo la clave de pizarra “TENIXCB 14U”. Al 31 diciembre de 2020, el monto principal insoluto de dichos certificados ascendía a \$554.3 millones.

Al 31 de diciembre de 2020, ATISA tenía activos totales por un monto equivalente a \$991.8 millones y un capital contable negativo que ascendía a \$128.6 millones. Asimismo, en el ejercicio fiscal de 2020 reportó una pérdida por \$8.7 millones y ventas totales equivalentes a \$211.1 millones.¹⁷

Bursatilización de la autopista Santa Ana-Altar

El 30 de agosto de 2006, Zonalta constituyó el Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana Altar y cedió al fiduciario los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la autopista a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones de pago de los valores emitidos por dicho fideicomiso. El Fideicomiso Emisor fue modificado el 19 de junio de 2012, principalmente para dejar establecida la regulación requerida que se deriva del fortalecimiento financiero de la deuda que consistió en dividir la deuda original de los Certificados ZONALCB 06U en tres series con características diferentes entre sí, y para dejar indicadas las referencias al Gobierno del Estado de Sonora como fideicomitente adherente y fideicomisario en segundo lugar hechas a Zonalta; lo anterior

en virtud de autorización dada por la SCT en junio de 2011 a la cesión de la concesión del Gobierno del Estado de Sonora a Zonalta. De conformidad con el mecanismo de pago previsto en el contrato del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar y su convenio modificatorio, los recursos derivados de la operación de la autopista deberán aplicarse de forma obligatoria en el siguiente orden: (i) el impuesto sobre la renta; (ii) a enterar el IVA recaudado sobre las cuotas de peaje; (iii) a pagar a la SCT, por concepto de contraprestación, un importe equivalente a 0.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista (antes de ser modificado el Fideicomiso Emisor el pago de la contraprestación realizado al Gobierno del Estado de Sonora por un importe equivalente al 2.5% del ingreso bruto (excluyendo el IVA); (iv) al pago de los gastos de operación y mantenimiento menor previstos en el presupuesto correspondiente aprobado en términos del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar; (v) a la constitución de una reserva para gastos de mantenimiento mayor y transferir a ella el importe necesario para que el saldo sea, en cada fecha de pago de deuda, equivalente a \$32,026,964.00 Pesos ;; (vi) al pago del gasto de mantenimiento de las emisiones; (vii) al pago de intereses de la Serie Preferente; (viii) al pago de principal de la Serie Preferente; (ix) a la reserva de la Serie Preferente; (x) al pago de intereses de la Serie Subordinada; (xi) al pago de principal de la Serie Preferente; (xii) al prepago de la Serie Preferente; (xiii) al prepago de la Serie Subordinada; y (xiv) al pago del remanente de la Deuda Convertible. Ni Zonalta ni el resto de las partes del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar serán responsables del pago de cualesquiera cantidades que no alcancen a cubrirse con el patrimonio de este último.

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

Los certificados emitidos al amparo de la Emisión Santa Ana-Altar 2006 están sujetos a amortización en forma tanto obligatoria como voluntaria. En términos del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar. Además, los certificados bursátiles de la Emisión Santa Ana-Altar 2006 pueden amortizarse en forma voluntaria en cualquier momento, sujeto al a el pago de la prima sujeto a los tenedores de dichos certificados en el supuesto de que el importe pagado en forma anticipada exceda del previsto en el citado fideicomiso.

Prepago parcial de los Certificados Bursátiles de Concesionaria Santa Ana Altar, S.A. de C.V.

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

En cumplimiento de las resoluciones tomadas en la Asamblea General de Tenedores de los Certificados Bursátiles Fiduciarios ZonalCB 06U, el 19 de junio de 2012, el Comité Técnico del Fideicomiso Emisor para la Autopista Santa Ana-Altar firmó el convenio modificatorio al Fideicomiso No. F/1486, previamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”). En ese convenio se instrumentó (i) pagar por concepto de contraprestación, un importe equivalente a 0.5% del ingreso mensual bruto (excluyendo el IVA) generado por la autopista, (ii) y que la reserva para gastos de mantenimiento mayor día tener un sado mínimo de \$35,000 millones (iii) que la reserva para el pago de la deuda de los certificados preferentes debía ser por un importe equivalente al monto de los intereses exigibles y pagaderos del inmediato siguiente pago de cupón; (iv) el

intercambio de los Certificados ZonalCB 06U, dividiendo la deuda en tres series con características diferentes. El canje de los Certificados Bursátiles fue de la siguiente forma, bajo las series Serie 06U, Serie 06-2U y Serie 06-3U, respectivamente:

- Una serie preferente (“ZONALCB 06U”) por un monto equivalente a 50% de la deuda, equivalentes a 211,739,500 UDIs. Esta serie de certificados bursátiles tiene una fecha de vencimiento de 14 de diciembre de 2033 y una tasa de interés real de 5.40%, incrementable gradualmente hasta 5.60%, si estos certificados no están completamente liquidados al 14 de diciembre de 2031. El principal se pagará al vencimiento, aunque existe la opción de pagos anticipados semestrales. Los intereses se pagarán semestralmente.
- Una serie subordinada (“ZONALCB 06-2U”) por un monto equivalente a 20%, equivalentes a 84,695,800 UDIs. Esta serie de certificados bursátiles tiene una tasa de interés real de 5.40% hasta el 14 de diciembre de 2031; después de esta fecha se la tasa de interés se incrementará gradualmente a 5.60% hasta la fecha de liquidación de la deuda, cuyo vencimiento es el 14 de diciembre de 2034. Una vez que la serie preferente se haya liquidado en su totalidad y si existe un remanente de recursos, se pagará anticipadamente, hasta donde alcance, la serie subordinada. El monto principal de esta serie de certificados bursátiles se pagará al vencimiento de los mismos, aunque existe la opción de amortizarlos anticipadamente. Los intereses se pagarán semestralmente, en caso de tener los recursos suficientes.
- Una serie convertible a serie preferente (“ZONALCB 06-3U”) por un monto equivalente a 30% de la deuda, equivalentes a 127,043,700 UDIs. Estos certificados bursátiles tienen una tasa de interés real de 5.40% hasta el 4 de diciembre de 2031; después de esta fecha, la tasa de interés se incrementará gradualmente a 5.60% hasta la fecha de liquidación de la deuda. Cada vez que los prepagos acumulados de la Serie Preferente asciendan a 5% del saldo inicial de la misma, 8% de los certificados de la serie convertible se convertirán en serie preferente.

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

Conversión de títulos de certificados bursátiles del Fideicomiso Inbursa 1486 de la autopista Santa Ana - Altar

En el siguiente cuadro se muestran las conversiones de certificados:

No. Conversión	Fecha Cumplimiento [1]	Fecha Conversión	No de Certificados Serie Convertible convertidos a Certificados Serie Preferente	No de Certificados convertidos equivalentes a Certificados Serie Preferente
1era	15 de diciembre de 2014	14 de junio de 2015	101,634 (10,163,400 UDI'S)	136,455 (13,645,500 UDI'S)
2nda	14 de diciembre de 2015	22 de junio de 2016	93,504 (9,350,400 UDI'S)	146,236 (14,623,600 UDI'S)

3era	14 de diciembre de 2016	el 22 de junio de 2017	86,020 (8,602,000 UDI'S)	162,537 (16,253,700 UDI'S)
4ta	14 de diciembre de 2017	22 de junio de 2018	79,137 (7,913,700 UDI'S)	174,493 (17,449,300 UDI'S)
5ta	16 de diciembre de 2019	22 de junio de 2020	72,808 (7,280,800 UDI'S)	214,547 (21,454,700 UDI'S)

[1] Fecha en que el Monto acumulado de los pagos del principal de los Certificados Serie Preferente realizados por el Fiduciario alcanzó otro 5%, por lo que de conformidad con el título de los Certificados Serie Convertibles

Al 31 de diciembre 2020, el monto principal insoluto total de los certificados bursátiles “ZONALCB 06U”, “ZONALCB 06-2U”, “ZONALCB 06-3U” ascendía a \$1,891.6 millones y el importe de la reserva para cubrir el servicio de la deuda representada por los mismos ascendía a \$22.0 millones.

Al 31 de diciembre de 2020, Santa Ana, concesionaria a partir del 4 de octubre de 2017 de la autopista Santa Ana-Altar, tenía activos totales por un monto equivalente a \$1,078.7 millones y un capital contable negativo que ascendía a \$762.7 millones. Asimismo, en el periodo terminado al 31 de diciembre de 2020 reportó una pérdida por \$49.1 millones y ventas totales equivalentes a \$ 240.6 millones.

Bursatilización de la Autopista Atlixco, Autopista Vía Atlixcáyotl, Virreyes-Teziutlán y Apizaco-Huauchinango

Los derechos de cobro de las autopistas Vía Atlixcáyotl, Virreyes-Teziutlán y Apizaco-Huauchinango fueron transmitidos, respectivamente, de conformidad con el Título de Concesión del Paquete Carretero Puebla el 5 de diciembre de 2012, al Fideicomiso CIB 437, al Fideicomiso CIB 438 y al Fideicomiso CIB 436; la finalidad, entre otras de estos fideicomisos es la administración de los recursos derivados de la explotación de las autopistas Vía Atlixcáyotl, Virreyes-Teziutlán y Apizaco-Huauchinango.

Los Fideicomisos CIB 437, CIB 436 y CIB 438 han tenido tres modificaciones; las primeras dos modificaciones para reconocer la cesión de derechos y obligaciones del fideicomitente y fideicomisario en segundo lugar como consecuencias de cambios corporativos de los concesionarios; la tercer modificación para establecer que el fiduciario celebre el fideicomiso emisor de certificados bursátiles.

Los fideicomisos CIB 437, CIB 438 y CIB 436 a partir del 30 de marzo de 2016 como resultado de la celebración de convenios de sustitución fiduciaria son identificados, respectivamente, como los fideicomisos F/2746, F/2748 y F/2747.

Los derechos de cobro de la Autopista Atlixco fueron transmitidos por CPAC (actualmente CAS) el 6 de abril de 2016 al fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago número F/2759.

El 26 de mayo de 2016 se constituyó el Fideicomiso Irrevocable No. F/2740 para la emisión de certificados bursátiles fiduciarios con clave de pizarra PAQPCB 16, mediante un contrato de fideicomiso irrevocable de emisión, administración y pago celebrado entre Banco Invex, S A., Institución de Banca

Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario, Banco Invex, S A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fideicomitente (en su carácter de fiduciario de los Fideicomisos Originales), y los tenedores de los certificados bursátiles fiduciarios como fideicomisarios en primer lugar, teniendo estos últimos como representante común a Monex Casa de Bolsa, S. A. de C. V., Monex Grupo Financiero. Por lo anterior, en esa misma fecha, los Fideicomisos Originales cedieron en favor del Fideicomiso F/2740 los derechos de cobro de las autopistas.

El 30 de abril de 2019 fueron refinanciados y pagados en su totalidad los saldos insolutos e intereses correspondientes de los certificados bursátiles emitidos por el Fideicomiso F/2740, lo anterior mediante la emisión de certificados bursátiles identificados con claves de pizarra IPORCB 19 e IPORCB 19U al amparo de un programa emitidos por el Fideicomiso Irrevocable No. F/3877, celebrado entre Banco Invex, S A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario, Banco Invex, S A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fideicomitente (en su carácter de fiduciario de los Fideicomisos Originales), y los tenedores de los certificados bursátiles fiduciarios como fideicomisarios en primer lugar, teniendo estos últimos como representante común a Monex Casa de Bolsa, S. A. de C. V., Monex Grupo Financiero. Derivado de lo anterior, el 2 de mayo de 2019 el Fideicomiso F/2740 reversionó en favor de los Fideicomisos Originales los derechos de cobro de las autopistas, mismos que simultáneamente los aportaron al Fideicomiso F/3877, el cual utilizará los recursos derivados de los derechos de cobro para dar cumplimiento a las obligaciones de los títulos de concesión respectivo, realizar los pagos correspondientes a los tenedores de certificados bursátiles emitidos por dicho fideicomiso y, concluida su vigencia y cubiertas las obligaciones al amparo del mismo, reversionó a los Fideicomisos Originales los derechos de cobro de las autopistas.

El Fideicomiso F/3877 emitió el 30 de abril de 2019 certificados bursátiles fiduciarios identificados con claves de pizarra IPORCB 19 (42'000,000 (cuarenta y dos millones) con valor nominal de 100 Pesos cada uno) e IPORCB 19U (2'867,454 (dos millones ochocientos sesenta y siete mil cuatrocientos cincuenta y cuatro) con valor nominal de 100 UDIs cada uno), con el producto de la emisión de los mismos se llevó a cabo el pago anticipado de la totalidad de las cantidades adeudadas bajo los certificados bursátiles emitidos por el Fideicomiso F/2740, el pago de los gastos iniciales de la emisión, constituir la reserva para gastos del fideicomiso y entregar el remanente de dichos recursos a los Fideicomisos Originales.

Los pagos de principal e intereses de los Certificados Bursátiles IPORCB 19 e IPORCB 91U se realizan mediante 36 cupones los días 30 de abril y octubre de cada año calendario; devengan una tasa de interés bruta anual los certificados IPORCB 19 del 9.95% y los certificados IPORCB 19U del 5.47%; de conformidad con la disponibilidad de fondos del fideicomiso deben pagarse en el siguiente orden de prelación intereses y principal; en primer lugar pago de intereses de los IPORCB 19U y de los IPORCB 19; en segundo lugar amortización objetivo programada no pagada de los IPORCB 19U; en tercer lugar amortización objetivo programada de los IPORCB 19U; en cuarto lugar amortización objetivo programada no pagada de los IPORCB 19; en quinto lugar a la amortización anticipada los IPORCB 19U; y en sexto lugar a la amortización anticipada de los IPORCB 19;

Al 31 de diciembre de 2020, Promotora PP es concesionaria únicamente de la Concesión para las carreteras Apizaco – Huauchinango, Virreyes – Teziutlán y la Vía Atlixcáyotl) tenía activos totales por un monto equivalente a 3,995.9 millones y un capital contable que ascendía a \$43.8 millones. Asimismo, en el ejercicio fiscal de 2020 reportó utilidad por \$29.6 millones y ventas totales equivalentes a \$596.9 millones.

Al 31 de diciembre de 2020, CASM tenía activos totales por un monto equivalente a \$2,283.4 millones y un capital contable que ascendía a \$140.2 millones. Asimismo, en el ejercicio fiscal de 2020 reportó utilidad por

\$57.8 millones y ventas totales equivalentes a \$262.8 millones.

Crédito de la autopista Armería-Manzanillo

El 7 de agosto de 2018 Impulsora de Vías Terrestres, S.A. de C.V. (actualmente denominada PROMOVIAS) celebró como concesionaria con Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero como fiduciario del Fideicomiso F/3558 en su carácter de acreditado y BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer contrato de apertura de crédito simple por un monto de \$1,800 millones con pago de intereses mensuales a la tasa TIIE a 28 días que se publique el primer día del periodo en que se determinen los intereses, estableciéndose como día de inicio de cada periodo de intereses el día 7 o el día hábil siguiente en caso de ser inhábil; y amortizaciones calendarizadas en forma trimestral en la misma fecha de pago de intereses que se realicen, en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre de cada año. Al 31 de diciembre de 2019 el saldo del crédito es de \$1,611.3 millones.

El Fideicomiso F/3558 anteriormente denominado CIB/179 fue constituido el 1 de abril de 2011 por Promotora de Autopistas, del Pacífico, S.A. de C.V., CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple (“CIBANCO”). CIBANCO fue sustituido como fiduciario el 27 de julio de 2018; y el fideicomiso CIB/179 fue modificado el 7 de agosto de 2018 para ser reexpresado e identificarse como F/3558; teniendo por fines, entre otros, celebrar contrato de crédito con BBVA por \$1,800 millones y contrato de cobertura de tasa de interés.

El 9 de agosto de 2018 BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer, y Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero como fiduciario del Fideicomiso F/3558 celebraron contrato marco para operaciones financieras derivadas de intercambio de tasas de interés IR-Swap con un monto notional de \$1,350,000,000 (Un mil trescientos cincuenta millones de Pesos) a un valor del activo subyacente de 8.10% respecto de la tasa TIIE, destinados a cubrir riesgos en los flujos de efectivo por servicio de deuda relacionados al financiamiento de la Autopista Armería-Manzanillo.

En el mes de octubre de 2018 BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer cedió a Banco Santander (México) S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander el 50% (cincuenta por ciento) de sus derechos como acreedor del crédito.

El 29 de octubre de 2018 BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer cedió a Banco Santander (México) S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander el 50% (cincuenta por ciento) de la cobertura contrato de operaciones financieras derivadas de intercambio de tasa de interés suscrito con Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero como fiduciario del Fideicomiso F/3558.

Al 31 de diciembre de 2020, PROMOVIAS tenía activos totales por un monto equivalente a \$1,413.6 millones y un capital contable negativo de \$357.2 millones. Asimismo, en el ejercicio fiscal de 2020 reportó utilidad por \$37.4 millones y ventas totales equivalentes a \$459.5 millones.

Bursatilización de la autopista Viaducto Elevado de Puebla

El 25 de abril de 2018, concluyó la emisión de certificados bursátiles fiduciarios del Viaducto Elevado de Puebla (donde PINFRA tiene una participación del 49%), el monto de la colocación alcanzó los \$4,500 millones de pesos,

a una tasa de interés anual de 9.96%, el plazo de la bursatilización es de 28.5 años. Para más información revisar el prospecto de colocación publicado en la Bolsa Mexicana de Valores, con clave de pizarra LEPCB 18.

Inversiones en activos fijos

A continuación, se presenta un cuadro que describe las principales inversiones en activos fijos que ha realizado la Compañía durante los periodos que se presentan, en los principales sectores que conforman su actividad:

Inversión en activos fijos	Años concluidos el 31 de diciembre de		
	Sector	2020	2019
Concesiones	\$60,812	\$237,218	\$103,441
Construcción	\$2,852	\$4,845	\$1,817
Plantas	\$1,800	\$7,824	\$11,338
Total	\$65,464	\$249,887	\$116,596

Inversiones de Capital.

La Compañía destinó recursos para la expansión de autopistas en operación y/o la construcción de autopistas nuevas, así como la expansión del Puerto de Altamira y la construcción de la Terminal de Carga Mixta del Nuevo Puerto de Veracruz, cuyas concesiones le han sido otorgadas y que se encuentran en etapa de construcción y/o ampliación.

Obligaciones contractuales

De acuerdo con los términos de sus Concesiones, en el supuesto de que se cumplan ciertas condiciones —por ejemplo, en caso de que en un determinado periodo el Tráfico Promedio Diario de una autopista exceda del previsto en la concesión respectiva—, la Compañía estará obligada a efectuar ciertas inversiones en el proyecto correspondiente, incluyendo inversiones en obras de construcción. A continuación, se adjunta la siguiente tabla, la cual describe las obligaciones contractuales de inversión de la Compañía, siempre que se cumplan los supuestos previstos en las respectivas Concesiones, por menos de un año, de uno a tres años, de tres a cinco y más de cinco:

COLOCACIÓN	COMPAÑÍA	VENCIMIENTOS				
		DEUDA		ENTRE 2	ENTRE 4	MAYOR A
		TOTAL	A UN AÑO	A 3 AÑOS	A 5 AÑOS	5 AÑOS
TENANGO - IXTAPAN DE LA SAL	ATISA Y PINSECO	1,003,498	42,501	93,416	139,833	727,748
SANTA ANA - ALTAR PREFERENTE	C. SANTA ANA ALTAR	1,447,885	98,842	199,970	202,450	946,622
SANTA ANA - ALTAR SUBORDINADA	C. SANTA ANA ALTAR	898,844	30,790	68,735	77,353	721,966
SANTA ANA - ALTAR CONVERTIBLE	C. SANTA ANA ALTAR	2,001,466	39,652	84,126	91,112	1,786,576

ATLIXCO – JANTETELCO	CASM	4,305,376	195,371	441,820	503,316	3,164,868
VÍA ATLIXCAYOTL	PPP	4,441,611	201,554	455,801	519,243	3,265,014
APIZACO – HUAUCHINANGO	PPP	1,640,717	74,453	168,371	191,807	1,206,086
VIRREYES - TEZIUTLÁN	PPP	1,913,371	86,826	196,351	223,681	1,406,513
ARMERÍA - MANZANILLO	PROMOVIAS	2,198,646	202,636	479,300	573,375	943,335
LIBRAMIENTO MORELIA	CAMSA	1,664,080	148,702	335,414	393,829	786,134
PÁTZCUARO – URUAPAN	CAMSA	3,572,068	328,236	732,614	848,322	1,662,896
URUAPAN - NUEVA ITALIA	CAMSA	3,123,994	287,063	640,716	741,910	1,454,305
NUEVA ITALIA - LÁZARO CÁRDENAS	CAMSA	4,827,232	443,573	990,042	1,146,408	2,247,209
DEUDA A LARGO PLAZO		33,038,789	2,180,200	4,886,677	5,652,640	20,319,273
OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES		-	-	-	-	-
TOTAL		33,038,789	2,180,200	4,886,677	5,652,640	20,319,273

(1) Estas son estimaciones de algunas de las bursatilizaciones que están emitidas en UDIs. En consecuencia, los importes que se muestran representan el equivalente del peso de los pagos proyectados en UDIs. Se estimó la tasa de cambio de UDIs a pesos basado en el tipo de cambio al 31 de diciembre de 2020, suponiendo que se incrementa cada año una tasa de inflación del 4%. Además, los importes incluyen los pagos de intereses proyectados. Como algunas de nuestras obligaciones de bursatilización incurrir en interés de la TIIE, calculamos los intereses pagaderos futuro basado en la TIIE a partir del 31 de diciembre de 2020.

(2) Estas cifras representan las obligaciones de la Compañía en relación con el mantenimiento mayor de las carreteras que operamos. Los títulos de concesión obligan a la Compañía a mantener sus carreteras en condiciones óptimas de funcionamiento, por lo cual debe realizar mantenimiento rutinario. Estas cifras representan los montos devengados en los estados financieros consolidados auditados al 31 de diciembre de 2020. Futuros gastos de mantenimiento que se han devengado al 31 de diciembre de 2020 dependen de que ocurran ciertos eventos (principalmente del deterioro de las carreteras por el tránsito de vehículos) y por lo tanto no se incluyen en esta tabla, dada su naturaleza contingente.

Revelaciones cuantitativas y cualitativas en cuanto a los riesgos de mercado

El riesgo de mercado es la posibilidad de que cambios en las tasas de interés y precios de mercado de ciertos valores resulten en pérdidas para la Compañía. Dentro del curso habitual de sus operaciones, la Compañía está expuesta a riesgos de mercado que están relacionados principalmente con la posibilidad de que ciertos cambios en la tasa de conversión de UDIs a Pesos afecten en forma adversa el valor de sus activos y pasivos financieros o sus futuros flujos de efectivo y ganancias. Las UDIs son un factor de conversión que toma en consideración los efectos contables de la inflación. Al 31 de diciembre de 2020, el 25.10% de las obligaciones de deuda de la Compañía, principalmente bursatilizaciones, estaban denominadas en UDIs. Este riesgo está mitigado en forma parcial por el hecho de que los ingresos generados por los derechos de cobro de las concesiones que fueron bursatilizados están sujetos a ajustes anuales con base en el índice de inflación.

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

La siguiente tabla muestra la exposición a las tasas de interés y fluctuaciones del tipo de cambio de la deuda a largo plazo de la Compañía, al 31 de diciembre de 2020:

COLOCACIÓN	COMPAÑÍA	GASTO FINANCIERO			
		TIIE +1.00%	TIIE -1.00%	UDI +1.00%	UDI -1.00%
TENANGO - IXTAPAN DE LA SAL	ATISA Y PINSECO	-	-	51,127,933	39,415,891
SANTA ANA - ALTAR PREFERENTE	ZONALTA	-	-	75,642,544	59,008,648
SANTA ANA - ALTAR SUBORDINADA	ZONALTA	-	-	38,567,458	30,086,423
SANTA ANA - ALTAR CONVERTIBLE	ZONALTA	-	-	67,990,748	53,039,492
ATLIXCO JANTETELCO	CASM	-	-	26,898,578	14,345,130
VÍA ATLIXCAYOTL	PROMOTORA PP	-	-	27,749,726	14,799,051
APIZACO - HUAUCHINANGO	PROMOTORA PP	-	-	10,250,664	5,466,724
VIRREYES - TEZIUTLÁN	PROMOTORA PP	-	-	11,954,112	6,375,181
ARMERÍA - MANZANILLO	PROMOVIAS	34,920,354	27,921,989	-	-
LIBRAMIENTO MORELIA	CAMSA	29,532,231	22,381,742	-	-
PATZCUARO - URUAPAN	CAMSA	44,100,778	33,422,880	-	-
URUAPAN - NUEVA ITALIA	CAMSA	38,568,854	29,230,372	-	-
NUEVA ITALIA - LÁZARO CÁRDENAS	CAMSA	59,597,040	45,167,110	-	-
TOTAL		206,719,258	158,124,092	310,181,764	222,536,540
TASA DE IMPUESTOS (ISR)		30.00%	30.00%	30.00%	30.00%
SENSIBILIDAD PARA EFECTOS DE REVELACIÓN		144,703,480	110,686,864	217,127,235	155,775,578

COLOCACIÓN	COMPAÑÍA	EFECTO EN RESULTADOS			
		TIIE +1.00%	TIIE -1.00%	UDI +1.00%	UDI -1.00%
TENANGO - IXTAPAN DE LA SAL	ATISA Y PINSECO	-	-	5,856,021	-5,856,021
SANTA ANA - ALTAR PREFERENTE	ZONALTA	-	-	8,316,948	-8,316,948
SANTA ANA - ALTAR SUBORDINADA	ZONALTA	-	-	4,240,518	-4,240,518
SANTA ANA - ALTAR CONVERTIBLE	ZONALTA	-	-	7,475,628	-7,475,628
ATLIXCO JANTETELCO	CASM	-	-	6,276,724	-6,276,724
VÍA ATLIXCAYOTL	PROMOTORA PP	-	-	6,475,338	-6,475,338
APIZACO - HUAUCHINANGO	PROMOTORA PP	-	-	2,391,970	-2,391,970
VIRREYES - TEZIUTLÁN	PROMOTORA PP	-	-	2,789,466	-2,789,466
ARMERÍA - MANZANILLO	PROMOVIAS	3,499,183	-3,499,183	-	-
LIBRAMIENTO MORELIA	CAMSA	3,575,245	-3,575,245	-	-
PATZCUARO - URUAPAN	CAMSA	5,338,949	-5,338,949	-	-
URUAPAN - NUEVA ITALIA	CAMSA	4,669,241	-4,669,241	-	-
NUEVA ITALIA - LÁZARO CÁRDENAS	CAMSA	7,214,965	-7,214,965	-	-
TOTAL		24,297,583	-24,297,583	43,822,612	-43,822,612
TASA DE IMPUESTOS (ISR)		30.00%	30.00%	30.00%	30.00%
SENSIBILIDAD PARA EFECTOS DE REVELACIÓN		17,008,308	-17,008,308	30,675,829	-30,675,829

Operaciones no reconocidas en el estado de posición financiera

La Compañía no tiene concertada operación alguna que no esté reconocida en su estado de posición financiera.

IV. ADMINISTRACIÓN

1) **CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.**

El consejo de administración de la Compañía está integrado actualmente por ocho miembros y tiene a su cargo la administración de las operaciones de la Compañía. Los consejeros son nombrados por la asamblea de accionistas para ocupar sus cargos durante el plazo de un año y pueden ser reelectos. Conforme a los estatutos sociales de la Compañía, todo accionista o grupo de accionistas que representen cuando menos el 10% del total del capital social de la Compañía (incluyendo las acciones con derecho a voto o de voto limitado como es el caso de las Acciones Serie “L”), tendrá derecho a designar y revocar a un consejero y su respectivo suplente.

El consejo de administración debe reunirse por lo menos una vez cada trimestre. De conformidad con la ley, cuando menos el 25% de los consejeros deben ser “independientes” en términos de la LMV. Los estatutos de la Compañía prevén la posibilidad de nombrar un consejero suplente por cada consejero propietario, para suplir las ausencias de este último en las sesiones del consejo de administración.

Salvo por el señor David Peñaloza Alanís, que fue nombrado como presidente del consejo de administración el 8 de marzo de 2013, los miembros actuales del consejo de administración fueron nombrados por la asamblea general ordinaria anual de accionistas que se celebró el 29 de abril de 2011.

La siguiente tabla muestra el nombre, cargo, edad, género, antigüedad en el cargo y fecha de conclusión del cargo de cada uno de los miembros actuales del consejo de administración de la Compañía.

Nombre	Cargo	Edad	Antigüedad en el cargo	Fecha de conclusión del cargo	Género
David Peñaloza Alanís	Presidente del Consejo	48	10	30 de abril de 2021	Hombre
Adriana Graciela Peñaloza Alanís	Consejera	51	14	30 de abril de 2021	Mujer
Moisés Rubén Kolteniuk Toyber.....	Consejero	75	17	30 de abril de 2021	Hombre
Carlos Césarman Kolteniuk.....	Consejero	57	18	30 de abril de 2021	Hombre
Luis Javier Solloa Hernández	Consejero independiente	54	14	30 de abril de 2021	Hombre
Luis Hoyo García	Consejero independiente	48	14	30 de abril de 2021	Hombre
Ramiro Pérez Abuin.....	Consejero independiente	43	14	30 de abril de 2021	Hombre
Frantz Joseph Guns Devos	Consejero independiente	65	17	30 de abril de 2021	Hombre

El secretario no miembro de la Compañía es Natalia Nieto Muñoz, quien fue nombrada como suplente en la sesión del Consejo de Administración celebrada el día 27 de octubre del 2020. Se contempla el nombramiento de un/a nuevo/a Secretario/a durante el ejercicio del 2021.

A continuación, se incluye una breve biografía de los miembros del consejo de administración de la Compañía.

David Peñaloza Alanís es el actual presidente del consejo de administración y director general de la Compañía, habiendo trabajado previamente en Société Générale, GBM y Serfin. El señor Peñaloza Alanís cuenta con un título en Contaduría por la Universidad Anáhuac y un Posgrado en Administración de Empresas por la Universidad Harvard. El señor Peñaloza Alanís es hermano de la señora Adriana Graciela Peñaloza Alanís.

Adriana Graciela Peñaloza Alanís es Consejera de la Compañía. Anteriormente trabajó en los departamentos de compras, recursos humanos, mercadotecnia y relaciones públicas internacionales de Coordinación Aplicada, una empresa constructora. La señora Peñaloza Alanís cuenta con un título de Licenciatura en Diseño Gráfico por la Universidad Iberoamericana y una Maestría en Historia del Arte por la Universidad Anáhuac. La señora Peñaloza Alanís es hermana del señor David Peñaloza Alanís.

Moisés Rubén Kolteniuk Toyber es Consejero de la Compañía. Actualmente es asesor de la Dirección General de Altos Hornos de México. Anteriormente trabajo en la Industria Minera por cuenta del Gobierno Federal hasta llegar a ser Subsecretaria del ramo de la entonces Secretaría de Fomento Industrial. Además, fue Director General de Aeropuertos del Sureste. El señor Kolteniuk cuenta con un título en Ingeniería Electromecánica por la UNAM y una Maestría en Análisis de Operaciones por la Universidad de California, Campus Berkeley. El señor Kolteniuk Toyber es tío del señor Carlos Césarman Kolteniuk.

Carlos Césarman Kolteniuk es Consejero, Director Corporativo de Finanzas y Director de Relaciones con Inversionistas de la Compañía. Anteriormente trabajó en Industrias Campos Hermanos y fundó Inovamed, una empresa de administración dedicada al sector salud. El señor Césarman cuenta con un título de Licenciatura en Economía por la Universidad Anáhuac. El señor Césarman Kolteniuk es sobrino del señor Moisés Rubén Kolteniuk Toyber.

Luis Javier Solloa Hernández es Consejero independiente de la Compañía. Además, es Socio del despacho Solloa, Tello de Meneses y Compañía, y ha sido comisario y consejero de varias empresas en los sectores industrial, comercial y financiero. El señor Solloa cuenta con un título en Contaduría Pública por la UNAM, un Diplomado en Ingeniería Financiera por el Colegio de Contadores Públicos de México y un Diplomado en Alta Dirección de Empresas por la Universidad Iberoamericana.

Luis Hoyo García es Consejero independiente de la Compañía. Fue Director General de Agencia Aduanal y Presidente de la Asociación de Agentes Aduanales en Lázaro Cárdenas, Michoacán. El señor Luis Hoyo García cuenta con un título en Contaduría Pública por la Universidad Anáhuac.

Ramiro Pérez Abuin es Consejero independiente de la Compañía. Trabajó como consultor y auditor en Deloitte Touche Tohmatsu y Arthur Andersen. Además, fue uno de los fundadores de Marynolo y es Director General de Distribución y Servicios Logísticos. El señor Pérez cuenta con un título en Contaduría Pública por la Universidad Iberoamericana y una Maestría en Alta Dirección de Empresas por el IPADE.

Frantz Joseph Guns Devos es Consejero independiente de la Compañía. Trabajó en Aeropuertos el Sureste, IPM y Ferrocarriles del Sureste. Además, ha fungido como consultor en las áreas de administración

de proyectos, planeación estratégica y prácticas societarias. El señor Guns cuenta con un título en Economía Aplicada por la Universidad Facultativa de San Ignacio en Antwerp (UFSIA).

Facultades del Consejo

El consejo de administración es el órgano corporativo de la Compañía facultado para tomar cualquier decisión relacionada con las operaciones de la Compañía que no les esté expresamente reservada a los accionistas.

Entre otras cosas el consejo de administración está facultado para:

- Aprobar la estrategia general de la Compañía;
- Vigilar la administración de la Compañía y sus subsidiarias;
- Aprobar, oyendo en cada caso la opinión de los comités de auditoría y prácticas societarias, (i) las operaciones con partes relacionadas, sujeto a ciertas excepciones limitadas; (ii) la contratación y remuneración del director general, su remoción por causa justificada y las políticas para la determinación de las facultades y las remuneraciones de los demás directivos relevantes; (iii) los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Compañía y sus subsidiarias; (iv) los estados financieros consolidados de la Compañía y sus subsidiarias; (v) las operaciones inusuales o no recurrentes, así como cualquier operación o serie de operaciones relacionadas que involucren, en un mismo año, (a) la adquisición o enajenación de activos con un valor equivalente o superior al 5% de los activos consolidados de la Compañía o (b) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Compañía; y (vi) la contratación de los auditores externos;
- Convocar asambleas de accionistas y ejecutar sus resoluciones;
- Aprobar cualquier transmisión de las acciones de las subsidiarias de la Compañía;
- Crear comités especiales y determinar sus poderes y facultades en la medida en que dichas facultades no les estén reservadas a los accionistas o al consejo de administración de conformidad con la ley o los estatutos de la Compañía;
- Determinar el sentido en que se votarán las acciones de las subsidiarias de la Compañía; y
- Ejercer sus poderes generales para el logro del objeto de la Compañía.

Para que las sesiones del consejo de administración se consideren legalmente instaladas deberán estar presentes la mayoría de sus miembros y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por el voto favorable de la mayoría de los consejeros, a menos que los estatutos de la Compañía exijan un porcentaje mayor. El presidente del consejo de administración tiene voto de calidad en caso de empate. Sin embargo,

los accionistas de la Compañía, reunidos en asamblea, pueden vetar las resoluciones adoptadas por el consejo de administración.

La LMV impone deberes de cuidado y lealtad a los consejeros. Para una descripción de dichos deberes, véase la sección “Información sobre el mercado de valores—Ley del Mercado de Valores”.

Conflictos de Intereses

Cualquier miembro del consejo de administración y, en su caso, el secretario de la Compañía, debe abstenerse de estar presente durante la deliberación de cualquier asunto en el que tenga un conflicto de intereses con la Compañía, participar en dicha deliberación y votar con respecto a dicho asunto, sin que ello implique que su asistencia no se tome en consideración para efectos de determinar si existe quórum para la sesión respectiva.

En caso de falta a sus deberes de lealtad para con la Compañía, los consejeros y, en su caso, el secretario, serán responsables de los daños que causen a la misma o a sus subsidiarias si teniendo un conflicto de intereses votan o toman cualquier decisión sobre los activos de la Compañía o sus subsidiarias, o si no revelan dicho conflicto salvo que estén sujetos a alguna obligación de confidencialidad al respecto.

Comité de Auditoría

La LMV exige que las emisoras mantengan un comité de auditoría integrado por cuando menos tres consejeros independientes nombrados por el consejo de administración. El comité de auditoría (en conjunto con el consejo de administración que tiene facultades adicionales) suple al comisario que anteriormente se requería en términos de la LGSM.

El comité de auditoría de la Compañía fue creado por la asamblea de accionistas que se celebró el 29 de abril de 2011. Los actuales miembros del comité de auditoría fueron nombrados o reelectos por el consejo de administración en 2011, para ocupar sus cargos durante el plazo de un año. La Compañía considera que todos los miembros de su comité de auditoría son independientes y tienen el carácter de expertos independientes de conformidad con lo dispuesto por la LMV.

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

A la fecha de este Reporte Anual, el Comité de Auditoría de la Compañía está integrado por los señores Luis Javier Solloa Hernández, Luis Hoyo García y Ramiro Pérez Abuín, al menos uno de los cuales está considerado como experto financiero. El actual Presidente del Comité de Auditoría es el señor Luis Javier Solloa Hernández.

Comité de Prácticas Societarias

La LMV exige que las emisoras mantengan un comité de prácticas societarias integrado por cuando menos tres consejeros independientes nombrados por el consejo de administración (salvo en el caso de emisoras donde una misma persona o grupo empresarial sea titular del 50% o más de las acciones en circulación, en cuyo caso la mayoría de los miembros deben ser independientes). En cumplimiento de dichas disposiciones, la mayoría de los miembros del comité de prácticas societarias de la Compañía son independientes. Los miembros actuales del comité de prácticas societarias fueron nombrados el 29 de abril de 2011 para ocupar su cargo por el plazo de un año.

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

A la fecha de este Reporte Anual, el comité de prácticas societarias de la Compañía está integrado por los señores Luis Hoyo García, Carlos Césarman Koltenuik y Luis Javier Solloa Hernández, al menos uno de los cuales está considerado como experto financiero. El actual Presidente del Comité de Prácticas Societarias es el señor Luis Hoyo García.

2) DIRECTIVOS RELEVANTES.

La siguiente tabla muestra los nombres, edad, cargos y fechas de nombramiento de los directivos relevantes de la Compañía al 31 de diciembre de 2020:

Nombre	Edad	Cargo	Fecha de su nombramiento	Género
David Peñaloza Alanís.....	48	Director General	2001	Hombre
Carlos Césarman Koltenuik	57	Director Corporativo de Finanzas	2002	Hombre
Manuel Pérez del Toro Rivera Torres	45	Director de Operaciones	2007	Hombre
Luis Fernando Valle Álvarez	48	Director Corporativo de Finanzas e Inversión	2006	Hombre
Francisco Hugo Cajiga Castillo	51	Abogado General	2001	Hombre
Ricardo Jorge Casares Zavala	68	Director de Construcción	1999	Hombre
Gabriel Cárdenas Cornish.....	52	Director de Nuevos Proyectos	2011	Hombre
Salvador Sánchez Garza	67	Director IPM	1998	Hombre

A continuación, se incluye una breve biografía de los directivos relevantes de la Compañía, con excepción de aquellos que por ser miembros del consejo de administración se incluyeron bajo el rubro “—Consejo de administración”.

David Peñaloza Alanís. Véase “—Consejo de administración”.

Carlos Césarman Koltenuik. Véase “—Consejo de administración”.

Luis Fernando Valle Álvarez es Director Corporativo de Finanzas e Inversión de la Compañía y Director General de Infraestructura Viable, S.A. de C.V. Tiene 27 años de experiencia en la promoción, evaluación y financiamiento de proyectos de infraestructura, habiendo trabajado previamente en Grupo

Aeroportuario del Pacífico, Grupo Aeroportuario del Sureste y Grupo Tribasa. El señor Valle cuenta con un título de Licenciatura en Economía por la Universidad Iberoamericana.

Francisco Hugo Cajiga Castillo es Abogado General de la Compañía. Fue Director Jurídico de Grupo GOMO y Subgerente Jurídico de GBM. Fue catedrático de la maestría en derecho en la Universidad Iberoamericana; y del programa de derecho bursátil y financiero de la Escuela Bancaria y Comercial. El señor Cajiga cuenta con un título de Abogado con Especialidad en Derecho Fiscal por la Escuela Libre de Derecho.

Ricardo Jorge Casares Zavala es Director de Construcción de la Compañía. Tiene más de 30 años de experiencia en el desarrollo, control y administración de proyectos de construcción y colabora con la Compañía desde 1997. El señor Casares cuenta con un título en Ingeniería Civil por la UNAM y un Título en Administración de Proyectos por el Instituto de Administración de Proyectos de Pennsylvania.

Manuel Pérez del Toro Rivera Torres es Director de Operación de la Compañía. Antes de incorporarse a la Compañía, fue Director de Nuevos Proyectos en Consorcio ARA y fundó Casacom, una empresa proveedora de servicios de telecomunicaciones y televisión para los proyectos residenciales de ARA. El señor Pérez cuenta con un título de Licenciatura en Administración de Empresas por la Universidad Iberoamericana.

Gabriel Cárdenas Cornish es Director de Nuevos Proyectos de la Compañía desde 2011. Anteriormente fue Vicepresidente de Grupo CFC, una empresa dedicada a la construcción de plataformas marítimas, durante 15 años, y Director de Finanzas de IMPSAT. Cuenta con una Licenciatura en Administración de Empresas y una especialización en ingeniería finanzas por la Universidad Iberoamericana.

Salvador Sánchez Garza es Director de IPM. Cuenta con un título en Ingeniería Química por la Universidad Iberoamericana y una Maestría en Administración por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM). Fue director del API Altamira de 1994 al 1998 así como de la Aduana de Altamira de 1993 a 1994.

El director general y los directivos relevantes deben concentrar sus esfuerzos en generar valor para la Compañía. El director general y los directivos relevantes serán responsables de los daños que causen a la Compañía y, en su caso, a sus subsidiarias, cuando (i) favorezcan a un solo grupo de accionistas, (ii) aprueben la celebración de operaciones entre la Compañía (o sus subsidiarias) y partes relacionadas sin cumplir con los requisitos de revelación aplicables, (iii) aprovechen o autoricen a un tercero a aprovechar para sí los activos de la Compañía o sus subsidiarias en contravención de las políticas aplicables; (iv) hagan uso indebido de información privilegiada de la Compañía o sus subsidiarias; y (v) a sabiendas revelen o divulguen información falsa o tendenciosa.

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

interno adecuados. El director general y los directivos relevantes están sujetos al mismo tipo de responsabilidad que los consejeros.

A la fecha de este Reporte Anual, con excepción de los miembros de la Familia Peñaloza, ninguno de los Consejeros y Directivos relevantes de la Compañía, es titular de más del 1% de las acciones representativas del capital social de la Compañía. Ver sección “Accionistas Principales” de este Reporte Anual.

3) CÓDIGO DE ÉTICA, CONDUCTA, DIVERSIDAD Y TRANSPARENCIA.

La Compañía cuenta con un código de ética, conducta y transparencia aplicable a todo su personal laboral, incluyendo a los miembros del consejo de administración, directivos y empleados, el cual unifica y establece un marco de referencia sobre las obligaciones de dichos consejeros, directivos y empleados hacia la propia Compañía, inversionistas, clientes, acreedores, proveedores, competidores y, en su caso, autoridades.

En términos generales, el código de ética, conducta y transparencia de la Compañía prevé el establecimiento de controles administrativos y contables adecuados, así como criterios de conducta con el fin de procurar un trato respetuoso y justo entre sus integrantes, y el cumplimiento de las disposiciones legales y el marco jurídico aplicable. Asimismo, establece que los directivos y miembros del consejo de administración deben tomar sus decisiones de negocio en busca del mayor beneficio para la Compañía y sus accionistas, absteniéndose de tomar cualquier decisión en caso de que exista un conflicto de interés. En caso de que los miembros del consejo de administración, directivos y empleados se conduzcan en contravención a los valores, principios rectores y demás términos aplicables del código de ética, conducta y transparencia, podrán ser acreedores de una sanción económica o podrán ser destituidos de su cargo, dependiendo de la gravedad del incumplimiento respectivo.

El porcentaje de hombres y mujeres que integran el consejo de administración es de 87.5% para los hombres y de 12.5% para las mujeres; y el 100% de los Directivos Relevantes son hombres.

No obstante, Pinfra no cuenta con una política o programa específico que impulse la inclusión laboral sin distinción de género en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados; la Compañía se encuentra comprometida con una cultura organizacional que fomenta la meritocracia y la inclusión.

4) CONTROL INTERNO.

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

5) CONTROL EXTERNO.

La Sociedad no es controlada, directa y/o indirectamente por otra empresa o gobierno, ya sean nacionales o extranjeros.

6) REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS Y DIRECTIVOS RELEVANTES.

Los miembros del consejo de administración percibieron la cantidad de \$25,000.00 por cada sesión de consejo de administración a la que asistan, como remuneración por el ejercicio de su cargo, durante el ejercicio de 2020, se pagó un total de \$ 835 mil pesos.

En conjunto, las prestaciones que perciben cada año los directivos relevantes de la Compañía, ascienden a un monto total aproximado de \$43 millones.

La Compañía no cuenta con un plan de bonos por desempeño para sus directivos relevantes.

7) AUDITORES EXTERNOS

Los auditores externos de la Compañía son Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited), cuyas oficinas están ubicadas en Paseo de la Reforma No. 489, 6o. Piso, Colonia Cuauhtémoc, 06500 México, Ciudad de México. Los auditores externos son seleccionados por el consejo de administración, oyendo la opinión del comité de auditoría, con base en su experiencia y estándares de calidad y servicio. Además, el consejo de administración debe ratificar anualmente el nombramiento de los auditores externos con base en una recomendación formulada por el comité de auditoría.

Los estados financieros consolidados auditados incluidos en este Reporte Anual fueron auditados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited).

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., son los auditores externos de la Compañía desde 2008 y hasta la fecha, los auditores no han emitido ninguna opinión con salvedades ni se han abstenido de emitir alguna opinión con respecto a los estados financieros consolidados de la Compañía.

En 2020, 2019 y 2018, Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. proporcionó a la Compañía otros servicios adicionales a los de auditoría, especialmente en materia de precios de transferencia, mismos que no afectan su independencia. En total, la Compañía pagó durante los ejercicios de 2020, 2019 y 2018 por la prestación de servicios adicionales de auditoría, la cantidad de \$0, \$0 y \$1.5 millones respectivamente.

8) ACCIONISTAS PRINCIPALES

Los Accionistas Principales son titulares de aproximadamente el 43.57% de las Acciones Ordinarias de la Compañía (considerando las Acciones Ordinarias y las Acciones Serie “L” suscritas y pagadas). Por tanto, los Accionistas Principales actualmente ejercen influencia significativa y seguirán ejerciendo una considerable influencia en la toma de decisiones sobre todas las cuestiones que se sometan a la consideración de los accionistas y, en consecuencia, continuarán influyendo significativamente en las políticas de negocios y asuntos de la Compañía.

Asimismo (i) David Peñaloza Alanís y Adriana Graciela Peñaloza Alanís, dos de los Accionistas Principales de PINFRA, son miembros del Consejo de Administración, y (ii) David Peñaloza Alanís es el Director General de la Compañía y Presidente del Consejo de Administración.

A la fecha del presente Reporte Anual, la Compañía estima que del total de las Acciones Ordinarias actualmente en circulación, aproximadamente el 57.5% de éstas se encuentran colocadas entre el público inversionista.

Hasta donde es del conocimiento de la Compañía, ningún consejero o directivo relevante de PINFRA (distinto a David Peñaloza Alanís y Adriana Graciela Peñaloza Alanís) es titular de más del 1% de las acciones de la Compañía.

Durante los últimos cuatro años no ha habido cambios significativos en el porcentaje de propiedad mantenido por los Accionistas Principales.

PINFRA no es controlada por ninguna persona distinta a los Accionistas Principales.

9) OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS.

La Compañía celebra y tiene previsto continuar celebrando operaciones con varias empresas pertenecientes o controladas directa o indirectamente por sus Accionistas Principales y otras personas relacionadas, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, las operaciones descritas a continuación. La Compañía considera que los términos de dichas operaciones no son menos favorables que los que podría obtener de un tercero independiente, asumiendo que existan terceros capaces de proporcionarle servicios comparables. Para mayor información sobre las relaciones y operaciones de la Compañía con personas relacionadas, véanse las notas a los estados financieros consolidados incluidos en este Reporte Anual.

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

	2020	2019	2018
Ingresos por:			
Intereses	\$ 18,885	\$ 24,848	\$ 40,073
Operación y conservación de carreteras	36,797	38,420	32,066
Servicios administrativos	2,073	20,436	117,655
Costos por:			
Servicios administrativos		54,301	

10) DESCRIPCIÓN DEL CAPITAL SOCIAL.

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

General

La Compañía se constituyó el 29 de diciembre de 1980, bajo la denominación “Grupo Tribasa”, S.A. de C.V. El 14 de diciembre de 2005, la Asamblea General Extraordinaria de accionistas aprobó el cambio de denominación de la Compañía a “Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A. de C.V”.

Durante la Asamblea General Extraordinaria de accionistas que se celebró el 22 de diciembre de 2006, se aprobó la reforma total de los estatutos de la Sociedad con el objeto de adecuarlos a los requisitos establecidos en la nueva LMV, adoptar la modalidad de sociedad anónima bursátil de capital variable y modificar su denominación a “Promotora y Operadora de Infraestructura”, S.A.B. de C.V. Los estatutos vigentes de la Compañía están disponibles en la CNBV y la BMV, y pueden consultarse en la página de Internet de esta última, www.bmv.com.mx.

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

Capital social

En virtud de que la Compañía es una sociedad anónima bursátil de capital variable, su capital está integrado por una parte fija y una parte variable. A la fecha de este Reporte Anual, el capital suscrito y pagado y en circulación de la Compañía está representado por un total de 429’539,581 Acciones inscritas en el RNV de la CNBV, de las cuales (i) 380’123,523 son Acciones Ordinarias, Clase I, nominativas con pleno derecho de voto, sin expresión de valor nominal, y (ii) 49’416,058 son Acciones Serie L, nominativas, de voto limitado, sin expresión de valor nominal.

En Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas celebrada el 03 de julio de 2020, se aprobó la reducción al fondo de recompra la cantidad total de \$6,000’000,000.00 M.N. (Seis Mil millones de Pesos 00/100 Moneda Nacional), para que dicho fondo importe la cantidad de \$8,790’573,000.00 M.N. (Ocho mil setecientos noventa millones quinientos setenta y tres mil pesos 00/100 Moneda Nacional) el cual representa el monto máximo de recursos que podrá destinarse a la recompra por parte de la Compañía de acciones representativas de su propio capital.

Derechos de voto y asambleas de accionistas

Conforme a sus estatutos sociales, la Compañía tiene permitido emitir acciones Serie “L” de voto limitado, las cuales únicamente confieren derecho de voto en las asambleas que se reúnan para tratar los siguientes asuntos:

- La transformación de la Compañía de un tipo de sociedad a otro;
- La cancelación del registro de las acciones Serie “L” en el RNV;
- El nombramiento, ratificación o remoción de los miembros del consejo de administración en términos de la cláusula vigésimo octava de los estatutos;
- Disolución o liquidación de la Compañía;
- El cambio de nacionalidad de la Compañía; y
- El cambio de objeto social de la Compañía.

Por otra parte, las Acciones Ordinarias confieren a sus tenedores derechos de voto plenos. Cada una de dichas acciones confiere derecho a un voto en cualquier asamblea de accionistas.

De conformidad con los estatutos vigentes, las asambleas de accionistas de la Compañía pueden ser generales o especiales. Son asambleas especiales las que se reúnen para tratar asuntos que únicamente afectan a una determinada serie o clase de acciones.

Las asambleas generales de accionistas pueden ser ordinarias o extraordinarias. Son asambleas ordinarias las que se reúnen para tratar cualquier asunto que no esté reservado a la asamblea extraordinaria. La Compañía debe celebrar una asamblea ordinaria cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio, para revisar y, en su caso, aprobar los estados financieros consolidados del ejercicio anterior, los informes presentados por el consejo de administración con respecto a dichos estados financieros, los informes rendidos por los comités de auditoría y prácticas societarias, el nombramiento y los emolumentos de los miembros del consejo de administración, la opinión del consejo sobre el informe rendido por el director general, y el importe máximo que podrá destinarse a la adquisición de acciones propias.

Son asambleas extraordinarias las que se reúnen para tratar, entre otros, los siguientes asuntos:

- La prórroga de la duración de la Compañía;
- La disolución anticipada de la Compañía;
- El aumento o la disminución de la parte fija del capital social;
- El cambio de objeto de la Compañía;
- Cualquier reforma de los estatutos sociales;
- La transformación de la Compañía;
- La fusión o escisión de la Compañía;
- La emisión de acciones preferentes;
- La amortización de acciones con utilidades retenidas;
- La emisión de valores representativos de deuda o capital por parte de la Compañía;
- La emisión de cualquier tipo de obligaciones por parte de la Compañía; y
- La cancelación de la inscripción de las acciones de la Compañía en el RNV o en cualquier bolsa de valores en la que se coticen.

Las asambleas de accionistas deben celebrarse en el domicilio de la Compañía, es decir, en la Ciudad de México. Las asambleas de accionistas pueden ser convocadas por el presidente del consejo de administración, el presidente del comité de auditoría, el presidente del comité de prácticas societarias, el secretario de la Compañía o un juez competente. Además, cualquier accionista que represente el 10% de las acciones en circulación podrá solicitar a dichas personas que convoquen una asamblea de accionistas para tratar los asuntos indicados en su solicitud.

Las convocatorias para las asambleas de accionistas se publicarán en uno de los periódicos de mayor circulación en la Ciudad de México con cuando menos 15 días naturales de anticipación a la fecha de la asamblea respectiva. La convocatoria deberá incluir el lugar, la hora y el orden del día de la asamblea y estará firmada por quien la haga. La información y los documentos relativos a cada uno de los puntos del orden del día estarán a disposición de los accionistas desde la fecha de publicación de la convocatoria hasta la fecha fijada para la asamblea.

Para tener derecho de asistir a las asambleas y votar en las mismas, los accionistas deberán estar inscritos como tales en el registro de acciones de la Compañía y presentar, cuando menos un día antes de la asamblea respectiva, las constancias que acrediten el depósito de sus acciones en una institución financiera, casa de bolsa o institución para el depósito de los valores. Contra la entrega de dichas constancias, la Compañía expedirá un pase para asistir a la asamblea. Los accionistas podrán hacerse representar en las asambleas por apoderado con poder general o especial, o con carta poder conforme al formato que la Compañía distribuya en términos de la legislación aplicable.

Quórum

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

Para que una asamblea ordinaria se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberán estar presentes o representadas cuando menos el 70% de las acciones en circulación. Tratándose de segunda o ulterior convocatoria, las asambleas ordinarias se considerarán legalmente instaladas cuando estén presentes o representadas cuando menos el 66.66% de las acciones en circulación. En todo caso, las resoluciones de las asambleas ordinarias serán válidas cuando se tomen por el voto afirmativo del 40% de las acciones en circulación, con la excepción de que los siguientes asuntos deberán ser aprobados por el voto afirmativo del 66.66% de las acciones en circulación:

- a) El nombramiento o la reelección o remoción del director general y los miembros del consejo de administración y los comités de auditoría y prácticas societarias; y
- b) El aumento o la disminución del capital variable, en el entendido de que dicho cambio deberá ser previamente aprobado por el consejo de administración.

Para que una asamblea extraordinaria o una asamblea especial se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberán estar presentes o representadas cuando menos el 75% de las acciones en circulación. Tratándose de segunda o ulterior convocatoria, las asambleas extraordinarias o especiales se considerarán legalmente instaladas cuando se encuentren presentes o representadas cuando menos el 67% de las acciones en circulación. En todo caso, las resoluciones de las asambleas extraordinarias y especiales serán válidas cuando se tomen por el voto afirmativo de cuando menos el 50% de las acciones en circulación, en el entendido de que los siguientes asuntos deberán ser aprobados por el voto afirmativo del 66.66% de las acciones en circulación:

- El aumento o la disminución de la parte fija del capital, en el entendido de que dicho cambio deberá ser previamente aprobado por el consejo de administración;

- Cualquier reforma de los estatutos sociales;
- La fusión o escisión de la Compañía;
- La emisión de acciones privilegiadas;
- La amortización de acciones con utilidades repartibles y la emisión de acciones preferentes, de voto limitado o distintas de las acciones ordinarias;
- La emisión de valores representativos de deuda o capital por parte de la Compañía; y
- La emisión de cualquier tipo de obligaciones por parte de la Compañía.

Dividendos y distribuciones

Durante la asamblea ordinaria anual, el consejo de administración presenta a los accionistas, para su aprobación, los estados financieros del ejercicio anterior. Una vez aprobados dichos estados financieros, los accionistas determinan la forma en que se aplicará la utilidad neta de dicho ejercicio (después de impuestos y de la participación de los trabajadores en la utilidad). De conformidad con la ley, antes de efectuar cualquier distribución la Compañía deberá separar el 5% de dicha utilidad para constituir una reserva hasta que el importe de la misma equivalga al 20% de su capital en circulación. Además, los accionistas podrán destinar otras cantidades a otras reservas, incluyendo una reserva para la adquisición de acciones propias. El saldo, en su caso, podrá distribuirse como dividendo a los accionistas en proporción a sus respectivas participaciones accionarias.

Todas las acciones que se encuentren en circulación al momento de decretarse un dividendo o distribución (incluyendo las Acciones Serie “L”) tendrán derecho a participar proporcionalmente en el mismo. Los dividendos o las distribuciones correspondientes a las acciones depositadas en la Indeval (incluyendo las Acciones Serie “L”) se pagarán a través de esta última. Los dividendos o las distribuciones correspondientes a las acciones amparadas por títulos físicos se pagarán contra la entrega del cupón correspondiente.

En términos del artículo 34, fracción IV, inciso c) de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y otros participantes de valores emitida por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, se hizo del conocimiento de los accionistas de Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B de C.V., (en lo sucesivo e indistintamente, la “Sociedad” o “Pinfra”) que la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el día 25 de mayo de 2018 (en lo sucesivo la “Asamblea”) decretó el pago de un dividendo en favor de sus accionistas por la cantidad total de \$4,000,000,000.00 M.N. (Cuatro mil millones de pesos 00/100 Moneda Nacional) (en lo sucesivo, los “Dividendos”), a razón de \$9.415058 M.N. (Nueve Pesos 415058/100 Moneda Nacional) por cada una de las acciones representativas del capital social de esta Sociedad actualmente en circulación.

Los dividendos se pagaron en dos exhibiciones, la primera de \$2,000,000,000.00 M.N. (dos mil millones de pesos 00/100 Moneda Nacional), a más tardar el día 30 de junio de 2018 y la segunda de \$2,000,000,000.00 M.N. (dos mil millones de pesos 00/100 Moneda Nacional) a más tardar el día 30 de junio de 2019, contra entrega del Cupón 3 y con cargo a la cuenta de Resultados de Ejercicios Anteriores reflejada en los estados financieros consolidados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2017 aprobados por la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2018 y

proveniente en su totalidad de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta, correspondiente de los ejercicios fiscales 2001 al 2013.

El día 13 de junio de 2018 se hizo un pago correspondiente por la cantidad de \$499,739,511.99 (Cuatrocientos noventa y nueve millones setecientos treinta y nueve mil quinientos once pesos 99/100 Moneda Nacional) correspondiente a la primera exhibición de \$2,000,000,000.00 (Dos mil millones de pesos 00/100 Moneda Nacional).

El 29 de junio de 2018 se hizo un pago correspondiente por la cantidad de \$1,500,260,488.01 (Mil quinientos millones doscientos sesenta mil cuatrocientos ochenta y ocho pesos 01/100 Moneda Nacional) correspondiente a la primera exhibición de \$2,000,000,000.00 (Dos mil millones de pesos 00/100 Moneda Nacional).

El 21 de marzo de 2019 se hizo un pago por la cantidad de \$2,000,000,000.00 M.N. (dos mil millones de pesos 00/100 Moneda Nacional) a \$4.7126 (Cuatro pesos 7126/100 Moneda Nacional) por cada una de las acciones representativas del capital social de esta sociedad actual ente en circulación, contra entrega del Cupón 5 proveniente en su totalidad de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta, correspondiente de los ejercicios fiscales 2013 y 2014.

En términos del artículo 34, fracción IV, inciso c) de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y otros participantes de valores emitida por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, se hizo del conocimiento de los accionistas de Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B de C.V., (en lo sucesivo e indistintamente, la “Sociedad” o “Pinfra”) que la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el día 31 de octubre de 2019 (en lo sucesivo la “Asamblea”) decretó el pago de un dividendo en favor de sus accionistas por la cantidad total de \$2,000’000,000.00 M.N. (Dos mil millones de pesos 00/100 Moneda Nacional) (en lo sucesivo, los “Dividendos”), a razón de \$4.719475 M.N. (Cuatro Pesos 719475/100 Moneda Nacional) por cada una de las acciones representativas del capital social de esta Sociedad actualmente en circulación a pagarse a más tardar el próximo 31 de octubre de 2020.

Aumentos y disminuciones del capital

Los aumentos y las disminuciones de la parte fija del capital social deben ser aprobados por la Asamblea Extraordinaria, con la consiguiente reforma de los estatutos de la Compañía para reflejar dicho cambio. Los aumentos o las disminuciones de la parte variable del capital pueden ser aprobados por la Asamblea Ordinaria sin necesidad de reformar los estatutos.

Todo aumento o disminución del capital de la Compañía debe ser aprobado previamente por el consejo de administración de la misma.

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

Adquisición de acciones propias

La Compañía podrá adquirir sus propias acciones a través de la BMV, sujeto a los siguientes términos y condiciones:

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

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

Adquisición de acciones por las subsidiarias de la Compañía

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

Amortización

De conformidad con lo dispuesto por los estatutos de la Compañía, las acciones representativas del capital de la misma podrán amortizarse mediante (i) la disminución del capital o (ii) la aplicación de utilidades retenidas, sujeto en ambos casos a la aprobación de la asamblea de accionistas.

En caso de amortización mediante la disminución del capital, las acciones a ser amortizadas se distribuirán proporcionalmente entre los accionistas. Tratándose de amortizaciones con utilidades retenidas, la amortización se efectuará (i) mediante oferta pública de adquisición a través de la BMV, al precio de mercado de dichas acciones, en los términos de la ley y los estatutos; (ii) en forma proporcional entre todos

los accionistas; o (iii) mediante sorteo, si la amortización se realiza a un precio distinto del precio de mercado.

Disolución y liquidación

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

Inscripción y transmisión de acciones

La totalidad de las acciones de la Compañía están inscritas en el RNV de conformidad con lo dispuesto por la LMV y la Circular Única. Las acciones de la Compañía están amparadas por títulos nominativos que en todo momento estarán depositados en la Indeval. Los accionistas de la Compañía únicamente podrán mantener sus acciones bajo la forma de registros en los libros de las entidades que participen en la Indeval. Las entidades autorizadas a participar en la Indeval y mantener cuentas en la misma incluyen a las casas de bolsa, bancos y demás instituciones financieras tanto mexicanas como extranjeras. Indeval es el accionista registrado de todas las acciones depositadas ante dicha institución. De conformidad con la ley, la Compañía únicamente reconocerá como accionistas a quienes se encuentren inscritos como tales en su registro de acciones y a quienes cuenten con constancias de depósito expedidas por la Indeval o los participantes en la Indeval. Las constancias de depósito expedidas por la Indeval constituyen prueba suficiente de la propiedad de las acciones respectivas para efectos del ejercicio de los derechos de voto conferidos por las mismas en las asambleas de accionistas. Todas las transmisiones de acciones deberán inscribirse de manera que puedan rastrearse a los registros de la Indeval.

Derecho del tanto

De conformidad con la ley y los estatutos de la Compañía, salvo en ciertas circunstancias descritas más adelante, en caso de aumento del capital los accionistas tendrán un derecho del tanto para suscribir las nuevas acciones que se emitan para amparar el aumento de capital. En términos generales, los accionistas tendrán derecho de suscribir el número de acciones que resulte necesario para mantener sus mismos porcentajes de participación en el capital. Dicho derecho deberá ejercitarse dentro de los 15 días contados a partir de la celebración de la asamblea, si estuvieron representadas en la misma la totalidad de las acciones en circulación o, en caso contrario, dentro de los 15 días contados a partir de la publicación del aviso respectivo en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en la Ciudad de México.

Los accionistas no tendrán derechos del tanto para suscribir las acciones que se pongan en circulación como resultado de (i) la capitalización de primas de suscripción, utilidades retenidas u otras reservas, para beneficio de todos los accionistas; (ii) el aumento del capital mediante la emisión de acciones para su colocación mediante oferta pública en términos del artículo 53 de la LMV; (iii) cualquier fusión de la Compañía; (iv) la venta de acciones de tesorería que hayan sido adquiridas previamente por la Compañía a través de la BMV; y (v) la conversión de obligaciones convertibles en términos de lo dispuesto por el artículo 210 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

Protecciones para los accionistas minoritarios

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

- Los titulares de cuando menos el 10% de las acciones en circulación, incluyendo las Acciones Serie “L”, tendrán derecho de (i) solicitar que se convoque una asamblea de accionistas, (ii) solicitar que se aplase la votación respecto a cualquier asunto sobre el que no se consideren suficientemente informados y (iii) nombrar a un consejero y su respectivo suplente;
- Los titulares de cuando menos el 20% de las acciones en circulación, incluyendo las Acciones Serie “L”, podrán oponerse judicialmente a las resoluciones de la asamblea de accionistas respecto de las cuales tengan derecho a voto e interponer una demanda para obtener la suspensión de la ejecución de una determinada resolución, siempre y cuando la demanda se presente dentro de los 15 días siguientes al levantamiento de la asamblea que se adoptó la resolución impugnada y (i) dicha resolución sea violatoria de la ley o los estatutos, (ii) los accionistas inconformes no hayan asistido a dicha asamblea o hayan votado en contra de la resolución en cuestión y (iii) dichos accionistas otorguen fianza para garantizar los daños que causados a la Compañía como resultado de la suspensión si el tribunal competente dicta sentencia en su contra; y
- Los titulares de cuando menos el 5% de las acciones en circulación, incluyendo las Acciones Serie “L”, podrán demandar, para beneficio de la Compañía, la responsabilidad civil de todos o cualquiera de los consejeros por la violación de sus deberes de cuidado o lealtad, hasta por el monto de los daños y perjuicios causados a la misma, siempre y cuando interpongan la demanda respectiva dentro del plazo de cinco años. Sin embargo, no existen suficientes antecedentes de este tipo de acciones que permitan determinar con certeza la forma en que un tribunal interpretaría las disposiciones en materia de responsabilidad por la violación de los deberes de cuidado o lealtad de los consejeros.

Restricciones aplicables a las transmisiones de acciones

Los estatutos de la Compañía establecen que la adquisición de 3% o más de las acciones (o valores convertibles en acciones) representativas del capital social de la misma, de las que sea titular cualquier miembro de la Familia Peñaloza, por cualquier persona o grupo de personas en un acto o en una sucesión de actos, deberá ser aprobada previamente por el consejo de administración de la Compañía mediante el voto favorable de cuando menos el 66.66% de sus miembros. De obtener dicha autorización, el comprador estará obligado a realizar en forma simultánea una oferta pública de compra respecto de la totalidad de las acciones (o valores referidos a, que representen, canjeables o convertibles en acciones) en circulación de la Compañía, a menos que el consejo de administración dispense dicho requisito; en el entendido de que si una vez aprobada dicha adquisición pero antes del cierre de la operación respectiva, el consejo de administración recibe de un tercero una oferta de compra de la totalidad de las acciones (o valores convertibles en acciones) en circulación, en términos más favorables para los accionistas, podrá revocar dicha aprobación y autorizar la nueva propuesta.

Para que la autorización otorgada por el consejo de administración surta efectos, el precio de venta u oferta pública de compra de dichas acciones (o valores referidos a, que representen, canjeables o convertibles en acciones) no podrá ser inferior al que resulte más alto de entre (i) el precio promedio de cotización de las acciones de la Compañía en la BMV al cierre de operaciones durante el periodo de seis meses inmediato anterior a la fecha de cierre de la compraventa o la fecha de la oferta, o (ii) el precio más

alto al que se hayan cotizado dichas acciones durante el periodo de 365 días anterior a la fecha de pago del precio de venta o la fecha de inicio de la oferta de compra. En términos generales, estas disposiciones son más estrictas que las contenidas en la LMV. En caso de que lo dispuesto en los estatutos de la Compañía proteja en mayor medida a los accionistas minoritarios que las disposiciones contenidas en la LMV, se aplicará lo dispuesto en los estatutos.

Las disposiciones antes descritas no son aplicables a las transmisiones de acciones a los herederos de cualesquiera miembros de la Familia Peñaloza.

En el supuesto de contravención de las disposiciones antes descritas, los presuntos tenedores o accionistas respectivos no podrán ejercer los derechos conferidos por sus acciones (incluyendo los derechos de carácter patrimonial) y dichas acciones no se tomarán en consideración para efectos del cómputo del quórum o el número de votos en las asambleas de accionistas. Además, la Compañía se rehusará a inscribir a dichos compradores como accionistas en su registro de acciones y sin que surta efectos el registro que en su caso se lleve por conducto de una institución para el depósito de valores de conformidad con la legislación aplicable. La persona o personas que adquieran cualesquiera acciones en contravención de lo antes descrito estarán obligadas a vender dichas acciones a un tercero designado y aprobado por el consejo de administración mediante el voto afirmativo de cuando menos el 66.66% de sus miembros.

Cancelación de la inscripción de las acciones en el RNV

La inscripción de las acciones de la Compañía en el RNV podrá cancelarse (i) por orden de la CNBV o (ii) por resolución de la asamblea extraordinaria, aprobada por el voto afirmativo de acciones (incluyendo las Acciones Serie “L” o las acciones sin derecho a voto) que representen cuando menos el 95% del capital social, sujeto a la autorización de la CNBV.

En cualquiera de dichos casos y salvo por lo descrito en el siguiente apartado, la Compañía estará obligada a realizar una oferta pública, dentro de los 180 (ciento ochenta) días antes la de adquisición respecto de la totalidad de las acciones en circulación que no pertenezcan a sus Accionistas Principales. En caso de que se lleve a cabo una oferta pública de adquisición, dicha oferta se llevaría a cabo respecto de las Acciones Ordinarias y las Acciones Serie “L” al mismo precio de adquisición.

De conformidad con la ley y si después de dicha oferta de adquisición aún quedan acciones en manos del público inversionista, los Accionistas Principales estarán obligados a constituir un fideicomiso a plazo de cuando menos seis meses y a aportar a dicho fideicomiso la cantidad que resulte necesaria para adquirir, al precio de compra ofrecido en relación con la oferta citada, la totalidad de las acciones que se encuentren en manos del público inversionista y que no se hayan comprado a través de dicha oferta.

El precio de oferta deberá ser igual a lo que resulte más alto de entre (i) el promedio de los precios de cierre de las acciones en la BMV durante los últimos 30 días de operación con dichas acciones, y (ii) el valor en libros de dichas acciones conforme al último informe trimestral presentado a la CNBV y la BMV.

Excepciones a la obligación de realizar una oferta pública de adquisición

De conformidad con la ley, la Compañía podrá solicitar a la CNBV la cancelación de la inscripción de sus acciones en el RNV, sin necesidad de realizar una oferta pública de adquisición, en los siguientes supuestos:

- si dicha cancelación fue aprobada por los titulares de cuando menos el 95% de las acciones en circulación (incluyendo las Acciones Serie “L” y las acciones sin derecho a voto), reunidos en asamblea extraordinaria de accionistas, y el monto pagadero por la adquisición de las acciones colocadas entre el público inversionista es inferior a 300,000 UDIS; o
- si la Compañía se fusiona con otra emisora y se acredita a satisfacción de la CNBV (a) la consumación de una oferta pública de adquisición de la totalidad de las acciones representativas del capital en circulación de la Compañía, o bien, (b) que la Compañía está exenta del requisito de realizar una oferta pública de compra en virtud de que la operación en cuestión garantiza la protección de los derechos de los accionistas minoritarios.

En el primero de dichos casos la Compañía estará obligada a constituir un fideicomiso similar al descrito en el apartado “—Cancelación de la inscripción de las acciones en el RNV”. En el segundo de dichos casos, la Compañía únicamente estará obligada a constituir dicho fideicomiso en el supuesto de que los accionistas no reciban acciones de la sociedad fusionante.

Oferta pública de compra

De conformidad con lo dispuesto por la LMV, cualquier persona o grupo de personas que pretenda adquirir directa o indirectamente, a través de una sola operación o una serie de operaciones relacionadas, el control de la Compañía (o el 30% o más de las acciones en circulación de la misma) deberá realizar una oferta pública de compra respecto de (i) el porcentaje de acciones que resulte más alto de entre el porcentaje del total de las acciones en circulación representado por las acciones a adquirirse, o el 10% del total de acciones en circulación, o (ii) el 100% de las acciones en circulación, si el comprador pretende adquirir el control de la Compañía, al precio que resulte más alto de entre (a) el precio promedio de cotización de las acciones en la BMV durante los 30 días de operaciones anteriores a la oferta, o (b) el último valor en libros reportado. Para estos efectos, la LMV define el término “control” como (i) la facultad directa o indirecta de determinar el resultado de las votaciones durante las asambleas de accionistas, (ii) la facultad de ejercer los derechos de voto correspondientes al 50% o más de las acciones de la Compañía, o (iii) la facultad de dirigir, directa o indirectamente, por cualquier medio, la estrategia o las políticas de la Compañía.

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

Otras disposiciones

Capital variable

La Compañía puede emitir acciones representativas tanto de su capital fijo como de su capital variable. A diferencia de la emisión de acciones representativas de la parte fija, la emisión de acciones representativas de la parte variable no requiere la reforma de los estatutos, pero debe ser aprobada por mayoría de votos de los accionistas. A la fecha, el capital social de la Compañía se encuentra conformado únicamente por acciones representativas de la parte mínima fija de su capital social.

Pérdida de acciones

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

Conflictos de intereses

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

V. MERCADO DE CAPITALES

1) ESTRUCTURA ACCIONARIA

El capital social de la Compañía está representado por 429'539,581 Acciones inscritas en el RNV de la CNBV, de las cuales (i) 380'123,523 son Acciones Ordinarias, Clase I, nominativas con pleno derecho de voto, sin expresión de valor nominal, y (ii) 49'416,058 son Acciones Serie L, nominativas, de voto limitado, sin expresión de valor nominal. Las Acciones de la Compañía comenzaron a cotizar en la BMV el 22 de septiembre de 1993, bajo la clave de cotización "PINFRA".

2) COMPORTAMIENTO DE LA ACCIÓN

Las siguientes tablas muestran los precios máximos y mínimos de cotización de las Acciones Ordinarias en la BMV durante los ejercicios y trimestres indicados:

Por cada uno de los siguientes ejercicios:

Año	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
2010	\$44.70	\$26.11	\$32.52	\$29.30	\$43.90	62,606,900
2011	\$59.80	\$41.35	\$52.02	\$43.90	\$59.80	42,285,300
2012	\$86.20	\$54.48	\$64.95	\$59.80	\$86.20	82,739,600
2013	\$159.00	\$86.20	\$120.02	\$86.20	\$156.02	244,725,000
2014	\$190.68	\$150	\$175.79	\$156.02	\$177.39	168,559,100
2015	\$215.79	\$162.71	\$181.92	\$177.39	\$202.73	144,507,400
2016	\$225.84	\$206.60	\$212.03	\$214.603	\$214.745	176,478,918
2017	\$196.65	\$192.51	\$194.58	\$194.62	\$194.56	116,960,035
2018	\$206.17	\$171.19	\$188.98	\$194.64	\$188.13	150,028,339
2019	\$186.70	\$182.04	\$184.37	\$184.33	\$184.42	123,519,400
2020	\$182.85	\$155.55	\$169.2	\$169.15	\$167.81	125,570,000

Por cada uno de los siguientes trimestres:

	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
4/2020	\$171.90	\$145.94	\$244.87	\$152.63	\$158.64	8,960,000
3/2020	\$176.03	\$154.02	\$253.04	\$164.20	\$241.21	8,650,000
2/2020	\$176.82	\$150.65	\$252.15	\$163.10	\$166.73	9,816,000
1/2020	\$206.64	\$171.58	\$292.43	\$196.69	\$185.06	14,423,000
4/2019	\$187.38	\$183.21	\$185.29	\$185.13	\$185.35	26,096,360
3/2019	\$179.03	\$174.41	\$176.72	\$176.66	\$176.58	39,925,540
2/2019	\$195.73	\$191.47	\$193.60	\$193.44	\$193.86	28,867,540
1/2019	\$188.07	182.41	185.24	184.33	184.42	28,629,960

4/2018	\$197.56	\$178.80	\$190.18	\$194.64	\$180.74	41,641,973
3/2018	\$192.87	\$175.76	\$183.43	\$180.05	\$177.44	30,708,220
2/2018	\$206.17	\$175.73	\$194.73	\$176.09	\$199.09	31,461,092
1/2018	\$204.82	\$171.19	\$187.58	\$204.82	\$188.13	46,217,054

Las siguientes tablas muestran los precios máximos y mínimos de cotización de las Acciones Serie L en la BMV en la fecha de su colocación y durante los siguientes meses:

Fecha y precio de colocación: 15 de julio de 2014; \$172.00 (ciento setenta y dos Pesos 00/100 M.N.) por Acción.						
	Máximo	Mínimo	Promedio	Principio del Periodo	Fin del Periodo	Volumen
Enero de 2018	146.94	143.00	144.85	145.00	146.23	1,295,309
Febrero de 2018	144.71	137.23	141.60	143.83	138.49	595,658
Marzo de 2018	132.60	123.30	128.36	132.60	126.39	3,466,705
Abril de 2018	130.57	121.29	125.84	123.42	130.57	561,681
Mayo de 2018	132.00	119.13	125.43	130.57	131.86	1,119,962
Junio de 2018	144.00	128.67	132.47	132.50	144.00	738,997
Julio de 2018	142.00	131.25	137.92	136.35	142.00	326,977
Agosto de 2018	147.47	138.10	142.62	142.00	147.47	458,846
Septiembre de 2018	147.49	141.55	145.19	147.47	147.38	954,164
Octubre de 2018	147.44	138.84	143.85	146.11	139.50	536,806
Noviembre de 2018	143.47	118.54	134.28	143.47	127.50	2,685,930
Diciembre de 2018	127.89	120.60	123.94	123.49	127.12	1,376,596
Enero 2019	202.54	195.75	199.15	199.46	199.27	11,517,870
Febrero 2019	199.15	193.18	196.16	196.42	196.17	7,741,370
Marzo 2019	201.19	195.86	198.52	198.64	198.46	9,370,720
Abril 2019	202.38	197.22	199.80	199.17	199.65	8,062,880
Mayo 2019	200.97	197.01	198.99	199.22	199.40	10,750,970
Junio 2019	176.08	172.52	174.30	174.18	174.77	10,053,690
Julio 2019	195.43	190.83	193.13	193.35	192.70	10,436,780
Agosto 2019	171.91	166.80	169.35	169.19	169.18	17,047,640
Septiembre 2019	186.77	182.16	184.47	184.19	184.68	12,441,120
Octubre 2019	190.57	186.19	188.38	187.94	188.04	7,955,160
Noviembre 2019	195.63	191.84	193.74	193.67	194.01	7,706,490
Diciembre 2019	194.75	190.06	192.40	192.42	192.70	10,434,710
Enero 2020	209.50	193.53	306.26	194.6	203.86	12,430,000
Febrero 2020	208.95	177.52	297.71	203.36	192.13	12,800,000
Marzo 2020	201.49	143.70	273.34	192.11	159.19	18,000,000
Abril 2020	174.74	141.88	245.68	154.71	167.43	9,777,000
Mayo 2020	174.26	151.39	249.95	167.80	167.21	8,290,000
Junio 2020	181.47	158.70	260.82	166.80	165.56	11,390,000
Julio 2020	173.68	150.38	248.87	165.15	163.38	10,300,000
Agosto 2020	179.53	160.51	259.78	164.98	162.68	7,580,000
Septiembre 2020	174.89	151.17	250.47	162.47	156.37	8,090,000
Octubre 2020	157.04	137.00	225.54	155.15	138.96	6,960,000
Noviembre 2020	175.11	140.71	145.46	141.00	161.35	11,810,000

Diciembre 2020	183.55	160.13	163.61	161.75	175.63	8,110,000
----------------	--------	--------	--------	--------	--------	-----------

La Compañía, no ha tenido un impacto significativo en la liquidez o precios de las Acciones.

3). FORMADOR DE MERCADO

A esta fecha y durante el ejercicio social terminado el 31 de diciembre de 2020, no se tienen celebrados contratos de formador de mercado.

**Promotora y Operadora de
Infraestructura, S. A. B. de
C. V. y Subsidiarias**

Estados financieros consolidados
por los años que terminaron el 31
de diciembre de 2020, 2019
(reestructurados), 2018
(reestructurados) y al 1 de enero
de 2018 (reestructurados), e
Informe de los auditores
independientes del 29 de abril de
2021



**Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V.
y Subsidiarias**

**Informe de los auditores independientes y
estados financieros consolidados 2020, 2019
(reestructurados), 2018 (reestructurados) y
al 1 de enero de 2018 (reestructurados)**

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados consolidados de posición financiera	6
Estados consolidados de resultados y resultados integrales	7
Estados consolidados de cambios en el capital contable	9
Estados consolidados de flujos de efectivo	10
Notas a los estados financieros consolidados	12



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados adjuntos de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias (la "Entidad"), que comprenden los estados consolidados de posición financiera al 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados), 2018 (reestructurados) y al 1 de enero de 2018 (reestructurados), los estados consolidados de resultados y resultados integrales, los estados consolidados de cambios en el capital contable y los estados consolidados de flujos de efectivo, correspondientes a los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados) y 2018 (reestructurados), así como las notas explicativas de los estados financieros consolidados que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera consolidada de la Entidad al 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados), 2018 (reestructurados) y al 1 de enero de 2018 (reestructurados), así como su desempeño financiero consolidado y flujos de efectivo consolidados correspondientes a los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados) y 2018 (reestructurados), de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados* de nuestro informe. Somos independientes de la Entidad de conformidad con el *Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad* del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores ("Código de Ética del IESBA") y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. ("Código de Ética del IMCP"), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.



Reestructuración de estados financieros de 2019, 2018 y al 1 de enero de 2018

Como se menciona en la Nota 2.iv, durante 2020, la Administración de la Entidad realizó un análisis de control sobre Concesionaria de Autopistas de Morelos, S. A. de C. V. ("CAMSA Morelos"), de acuerdo a lo requerido por la NIIF 10 "Estados Financieros Consolidados", concluyendo que la Entidad controla las operaciones de CAMSA Morelos desde su creación y como resultado de ello, consolidó retroactivamente los estados financieros de su subsidiaria desde el último ejercicio presentado en este informe, tal y como lo requiere la Norma Internacional de Contabilidad 8 "Políticas Contables, Cambios en las Estimaciones Contables y Errores". Anteriormente dicha subsidiaria se consideraba como una asociada y se reflejaba en los estados financieros consolidados bajo el método de participación. Por lo anterior, los estados financieros consolidados de la Entidad correspondientes al 31 de diciembre de 2019 y 2018 han sido reestructurados y difieren de los originalmente emitidos.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la Nota 2.i de los estados financieros consolidados adjuntos, en la que se menciona que con motivo de la pandemia de Coronavirus ("COVID-19"), la Administración de la Entidad ha evaluado los efectos de esta condición en su información financiera consolidada al 31 de diciembre de 2020. Los principales impactos se han reflejado en una disminución de ingresos derivada de un menor aforo de vehículos en las concesiones carreteras, en la redefinición de las principales hipótesis y variables para identificar indicios de deterioro en la inversión en concesiones y asociadas y, en las proyecciones financieras de la Entidad para evaluar el precepto de negocio en marcha. Como resultado de esta evaluación, los supuestos considerados por la Administración de la Entidad en las proyecciones financieras de su modelo financiero al 31 de diciembre de 2020, no vislumbran una incertidumbre material que les impida continuar como negocio en marcha por los próximos doce meses. Nuestra opinión no se modifica por esta cuestión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio 2020. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre éstos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

i. Inversión en concesiones, ver Nota 13

La Entidad reconoce contablemente las inversiones iniciales de la construcción, adiciones, mejoras y ampliaciones a las autopistas concesionadas (proyectos de infraestructuras) conforme a la Interpretación No.12 del Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera "Acuerdos para la Concesión de Servicios" ("IFRIC 12", por sus siglas en inglés).

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 sustentados en acuerdos de concesión y requiere clasificar los activos en activos financieros, activos intangibles o una combinación de ambos. El activo intangible se origina cuando el operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y recibe a cambio un derecho de cobrar a los usuarios, el servicio público. Este derecho de cobro no representa un derecho incondicional a recibir efectivo dado que depende del uso del activo. Dadas las condiciones de cada concesión, se requiere que la Administración de la Entidad evalúe los factores económicos para determinar la clasificación como activo intangible o como activo financiero.



El activo intangible reconocido en el estado de posición financiera consolidado se amortiza durante el período de la concesión con base en el aforo vehicular. La vida útil estimada y método de amortización se revisan al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Los ingresos y costos relacionados con la construcción o las mejoras se reconocen en los resultados del período.

Asimismo, dadas las condiciones de económicas actuales derivadas de la pandemia por *COVID-19*, la Administración ha evaluado las proyecciones financieras de cada concesión, con la finalidad de determinar si existen indicios de deterioro revalorando los flujos proyectados, las tasas de descuento apropiadas y la tasa interna de retorno de cada proyecto.

Cómo nuestra auditoría abordó la Cuestión Clave de Auditoría:

Nuestra revisión incluyó procedimientos de auditoría relacionados con la lectura y entendimiento de los títulos de concesión otorgados a la Entidad y adicionalmente realizamos lo siguiente:

- a. Confirmamos con la Administración de la Entidad que los títulos de concesión y sus modificaciones estuvieran vigentes hasta la fecha de emisión de los estados financieros consolidados de la Entidad.
- b. Revisamos las modificaciones a los títulos de concesión ocurridas durante el período del 1 de enero de 2020 hasta la fecha de emisión de los estados financieros consolidados y su impacto en el tratamiento contable definido por la Entidad.
- c. Revisamos los probables indicios de deterioro en la inversión de las concesiones que pudiese requerir modificación en el monto de la inversión registrada en los estados financieros consolidados.
- d. Revisamos mediante pruebas selectivas, las proyecciones de flujos de efectivo con base en el aforo vehicular de las autopistas concesionadas, con el apoyo de especialistas de nuestro equipo de auditoría revisamos las tasas de descuento utilizadas por la Administración para corroborar posibles ajustes de deterioro sobre las mismas.

Los resultados de nuestras pruebas fueron satisfactorios.

Otra información

La Administración de la Entidad es responsable por la otra información. La otra información comprenderá la información que será incorporada en el Reporte Anual que la Entidad está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones (las "Disposiciones"). El Reporte Anual se espera esté disponible para nuestra lectura después de la fecha de este informe de auditoría.

Nuestra opinión de los estados financieros consolidados no cubre la otra información y nosotros no expresamos ninguna forma de seguridad sobre ella.



En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad será leer el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros consolidados o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la declaratoria sobre su lectura, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones. Si basado en el trabajo que hemos realizado, concluimos que hay error material en la Otra información, tendríamos que reportar ese hecho.

Responsabilidad de la Administración en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros consolidados libres de error material, debido a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Entidad de continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con este precepto y utilizando el principio contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar la Entidad o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la Entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera consolidada de la Entidad.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de errores materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material cuando existe. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material de los estados financieros consolidados, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtuvimos evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con el fin de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.



- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la Administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándose en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Entidad para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Entidad deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y eventos relevantes de un modo que logran la presentación razonable.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro de la Entidad para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría de la Entidad. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos a los responsables del gobierno de la Entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Entidad una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno de la Entidad, determinamos que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros consolidados del período actual y que son en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de auditoría, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

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

C. P. C. Carlos M. Pantoja Flores

Ciudad de México, México
29 de abril de 2021



Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias

Estados consolidados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados), 2018 (reestructurados) y al 1 de enero de 2018 (reestructurados) Nota 2.iv
(En miles de pesos)

Activos	Notas	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)	Saldos al 1 de enero de 2018 (reestructurados)	Pasivos y capital contable	Notas	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)	Saldos al 1 de enero de 2018 (reestructurados)
Activo circulante:						Pasivo circulante:					
Efectivo	21	\$ 1,132,458	\$ 485,688	\$ 224,660	\$ 459,193	Cuentas por pagar a proveedores	21	\$ 640,560	\$ 614,669	\$ 425,647	\$ 388,981
Inversiones en valores	7	23,818,849	28,397,857	24,966,810	21,090,057	Porción circulante de créditos bancarios	17	402,300	36,000	99,304	-
Cuentas por cobrar – Neto	8	1,429,998	1,754,263	1,646,916	2,649,731	Porción circulante de derechos de cobro cedidos	18	242,387	189,220	283,462	178,075
Inventarios – Neto	9	136,616	114,173	97,680	103,170	Intereses por pagar	21	133,632	201,506	61,879	50,661
Pagos anticipados		234,990	456,896	196,654	610,701	Provisiones de obra ejecutada		284,199	726,866	932,090	772,036
Total del activo circulante		26,752,911	31,208,877	27,132,720	24,912,852	Reserva de mantenimiento mayor	20	343,872	380,976	201,539	163,481
						Impuestos, anticipo de clientes y gastos acumulados	24	1,359,498	1,943,122	1,480,223	1,682,397
Instrumentos financieros derivados	23	2,899	23,022	64,387	39,752	Dividendos por pagar		-	2,000,000	2,000,000	-
						Instrumentos financieros derivados	23	168,283	76,941	-	-
						Total del pasivo circulante		3,574,731	6,169,300	5,484,144	3,235,631
Inversiones en valores	7	1,700,332	68,579	71,192	70,400	Créditos bancarios	17	7,903,641	9,180,054	2,852,770	1,088,630
						Derechos de cobro cedidos, neto	18	7,921,563	7,995,235	3,783,514	4,302,983
Documentos por cobrar a largo plazo	10	960,797	892,117	889,164	466,415	Subvención gubernamental	16	792,975	872,174	848,678	808,868
						Impuestos por pagar a largo plazo		978,376	1,188,029	-	-
Certificados de participación inmobiliaria	11	138,631	120,438	106,481	106,481	Obligaciones laborales al retiro	19	18,547	11,968	12,645	10,221
						Otros pasivos		415,071	-	-	-
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	12	983,351	1,036,348	942,224	951,794	Impuestos a la utilidad diferidos	30	337,200	274,032	320,266	-
						Total del pasivo		21,942,104	25,690,792	13,302,017	9,446,333
Inversión en concesiones – Neto	13	40,127,140	39,554,994	24,971,951	21,803,621	Capital contable:					
						Capital contribuido-					
Inversión en acciones de asociadas	14	976,241	953,807	1,910,109	2,978,130	Capital social nominal	25	802,546	802,546	802,546	802,546
						Actualización		537,361	537,361	537,361	537,361
Impuestos a la utilidad diferidos	30	2,540,516	1,808,059	862,267	663,883			1,339,907	1,339,907	1,339,907	1,339,907
						Capital ganado-					
Otros activos	15	838,507	485,003	1,067,786	524,525	Reserva para adquisición de acciones		8,790,573	14,790,573	8,825,511	4,000,000
						Acciones recompradas		(1,322,696)	(1,033,910)	(914,414)	(831,634)
Total		\$ 75,021,325	\$ 76,151,244	\$ 58,018,281	\$ 52,517,853	Prima en recolocación de acciones		9,392,466	9,392,466	9,392,466	9,392,466
						Efecto por valuación de instrumentos financieros derivados, neto de impuestos		(273,602)	(207,992)	(70,249)	(61,476)
						Efecto positivo Fibra-E		9,144,655	9,042,368	7,930,703	7,681,565
						Utilidades retenidas		18,677,340	10,016,888	13,420,812	17,027,553
						Capital contable atribuible a la participación controladora		44,408,736	42,000,393	38,584,829	37,208,474
						Participación no controladora	26	45,748,643	43,340,300	39,924,736	38,548,381
						Total del capital contable		7,330,578	7,120,152	4,791,528	4,523,139
						Total		\$ 75,021,325	\$ 76,151,244	\$ 58,018,281	\$ 52,517,853

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias

Estados consolidados de resultados y resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados) y 2018 (reestructurados) Nota 2.iv

(En miles de pesos) excepto por datos por acción

	Notas	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Ingresos por:				
Concesiones		\$ 8,047,316	\$ 8,614,630	\$ 7,721,370
Venta de materiales		341,839	406,375	635,168
Construcción		<u>1,543,888</u>	<u>3,028,920</u>	<u>3,817,866</u>
		<u>9,933,043</u>	<u>12,049,925</u>	<u>12,174,404</u>
Costo de:				
Concesiones		2,946,745	2,651,016	1,956,990
Venta de materiales		225,237	281,151	412,733
Construcción		<u>1,617,095</u>	<u>2,630,345</u>	<u>3,156,045</u>
		<u>4,789,077</u>	<u>5,562,512</u>	<u>5,525,768</u>
Utilidad bruta		5,143,966	6,487,413	6,648,636
Gastos de operación	33	154,120	151,981	122,589
Otros gastos		2,243,395	1,880,745	2,047,050
Otros ingresos		<u>(2,135,474)</u>	<u>(1,966,853)</u>	<u>(2,165,379)</u>
		<u>(107,921)</u>	<u>(86,108)</u>	<u>(118,329)</u>
Utilidad de operación		<u>5,097,767</u>	<u>6,421,540</u>	<u>6,644,376</u>
Gastos financieros		(1,417,736)	(1,086,527)	(648,352)
Ingresos financieros		1,864,466	2,103,085	1,357,624
(Pérdida) utilidad cambiaria, neta		<u>(1,321,915)</u>	<u>(453,380)</u>	<u>109,395</u>
		(875,185)	563,178	818,667
Participación en los resultados de entidades asociadas, neta	14	<u>(41,830)</u>	<u>111,142</u>	<u>113,759</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad		4,180,752	7,095,860	7,576,802
Impuestos a la utilidad	30	<u>764,435</u>	<u>1,798,221</u>	<u>1,593,723</u>
Utilidad neta consolidada del año		<u>3,416,317</u>	<u>5,297,639</u>	<u>5,983,079</u>

(Continúa)



	Notas	2020	2019	2018
Otros resultados integrales, netos de impuestos a la utilidad				
<i>Partidas que se reclasificarán a resultados en el futuro:</i>				
Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados		(45,927)	(110,188)	(7,018)
Efecto de impuestos diferidos de los instrumentos financieros derivados		<u>(19,683)</u>	<u>(27,555)</u>	<u>(1,755)</u>
		<u>(65,610)</u>	<u>(137,743)</u>	<u>(8,773)</u>
Resultado integral consolidado del año		<u>\$ 3,350,707</u>	<u>\$ 5,159,896</u>	<u>\$ 5,974,306</u>
Resultado integral consolidado del año				
Utilidad consolidada del año atribuible a:				
Participación controladora		\$ 2,660,452	\$ 4,561,138	\$ 5,218,770
Participación no controladora	26	<u>755,865</u>	<u>736,501</u>	<u>764,309</u>
Utilidad neta consolidada del año		<u>\$ 3,416,317</u>	<u>\$ 5,297,639</u>	<u>\$ 5,983,079</u>
Resultado integral consolidado del año atribuible a:				
Participación controladora		\$ 2,594,842	\$ 4,423,395	\$ 5,209,997
Participación no controladora		<u>755,865</u>	<u>736,501</u>	<u>764,309</u>
		<u>\$ 3,350,707</u>	<u>\$ 5,159,896</u>	<u>\$ 5,974,306</u>
Utilidad neta básica y diluida por acción ordinaria (en pesos)		<u>\$ 7.80</u>	<u>\$ 12.01</u>	<u>\$ 13.91</u>
Promedio ponderado de acciones		<u>429,539,581</u>	<u>429,539,581</u>	<u>429,539,581</u>

(Concluye)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias
Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados) y 2018 (reestructurados) Nota 2.iv
(En miles de pesos)

	Capital contribuido		Reserva para adquisición de acciones	Capital ganado		Efecto por valuación de instrumentos financieros derivados	Efecto positivo Fibra-E	Utilidades retenidas	Capital contable atribuible a la participación controladora	Participación no controladora	Total del capital contable
	Nominal	Actualización		Acciones recompradas	Prima en recolocación y emisión de acciones						
Saldos al 1 de enero de 2018 (reestructurados)	\$ 802,546	\$ 537,361	\$ 4,000,000	\$ (831,634)	\$ 9,392,466	\$ (61,476)	\$ 7,681,565	\$ 17,027,553	\$ 38,548,381	\$ 4,523,139	\$ 43,071,520
Decreto de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	(4,000,000)	(4,000,000)	-	(4,000,000)
Recompra de acciones	-	-	-	(82,780)	-	-	-	-	(82,780)	-	(82,780)
Aportación de participación no controladora a Fibra-E	-	-	-	-	-	-	249,138	-	249,138	(517,429)	(268,291)
Aportación de participación no controladora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,576	18,576
Incremento en la reserva de recompra de acciones	-	-	4,825,511	-	-	-	-	(4,825,511)	-	-	-
Efecto acumulado de la participación no controladora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,933	2,933
Resultado integral consolidado neto del año:											
Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados, neto de impuesto a la utilidad	-	-	-	-	-	(8,773)	-	-	(8,773)	-	(8,773)
Utilidad neta del año	-	-	-	-	-	-	-	5,218,770	5,218,770	764,309	5,983,079
Resultado integral consolidado del año	-	-	-	-	-	(8,773)	-	5,218,770	5,209,997	764,309	5,974,306
Saldos al 31 de diciembre de 2018 (reestructurados)	802,546	537,361	8,825,511	(914,414)	9,392,466	(70,249)	7,930,703	13,420,812	39,924,736	4,791,528	44,716,264
Decreto de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	(2,000,000)	(2,000,000)	-	(2,000,000)
Recompra de acciones	-	-	-	(119,496)	-	-	-	-	(119,496)	-	(119,496)
Aportación de participación no controladora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,498,999	2,498,999
Distribución de utilidades	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(676,809)	(676,809)
Aportación bruta de participación no controladora en subsidiaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	921,146	921,146
Efecto por dilución de participación no controladora	-	-	-	-	-	-	1,111,665	-	1,111,665	(1,111,665)	-
Incremento en la reserva de recompra de acciones	-	-	5,965,062	-	-	-	-	(5,965,062)	-	-	-
Efecto acumulado de la participación no controladora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(29,535)	(29,535)
Disminución de prima en suscripción de acciones capitalizadas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(10,013)	(10,013)
Resultado integral consolidado neto del año:											
Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados, neto de impuesto a la utilidad	-	-	-	-	-	(137,743)	-	-	(137,743)	-	(137,743)
Utilidad neta del año	-	-	-	-	-	-	-	4,561,138	4,561,138	736,501	5,297,639
Resultado integral consolidado del año	-	-	-	-	-	(137,743)	-	4,561,138	4,423,395	736,501	5,159,896
Saldos al 31 de diciembre de 2019 (reestructurados)	802,546	537,361	14,790,573	(1,033,910)	9,392,466	(207,992)	9,042,368	10,016,888	43,340,300	7,120,152	50,460,452
Recompra de acciones	-	-	-	(288,786)	-	-	-	-	(288,786)	-	(288,786)
Aportación bruta de participación no controladora en subsidiaria (Nota 4.c.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	198,526	198,526
Efectos Fibra E (Nota 26)	-	-	-	-	-	-	102,287	-	102,287	(514,613)	(412,326)
Incremento en la reserva de recompra de acciones	-	-	(6,000,000)	-	-	-	-	6,000,000	-	-	-
Efecto por dilución de la participación no controladora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(46,452)	(46,452)
Reembolso de prima en suscripción de acciones a participación no controladora (Nota 26)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(182,900)	(182,900)
Resultado integral consolidado neto del año:											
Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados, neto de impuesto a la utilidad	-	-	-	-	-	(65,610)	-	-	(65,610)	-	(65,610)
Utilidad neta del año	-	-	-	-	-	-	-	2,660,452	2,660,452	755,865	3,416,317
Resultado integral consolidado del año	-	-	-	-	-	(65,610)	-	2,660,452	2,594,842	755,865	3,350,707
Saldos al 31 de diciembre de 2020	\$ 802,546	\$ 537,361	\$ 8,790,573	\$ (1,322,696)	\$ 9,392,466	\$ (273,602)	\$ 9,144,655	\$ 18,677,340	\$ 45,748,643	\$ 7,330,578	\$ 53,079,221

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados) y 2018 (reestructurados) Nota 2.iv

(En miles de pesos)

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Actividades de operación:			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 4,180,752	\$ 7,095,862	\$ 7,576,802
Ajustes por:			
Amortización de subvención	(107,356)	-	-
Depreciación y amortización	863,020	690,585	454,431
Pérdida en baja de activos fijos	(29,379)	-	-
Ingresos financieros	(1,864,466)	(2,103,085)	(1,357,624)
Participación en los resultados de entidades asociadas	(41,830)	111,142	113,759
Gastos financieros	1,417,736	1,086,527	648,352
Instrumentos financieros derivados	28,602	(48,972)	(30,475)
Fluctuación en el valor de las Unidades de Inversión (UDIs)	134,979	68,488	123,312
	<u>4,582,058</u>	<u>6,900,545</u>	<u>7,528,557</u>
Cambios en:			
Inversiones en valores	1,415,818	(9,085,279)	(1,596,178)
Cuentas por cobrar	324,265	(107,347)	1,002,815
Inventarios	(40,636)	(30,450)	5,490
Pagos anticipados	221,906	(260,242)	414,047
Otros activos	(353,504)	582,783	(543,261)
Cuentas por pagar a proveedores	25,891	189,022	36,666
Impuestos, anticipo de clientes y gastos acumulados	(2,452,365)	(132,438)	778,852
Reserva para mantenimiento mayor	(37,104)	179,436	38,059
Beneficios a los empleados	6,579	(677)	2,424
Otros pasivos	415,071	-	-
Flujos netos de efectivo (utilizados en) generados por actividades de operación	<u>(474,079)</u>	<u>(8,665,192)</u>	<u>138,914</u>
Actividades de inversión:			
Documentos por cobrar a largo plazo	(68,680)	(2,953)	(422,749)
Adquisición de inmuebles, maquinaria y equipo	(65,464)	(249,450)	(116,259)
Venta de inmuebles, maquinaria y equipo	-	3,288	16,036
Inversión en concesiones	(1,287,326)	(8,995,496)	(3,512,968)
Inversión en acciones	(77,580)	-	-
Inversiones en valores conservadas a su vencimiento o restringidas	4,053,254	6,110,225	(2,389,970)
Otras inversiones a valor de realización	(1,199,902)	-	-
Intereses cobrados	1,864,466	2,103,085	1,357,624
Flujos netos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de inversión	<u>3,218,768</u>	<u>(1,031,301)</u>	<u>(5,068,286)</u>

Continúa)



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Actividades de financiamiento:			
Pago anticipado de derecho de cobros cedidos	-	(1,759,451)	-
Pago de derechos de cobro cedidos y créditos bancarios	(4,113,278)	(1,470,611)	(1,760,484)
Gastos por financiamiento de créditos bancarios	(32,319)	(34,502)	(34,234)
Derechos de cobros cedidos obtenidos	-	6,036,591	1,800,000
Préstamos obtenidos	3,080,000	243,864	-
Subvención gubernamental	28,157	23,496	39,810
Intereses pagados	(1,485,610)	(142,858)	(637,134)
Recompra de acciones	(288,786)	(119,496)	(82,780)
Dividendos pagados	(2,000,000)	(2,000,000)	(2,000,000)
Aumento de capital social de la participación a Fibra E- neto de gastos de emisión	-	2,498,999	249,138
Distribución de utilidades	-	(676,809)	-
Reembolso de prima en suscripción de acciones a participación no controladora	(182,900)	-	-
Efectos Fibra E	(412,326)	-	(268,291)
Reembolso en prima en suscripción de acciones participación no controladora	-	(10,013)	-
Aportación de participación no controladora en subsidiaria	49,000	921,146	-
Flujos netos de efectivo (utilizados en) generados por actividades de financiamiento	<u>(5,358,062)</u>	<u>3,510,356</u>	<u>(2,943,113)</u>
Incremento neto de efectivo	1,968,685	714,190	(343,928)
Efectos por cambio en el valor de efectivo y equivalentes de efectivo	(1,321,915)	(453,380)	109,395
Efectivo al principio del año	<u>485,688</u>	<u>224,660</u>	<u>459,193</u>
Efectivo al final del año	<u>\$ 1,132,458</u>	<u>\$ 485,688</u>	<u>\$ 224,660</u>

(Concluye)

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



Notas a los estados financieros consolidados

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados) y 2018 (reestructurados) Nota 2.iv
(En miles de pesos)

1. Actividades

Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias (la “Entidad” o “PINFRA”) es una sociedad anónima bursátil constituida en México y se dedica principalmente a la explotación y operación de concesiones carreteras, portuarias y de otro tipo. Asimismo, la Entidad obtiene ingresos por la venta de mezcla asfáltica y agregados (triturados basálticos), para carpetas asfálticas primordialmente, y a la construcción de obras de ingeniería. La Entidad está constituida en México y su domicilio es Bosques de Ciruelos No. 130 - 202, Col. Bosques de las Lomas, C.P. 11700 Ciudad de México.

2. Eventos relevantes

Los eventos relevantes ocurridos en el año que terminó el 31 de diciembre de 2020 son los siguientes:

i. *Impacto del Coronavirus (“COVID-19”) -*

Durante el primer trimestre de 2020, la propagación del *COVID-19* aumentó en número de países y se percibieron sus efectos con mayor gravedad. En marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró el *COVID-19* una pandemia mundial. El brote de *COVID-19* se ha desarrollado rápidamente, con un número significativo de personas contagiadas. Las medidas tomadas para contener el Coronavirus han afectado la actividad económica. Dichas medidas incluyen limitar el movimiento de personas, restringir vuelos y otras formas de viaje, cerrar temporalmente negocios y escuelas, así como cancelar eventos. Esto ha impactado en diversos sectores, incluyendo el propio de la Entidad ya que han disminuido el tráfico de bienes y servicios, así como la afluencia de turismo en muchas localidades donde opera la Entidad.

La Administración de PINFRA ha evaluado cuidadosamente el impacto de *COVID-19* en los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2020. Las implicaciones para los estados financieros consolidados incluyen no sólo la medición de activos y pasivos, sino también la revelación y la capacidad de la Entidad para continuar como negocio en marcha. A continuación, se describen los impactos más importantes que trajo el *COVID-19* a los estados financieros consolidados de la Entidad:

- a) Una disminución relevante en los ingresos por concesiones originada principalmente por un aforo vehicular menor en comparación con años anteriores, dadas las restricciones de movilidad existentes.
- b) Un análisis del precepto contable de negocio en marcha, considerando las proyecciones financieras de PINFRA en un ambiente de incertidumbre y volatilidad como el que se está enfrentando y ponderando los diferentes escenarios que se pueden suscitar en las diversas geografías en donde opera la Entidad. Después de este análisis, la Administración ha concluido que no existen situaciones que indiquen que la Entidad no será capaz de continuar como un negocio en marcha por los próximos doce meses a la fecha de este informe.
- c) Se desarrollaron modelos de proyecciones financieras y flujos de aforo por cada concesión, incluyendo una revalorización estricta de las hipótesis, flujos y tasas de descuento utilizadas para efectos de identificar ajustes por deterioro en algunas concesiones. No existieron ajuste por deterioro identificados.



- d) Un incremento en la estimación de cuentas de cobro dudoso hasta llegar a ser un 8.5% de las cuentas cobrar al 31 de diciembre de 2020 derivado de un proceso de revisión de pérdida esperada por probabilidad de incumplimiento y porcentajes de recuperación de adeudos, considerando las condiciones económicas actuales y futuras de los clientes de PINFRA.

La Administración de PINFRA considera que la apertura del tráfico y la movilidad existente a la fecha de este informe, apuntan a una clara reactivación del aforo vehicular que estima se colocará en nivel pre-pandemia al cierre del 2021. La cada vez mayor necesidad de reactivación económica, los semáforos en las entidades federativas más acercándose a semáforo verde y los esfuerzos de vacunación que están en marcha, prevén que se alcanzarán pronto aforos parecidos a años anteriores.

ii. ***Adjudicación de nueva concesión***

El 30 de julio de 2020, se le otorgó a la Entidad la concesión para la construcción, equipamiento, operación, explotación conservación y mantenimiento del tramo carretero correspondiente al Libramiento Carretero Poniente de la ciudad de Aguascalientes, al norponiente entre la carretera federal número 70 (Aguascalientes – Jalpa) “Entroque el Picacho” y la carretera federal Número 45 (Aguascalientes – Zacatecas), “Entronque la Escondida”, con una longitud aproximada de 24 kilómetros, en el estado de Aguascalientes por un plazo de 30 años contados a partir del 12 de agosto de 2020, fecha de firma de la concesión. Actualmente dicha concesión se encuentra en etapa de construcción.

iii. ***Construcciones de nuevas carreteras***

El 6 de junio de 2017, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”) otorgó a la Entidad el título de concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Monterrey Nuevo Laredo en su tramo La Gloria – San Fernando, por un plazo de 30 años.

Durante 2019 y 2018 la Entidad no obtuvo ingresos de peaje, debido a que se encontraba en etapa preoperativa y de construcción de la carretera concesionada, mencionada en el párrafo anterior.

La carretera entró en operación a partir de julio de 2020.

iv. ***Reestructuración de estados financieros de años anteriores***

Concesionaria de Autopistas de Morelos, S.A. de C.V. (“CAMSA Morelos”) es una sociedad constituida en el año 2016 cuyo objeto comprende, entre otras cosas, ser titular de la concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener por treinta años la autopista tipo A2 “Siglo XXI”, tramo Jantetelco-El Higuierón (Xicatlacotla) en el Estado de Morelos.

PINFRA evaluó durante la constitución de CAMSA Morelos, que la inversión que tenía en esta compañía era una asociada, ya que se trataba de un consorcio que detentaba la propiedad de esta compañía para el fin específico de construir y operar la carretera anteriormente mencionada. Por lo tanto, dicha inversión se reflejó en los estados financieros consolidados siguiendo el método de participación.

Durante el 2020, PINFRA reevaluó el control que ejerce sobre CAMSA Morelos llegando a la conclusión de que siempre había ejercido el poder de controlar dicha concesionaria, por la facultad que tiene de disponer de los beneficios económicos y asumir los riesgos del negocio. Por ello, la Entidad, decidió consolidar la posición financiera y los resultados de operación de CAMSA Morelos de manera retroactiva en los presentes estados financieros consolidados de acuerdo a la Norma Internacional de Contabilidad 8 “*Políticas Contables, Cambios en las Estimaciones Contables y Errores*”.



Para soportar el análisis, PINFRA consideró los elementos de la Norma Internacional de Información Financiera 10 “*Estados Financieros Consolidados*”, que señala que se deben cumplir con todos los siguientes criterios para poder ejercer control sobre una entidad y consolidar su información financiera:

- poder sobre la participada
- exposición, o derecho, a rendimientos variables procedentes de su implicación en la participada;
- y capacidad de utilizar su poder sobre la participada para influir en el importe de los rendimientos del inversor

Por ende, los estados financieros del 2019, 2018 y 1 al de enero de 2018, han sido reestructurados y difieren de aquellos originalmente emitidos. Para efectos de facilitar su identificación, se ha incluido la palabra “reestructurados” en aquellas cifras provenientes de esos años que han sido modificadas al incorporar los efectos de la consolidación de CAMSA Morelos en los estados financieros consolidados de PINFRA.

Los efectos de dicho cambio se muestran a continuación por cada año presentado en los presentes estados financieros consolidados.

	Saldos originalmente reportados 2019	Incorporación de CAMSA Morelos	Saldos reestructurados 2019
<u>Balance general consolidado condensado</u>			
Activos circulantes	\$ 31,150,626	\$ 112,096	\$ 31,262,722
Activos de largo plazo	41,887,788	3,000,734	44,888,522
Pasivo a corto plazo	5,700,419	468,881	6,169,300
Pasivo de largo plazo	17,474,637	2,046,855	19,521,492
Participación controladora	43,340,300	-	43,340,300
Participación no controladora	6,523,058	597,094	7,120,152

**Estado de resultados
consolidado condensado**

Ingresos	11,873,893	176,032	12,049,925
Costos	5,396,932	165,580	5,562,512
Utilidad de operación	6,432,515	(10,973)	6,421,542
Utilidad antes de impuestos	7,166,628	(70,766)	7,095,862
Utilidad neta consolidada del año atribuible a participación controladora	4,561,138	-	4,561,138
Utilidad neta consolidada del año atribuible a participación no controladora	812,546	(76,045)	736,501

	Saldos originalmente reportados 2018	Incorporación de CAMSA Morelos	Saldos reestructurados 2018
<u>Balance general consolidado condensado</u>			
Activos circulantes	\$ 26,781,797	\$ 404,807	\$ 27,186,604
Activos de largo plazo	27,733,994	3,097,683	30,831,677
Pasivo a corto plazo	5,030,526	453,616	5,484,142
Pasivo de largo plazo	5,481,693	2,336,180	7,817,873
Participación controladora	39,924,736	-	39,924,736
Participación no controladora	4,078,841	712,687	4,791,528



	Saldos originalmente reportados 2018	Incorporación de CAMSA Morelos	Saldos reestructurados 2018
<u>Estado de resultados consolidado condensado</u>			
Ingresos	\$ 11,479,462	\$ 694,942	\$ 12,174,404
Costos	4,832,091	693,677	5,525,768
Utilidad de operación	6,644,471	(95)	6,644,376
Utilidad antes de impuestos	7,592,939	(16,137)	7,576,802
Utilidad neta consolidada del año atribuible a participación controladora	5,218,770	-	5,218,770
Utilidad neta consolidada del año atribuible a participación no controladora	746,292	18,017	764,309
	Saldos originalmente reportados al 1 de enero de 2018	Incorporación de CAMSA Morelos	Saldos reestructurados al 1 de enero de 2018

**Balance general consolidado
condensado**

Activos circulantes	\$ 24,292,114	\$ 620,738	\$ 24,912,852
Activos de largo plazo	25,639,150	1,965,851	27,605,001
Pasivo a corto plazo	3,026,334	209,297	3,235,631
Pasivo de largo plazo	4,506,571	1,704,131	6,210,702
Participación controladora	38,548,381	-	38,548,381
Participación no controladora	3,849,978	673,161	4,523,139

**Estado de resultados
consolidado condensado**

Ingresos	10,007,568	-	10,007,568
Costos	4,133,134	-	4,133,134
Utilidad de operación	5,929,220	-	5,929,220
Utilidad antes de impuestos	6,038,376	-	6,038,376
Utilidad neta consolidada del año atribuible a participación controladora	4,377,010	-	4,377,010
Utilidad neta consolidada del año atribuible a participación no controladora	448,501	-	448,501

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, PINFRA mantiene una participación del 51% en CAMSA Morelos.

En diciembre de 2020, CAMSA Morelos realizó la sustitución de acreedor de los préstamos otorgados por Banco Mercantil del Norte, S.A. Institución de Banca Múltiple Grupo Financiero Banorte (“BANORTE”) y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo (“BANOBRAS”). El nuevo acreedor es la entidad denominada Preporod, S. A. de C. V., SOFOM de C. V., compañía subsidiaria de PINFRA.

Existía una opción de compra “Call A” a favor de PINFRA y unos de sus socios para la adquisición de un porcentaje minoritario de CAMSA Morelos que estuvo en vigor durante el segundo año de operación de la autopista y que expiró en 2020; asimismo, existió otra opción de compra “Call 2”, también a favor de PINFRA y uno de sus socios para la adquisición de un paquete minoritario que venció en el primer año de operación de la concesión. Ambas opciones no fueron ejercidas. La autopista inició operaciones a finales de 2018.



Por otra parte, existe una opción de venta “Put” que se encuentra vigente desde el inicio de operaciones hasta el tercer aniversario de operación de la carretera cuyos valores al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 son cercanas a cero y según estimaciones de la Administración de PINFRA se encuentra “Out of the Money” a esas fechas y por lo tanto, es muy poco probable su ejercicio: Por esa razón no se han registrado en los presentes estados financieros consolidados como un pasivo disminuyendo la porción no controladora.

3. Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y revisadas

a. *Aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y revisadas ("IFRS" o "IAS") que son obligatorias para el año en curso*

En el año en curso, la Entidad implementó una serie de IFRS nuevas y modificadas, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB” por sus siglas en inglés) las cuales son obligatorias y entraron en vigor a partir de los ejercicios que iniciaron en o después del 1 de enero de 2020.

Impacto inicial de la aplicación de la Reforma de la Tasa de Interés de Referencia (Enmienda a la IRS 9, IAS 39, y la IFRS 7).

En septiembre de 2019, el IASB emitió el documento Interest Rate Benchmark Reform (enmiendas a la IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7). Estas enmiendas, modifican requerimientos específicos de la contabilidad de coberturas, para permitir que la contabilidad de coberturas continúe para las coberturas afectadas durante el periodo de incertidumbre antes de que la cobertura de ítems o instrumentos afectados por la actual tasa de interés de referencia sea modificada como resultado de las reformas en marcha de la tasa de interés de referencia.

Estas modificaciones son relevantes para la Entidad dado que aplica contabilidad de cobertura a su exposición a tasas de interés de referencia. Los impactos por las modificaciones aplicadas a la contabilidad de la Entidad son como sigue:

- La Entidad retendrá las ganancias o pérdidas acumuladas por la reserva de la cobertura de los flujos de efectivo designados a flujos de efectivo que son sujetos a la Reforma de Tasa de Interés de Referencia, aunque haya cierta incertidumbre sobre la Reforma de Tasa de Interés de Referencia con respecto al tiempo y cantidad de las partidas cubiertas de flujos de efectivo. La Entidad deberá considerar que no se espera que coberturas de flujos de efectivo a futuro ocurran debido por otras razones que no son las de la Reforma de Tasa de Interés de Referencia, las ganancias o pérdidas acumuladas serán inmediatamente reclasificadas a resultados.

Las modificaciones también introducen un nuevo requerimiento de revelación por IFRS 7 para las relaciones de cobertura que son sujetas a excepciones introducidas por la modificación a la IFRS 9. La nueva revelación se presenta en la nota.

Impacto inicial de la aplicación de otras IFRS nuevas y modificadas que son efectivas para los ejercicios y periodos de reporte que comiencen a partir del 1 de enero de 2020

En el presente año, la Entidad ha aplicado las modificaciones e interpretaciones a IFRS abajo mencionadas emitidas por el Comité que son efectivas por el periodo de reporte que empiece a partir del 1 de enero de 2020. La adopción no ha tenido algún impacto material en las revelaciones o en las cantidades de estos estados financieros consolidados.



Modificaciones a las referencias del Marco Conceptual en las IFRS

La Entidad ha adoptado las modificaciones incluidas en *Modificaciones a las referencias del Marco Conceptual en las IFRS* por primera vez en este año. Las modificaciones incluyen enmiendas derivadas a las normas afectadas que ahora se refieren al nuevo *Marco Conceptual*. No todas las modificaciones, sin embargo, actualizan dichos pronunciamientos con respecto a las referencias y frases del *Marco Conceptual* que se refieren al *Marco Conceptual* revisado. Algunos pronunciamientos solo se actualizan para indicar a que versión del *Marco Conceptual* hacen referencia (el *Marco Conceptual* del IASC adoptado por el IASB en 2001, el *Marco Conceptual* del IASB de 2010, o el nuevo y revisado *Marco Conceptual* de 2018) o para indicar las definiciones de las normas que no han sido actualizadas con las nuevas definiciones desarrolladas en el *Marco Conceptual revisado*.

Las normas que han tenido modificaciones son IFRS 2, IFRS 3, IFRS 6, IFRS 14, IAS 1, IAS 8, IAS 34, IAS 37, IAS 38, IFRIC 12, IFRIC 19, IFRIC 20, IFRIC 22, y SIC-32.

La Entidad ha adoptado las modificaciones a la IFRS 3 por primera vez en el año. Las modificaciones aclaran que mientras que los negocios usualmente tienen salidas, las salidas no son requeridas para un conjunto integrado de actividades o activos para que califiquen como un negocio. Para que se considere un negocio un conjunto de actividades o activos debe incluir, como mínimo, entradas y un proceso sustantivo que conjuntamente contribuyan a la creación de salidas.

Modificaciones a la IFRS 3 Definición de un negocio

La modificación elimina la evaluación de si los participantes del mercado son capaces de reemplazar alguna entrada o proceso y continuar con las salidas. Las modificaciones también introdujeron una guía adicional que ayuda a determinar si un proceso sustantivo ha sido adquirido.

Las modificaciones introdujeron una prueba de concentración opcional que permite una evaluación simplificada de si un conjunto adquirido de actividades y activos no es un negocio. Bajo la prueba de concentración opcional, el conjunto adquirido de actividades y activos no es un negocio si sustancialmente todos los valores razonables de los activos adquiridos son concentrados en un mismo activo identificable o grupo de activos similares.

Las modificaciones son aplicadas prospectivamente a todas las combinaciones de negocios o adquisición de activos para los cuales la fecha de adquisición es en o después del 1 de enero de 2020.

Modificaciones a la IAS 1 y a la IAS 8 Definición de materialidad

La Entidad ha adoptado las modificaciones a la IAS 1 y la IAS 8 en el año. Las modificaciones hicieron la definición “material” en las IAS 1 más fácil de entender y no se pretende alterar el concepto subyacente de materialidad en las IFRS. El concepto de “oscurecer” la información material con información inmaterial ha sido incluido como parte de la nueva definición.

El umbral de la materialidad que influye en los usuarios ha sido cambiado de ‘podrían influenciar’ a ‘razonablemente se espera que puedan influenciar’.

La definición de “material” en la IAS 8 ha sido reemplazada por una referencia a la definición en la IAS 1. Además, el IASB modificó otras normas y el *Marco Conceptual* para contener una definición de “material” para asegurar consistencia.



Normas IFRS nuevas y modificadas que aún no son efectivas

En la fecha de autorización de estos estados financieros consolidados, la Entidad no ha aplicado las siguientes Normas IFRS nuevas y modificadas que se han emitido pero que aún no están vigentes:

Modificaciones a IAS 1	<i>Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes.</i>
Modificaciones a IFRS 3	Referencias al marco conceptual
Modificaciones a IAS 16	<i>Propiedad, Planta y Equipo - antes de ser utilizados</i>
Modificaciones a IAS 37	<i>Contratos onerosos - costos de cumplir con un contrato</i>
Mejoras anuales a IFRS ciclo del 2018 - 2020	<i>Modificaciones a IFRS 1 Primera adopción de las Normas Internacionales de Información financiera, IFRS 9 Instrumentos Financieros</i>

La Administración no espera que la adopción de los estándares antes mencionados tenga un impacto importante en los estados financieros consolidados de la Entidad en períodos futuros, excepto como se indica a continuación:

Modificaciones a IAS Clasificación de Pasivos como Circulante y No-circulante

Las modificaciones a IAS 1 afectan solo a la presentación de los pasivos como circulantes y no circulantes en el estado de posición financiera y no por el monto o tiempo en el cual se reconoce cualquier activo, pasivo, ingreso o gasto, o la información revelada acerca de esas partidas.

Las modificaciones aclaran que la clasificación de los pasivos como circulantes y no circulantes se basa en los derechos de la existencia al final del periodo de reporte, especifica que la clasificación no se ve afectada por las expectativas acerca de si la entidad va a ejercer el derecho de aplazar la cancelación del pasivo, explicar que existen derechos si hay convenios que se deban cumplir al final del periodo de reporte, e introducir una definición del ‘acuerdo’ para dejar en claro que el acuerdo se refiere a la transferencia de efectivo de la contraparte, instrumentos de capital, otros activos o servicios.

Las modificaciones son aplicadas retrospectivamente para periodos anuales que inician en o después del 1 de enero de 2023, con la aplicación anticipada permitida.

Modificaciones a IFRS 3 - Referencia al Marco Conceptual

Las modificaciones actualizan IFRS 3 para que se pueda referir al *Marco Conceptual* 2018 en lugar del *Marco* de 1989. También añadieron un requerimiento que, para obligaciones dentro del alcance de IAS 37, un comprador aplica la IAS 37 para determinar si la fecha de adquisición es una obligación presente o existe como resultado a partir de un evento pasado. Por gravámenes que estén dentro del alcance de IFRIC 21 *Gravámenes*, el comprador aplica IFRIC 21 para determinar si la obligación da lugar a un pasivo para pagar el gravamen que ocurrió en la fecha de adquisición.

Finalmente, las modificaciones agregan una declaración explícita que el comprador no reconocerá un activo contingente adquirido de una combinación de negocios.

Las modificaciones son efectivas para las combinaciones de negocios cuya fecha de adquisición sea en o después del periodo inicial del primer periodo anual iniciando en o después del 1 de enero de 2022. Con opción a aplicación anticipada si la entidad también aplica todas las otras referencias actualizadas (publicadas junto con el *Marco Conceptual*) al mismo tiempo o anticipadamente.

Modificaciones a IAS 16 - Propiedad, Planta y Equipo - Antes de ser usados.

Las modificaciones prohíben la deducción del costo de un activo de propiedad, planta o equipo cualquier ingreso de vender el activo después de que esté listo para usarse, por ejemplo, ingresos mientras el activo se lleva a la ubicación y se realiza el acondicionamiento necesario para que sea operable en la manera que está destinado de acuerdo a la administración. Por consiguiente, una entidad debe reconocer esos ingresos por ventas y costos en resultados. La Entidad mide los costos de esas partidas conforme a la IAS 2 *Inventarios*.



Las modificaciones aclaran el significado de ‘probar si un activo funciona adecuadamente’. Ahora IAS 16 especifica esto como una evaluación en la cual el desempeño físico y técnico del activo es capaz de ser usado en la producción o en el suministro de bienes o servicios, para renta u otros, o propósitos administrativos.

Si no se presenta por separado en el estado de resultados integrales, los estados financieros deberán revelar las cantidades de ingresos y costos en resultados relacionados a partidas que no son una salida por las actividades ordinarias de la entidad, en la línea de partida(s) en el estado de resultados integrales donde se incluyan los ingresos y costos.

Las modificaciones son aplicadas retrospectivamente, pero solo a las partidas de propiedad, planta y equipo que son traídas a la ubicación y condiciones necesarias para que sean capaces de operarse como la administración lo tiene planeado en o después del inicio del periodo en el cual se presentan los estados financieros de la entidad en los cuales aplique por primera vez las modificaciones.

La Entidad deberá reconocer el efecto acumulado de la aplicación inicial de las modificaciones como un ajuste al balance en las utilidades retenidas (o algún componente de capital, que sea apropiado) al inicio del primer periodo que se presente.

Las modificaciones son efectivas para periodos anuales que inicien el 1 de enero de 2022 con opción de aplicación anticipada.

Modificaciones a IAS 37 - Contratos Onerosos - Costos por Cumplir un Contrato

Las modificaciones especifican que los ‘costos por cumplir’ un contrato comprende los ‘costos relacionados directamente al contrato’. Los costos que se relacionan directamente a un contrato consisten de los costos incrementales y los costos por cumplir un contrato (ejemplo: mano de obra o materiales) y la asignación de otros costos que se relacionen directamente para cumplir un contrato (como la asignación de la depreciación a las partidas de propiedad, planta y equipo para cumplir el contrato).

Las modificaciones aplican para contratos en los cuales la entidad no ha cumplido aún con todas sus obligaciones al inicio del periodo anual de reporte en los cuales la entidad aplique por primera vez las modificaciones. Los comparativos no deben reformularse. En cambio, la Entidad debe reconocer el efecto acumulado de la aplicación inicial de las modificaciones como un ajuste al balance en las utilidades retenidas o algún otro componente de capital, como sea apropiado, para la fecha de aplicación inicial.

Las modificaciones son efectivas para periodos anuales que inicien en o después del 1 de enero de 2022, con opción de aplicación anticipada.

Modificaciones Anuales a las normas IFRS 2018-2020

Las *Modificaciones Anuales* incluyen la modificación a cuatro normas.

IFRS 1 Adopción por Primera Vez de las Normas Internacionales de Información Financiera

La modificación provee alivio adicional para la subsidiaria que adopta por primera vez después que su matriz con respecto a la contabilidad por las diferencias acumuladas por conversión. Como resultado de las modificaciones, una subsidiaria usa la excepción de IFRS 1: D16(a) ahora puede elegir mediar los efectos acumulados por conversión de las operaciones extranjeras a valor en libros que sería lo que se incluye en los estados consolidados de la matriz, basado en la fecha de transición de la matriz a IFRS, si no hubo ajustes por los procedimientos de consolidación y por los efectos de combinación de negocios en los que la matriz adquirió a la subsidiaria. Una elección similar está disponible para una asociada o negocio conjunto que usa la excepción en IFRS 1: D16(a).



La modificación es efectiva para periodos que inicien en o después del 1 de enero de 2022, con opción de adopción anticipada.

IFRS 9 Instrumentos Financieros

La modificación aclara que al aplicar la prueba del '10%' para evaluar si se debe dar de baja un pasivo financiero, una entidad incluye solo las cuotas pagadas o recibidas entre la entidad (el prestatario) y el prestador, incluyendo cuotas pagadas o recibidas por la entidad o el prestador.

Las enmiendas son aplicadas prospectivamente a las modificaciones o cambios que ocurran en o después de la fecha que la entidad aplica por primera vez la enmienda.

La modificación es efectiva para periodos anuales que empiezan en o después del 1 de enero de 2022, con opción a aplicación anticipada.

4. Principales políticas contables

a. *Declaración de cumplimiento*

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRS emitidas por el IASB.

b. *Bases de preparación*

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, los cuales se valúan a cantidades revaluadas o a sus valores razonables al cierre de cada período, como se explica en las políticas contables incluidas más adelante.

i. Costo histórico

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

ii. Valor razonable

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando directamente otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características del activo o pasivo, si los participantes del mercado tomarían esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición. El valor razonable para propósitos de medición y / o revelación de estos estados financieros consolidados se determina de forma tal, a excepción de las transacciones con pagos basados en acciones que están dentro del alcance de la IFRS 2, las operaciones de arrendamiento que están dentro del alcance de la IAS 17, y las valuaciones que tienen algunas similitudes con valor razonable, pero no es un valor razonable, tales como el valor neto de realización de la IAS 2 o el valor en uso de la IAS 36.

Además, para efectos de información financiera, las mediciones de valor razonable se clasifican en el Nivel 1, 2 o 3 con base en el grado en que son observables los datos de entrada en las mediciones y su importancia en la determinación del valor razonable en su totalidad, las cuales se describen de la siguiente manera:

- Nivel 1 Se consideran precios de cotización en un mercado activo para activos o pasivos idénticos que la Entidad puede obtener a la fecha de la valuación;
- Nivel 2 Datos de entrada observables distintos de los precios de cotización del Nivel 1, sea directa o indirectamente;



- Nivel 3 Considera datos de entrada no observables.

Negocio en marcha

Los estados financieros consolidados han sido preparados por la Administración asumiendo que la Entidad continuará operando como un negocio en marcha.

Derivado de la incertidumbre y duración de la pandemia COVID 19, la Entidad analizó las siguientes consideraciones para determinar si el supuesto de continuar como un negocio en marcha le es aplicable.

- A pesar de las disminuciones en algunos aforos carreteros, la Entidad tiene una posición muy sólida en términos de liquidez, así como una exposición limitada a pérdidas crediticias o de valuación de activos.
- De igual manera, los períodos de vigencia de las concesiones, le permiten asumir que la situación económica actual se podrá revertir en el futuro, lo cual le permitirá cumplir los compromisos y obligaciones como hasta la fecha ha sucedido.
- Todas las obligaciones asumidas, incluyendo el servicio de la deuda de los derechos de cobro cedidos futuros (deuda bursatilizada), han sido cumplidas a pesar de la reducción de ingresos por aforos carreteros.
- La existencia y acceso a las vacunas contra la pandemia de *COVID-19*, está permitiendo la reactivación de los sectores económicos más afectados y existe una clara tendencia a la recuperación de los aforos previos a la pandemia.

c. ***Bases de consolidación de estados financieros***

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y los de sus subsidiarias. El control se obtiene cuando la Entidad:

- Tiene el poder sobre la inversión;
- Está expuesta, o tiene los derechos, a rendimientos variables derivados de su participación con dicha entidad; y
- Tiene la capacidad de afectar tales rendimientos a través de su poder sobre la entidad en la que invierte.

La Entidad reevalúa si tiene o no el control en una entidad si los hechos y circunstancias indican que hay cambios a uno o más de los tres elementos de control que se listaron anteriormente.

Cuando la Entidad tiene menos de la mayoría de los derechos de voto de una participada, tiene poder sobre la misma cuando los derechos de voto son suficientes para otorgarle la capacidad práctica de dirigir sus actividades relevantes, de forma unilateral. La Entidad considera todos los hechos y circunstancias relevantes para evaluar si los derechos de voto de la Entidad en la participada son suficientes para otorgarle poder, incluyendo:

- El porcentaje de participación de la Entidad en los derechos de voto en relación con el porcentaje y la dispersión de los derechos de voto de los otros tenedores de los mismos;
- Los derechos de voto potenciales mantenidos por la Entidad, por otros accionistas o por terceros;
- Los derechos derivados de otros acuerdos contractuales, y
- Cualquier hecho y circunstancia adicional que indiquen que la Entidad tiene, o no tiene, la capacidad actual de dirigir las actividades relevantes en el momento en que las decisiones deben tomarse, incluidas las tendencias de voto de los accionistas en las asambleas anteriores.



Las subsidiarias se consolidan desde la fecha en que se transfiere el control a la Entidad, y se dejan de consolidar desde la fecha en la que se pierde el control. Las ganancias y pérdidas de las subsidiarias adquiridas o vendidas durante el año se incluyen en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales desde la fecha que la tenedora obtiene el control o hasta la fecha que se pierde, según sea el caso.

La utilidad y cada componente de los otros resultados integrales se atribuyen a las participaciones controladoras y no controladoras. El resultado integral de las subsidiarias se atribuye a las participaciones controladoras y no controladoras aún si da lugar a un déficit en éstas últimas.

La participación accionaria en el capital social de las principales subsidiarias que se incluyen en la consolidación de estados financieros se muestra a continuación:

	Participación			Actividad
	2020	2019	2018	
	(%)	(reestructurados) (%)	reestructurados (%)	
Segmento de construcción:				
Pinfra Sector Construcción, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones
Experconstructores Zacatecana, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones
Adepay, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones
Operadora Autopistas Nacionales Equivent, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción en general
Segmento de materiales:				
Materiales e Insumos				
Infraestructurales, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	100	100	100	Tenedora de acciones
Grupo Corporativo Interestatal, S. A. de C. V.	100	100	100	Producción de mezcla asfáltica
Suministros Especializados de Puebla, S. A. de C. V.	100	100	100	Producción de mezcla asfáltica
Mexicana de Cales, S. A. de C. V.	77.7	77.7	77.7	Producción de cales
Tribasa Sector Inmobiliario, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones e inmobiliaria.
Segmento de concesión:				
Grupo Concesionario de México, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora de acciones
Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C. V.	81.7	81.7	77.8	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria Pac, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Autopista Tenango Ixtapan de la Sal, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria Santa Ana Altar, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras



	2020 %	Participación		Actividad
		2019 (reestructurados) %	2018 reestructurados %	
Promotora de Carreteras Ecatepec Pirámides, S. A. de C. V.	85.38	87.9	85.4	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Promotora PP, S. A. de C. V.	85.4	87.9	85.4	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Autovías Terrestres, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Autovías San Martín Texmelucan, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Promovías Terrestres, S. A. de C. V.	100	87.9	85.4	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Impulvías Terrestres, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Desarrollo Global de Concesiones, S. A. de C. V.	78,61	82.4	78.7	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S. A. de C. V. ⁽²⁾	96.8	80	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria ASM, S. A. de C. V.	85.37	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria de Autopistas Angelópolis, S. A. de C. V.	100	100	100	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria de Autopistas Michoacán, S. A. de C. V.	100	100	25.20	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Concesionaria de Autopistas Morelos, S. A. de C. V. ⁽⁵⁾	51.48	51	51	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Operadora de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V.	100	100	25.20	Operadora de carreteras concesionadas
Operadora Metropolitana de Carreteras, S. A. de C. V.	100	100	100	Operadora de carreteras concesionadas
Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V.	100	100	100	Operadora de puertos



	2020 %	Participación		Actividad
		2019 (reestructurados) %	2018 reestructurados %	
Concesionaria Libramiento Aguascalientes, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Construcción, explotación y conservación de carreteras
Personal en Desarrollo Infraestructural, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Operadora de carreteras concesionadas
Profesionales en Desarrollo Infraestructural, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Operadora de carreteras concesionadas
Integración de Trabajadores Náuticos, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Operadora de carreteras concesionadas
Operadora de La Sultana, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾	100	-	-	Operadora de carreteras concesionadas
Fomento Soluciones Corporativas, S. A. de C. V.	100	100	100	Tenedora
Inversionistas en Infraestructura Privada, S.A. de C.V. (IIP)	60.75	-	-	Tenedora de la SOFOM SOFOM Entidad No Regulada)
Preporod, S. A. de C. V.	60.75	-	-	
Fideicomiso Irrevocable No. F/2886 "Fibra E"	53.61	58.71	50.10	Fibra
Pinfra Global, LLC ⁽³⁾	100	100	-	Tenedora de acciones
Artu Holdings, LLC ⁽³⁾	100	100	-	Tenedora de acciones
Pinfra Global Partners, LP ⁽³⁾	100	100	-	Tenedora de acciones
Pinfra US, LLC ⁽³⁾	100	100	-	Tenedora de acciones

- (1) Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, Materiales e Insumos Infraestructurales, S. A. de C. V. tiene una inversión en el capital social del 77.75% de Mexicana de Cales, S. A. de C. V., lo cual forma parte de la participación no controladora es la que se muestra en los estados consolidados de posición financiera.
- (2) Con fecha 31 de julio de 2019, mediante Acta Extraordinaria de Asamblea, Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S. A. de C. V. aumentó su capital social correspondiendo a la parte no controladora por aproximadamente \$920 millones
- (3) Durante 2019, se constituyeron las Entidades Pinfra Global, LLC, Artu Holdings, LLC, Pinfra Global Partners, LP, Pinfra US, LLC en Delaware, Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2020 se tienen operaciones reducidas y 2019 no tienen operación.
- (4) Durante 2020, derivado de la adjudicación de la concesión carretera del tramo Libramiento Carretero Poniente de la Ciudad de Aguascalientes se constituyeron las siguientes entidades: Concesionaria Libramiento Aguascalientes, S. A. de C. V., Personal en Desarrollo Infraestructural, S. A. de C. V., Profesionales en Desarrollo Infraestructural, S. A. de C. V., Integración de Trabajadores Náuticos, S. A. de C. V. y Operadora de La Sultana, S. A. de C. V.
- (5) En la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 8 de febrero de 2019, se aprobó cancelar la prima no pagada sobre la suscripción de acciones por la cantidad de \$20,436, la cual fue registrado en contabilidad. Del mismo modo a través del acta del 8 de febrero de 2019 se resolvió aumentar el capital social por \$420,000 de los cuales \$320,000 se realizarían mediante capitalización de aportaciones para futuros aumentos de capital de sus accionistas Grupo Concesionario de México, S. A. de C. V. y Proyectos de Autopistas Privadas, S. A. de C. V. por \$170,474 y \$149,526 respectivamente, la diferencia fue pagada en efectivo y corresponden 49,000 a la parte no controladora, este movimiento fue registrado hasta el ejercicio 2020. Por el movimiento anterior, se registró un aumento de \$198,536 en la participación no controladora.



En adición a lo anterior, la Entidad consolida ciertos fideicomisos en los que se ha determinado que en sustancia tiene control y son los que se muestran en la Nota 7.

Cuando es necesario, se realizan ajustes a los estados financieros de las subsidiarias para alinear sus políticas contables de conformidad con las políticas contables de la Entidad.

Todos los saldos, operaciones y flujos de efectivo con partes relacionadas se han eliminado en la consolidación.

Cambios en las participaciones de la Entidad en las subsidiarias existentes

Los cambios en las inversiones en las subsidiarias de la Entidad que no den lugar a una pérdida de control se registran como transacciones de capital. El valor en libros de las inversiones y participaciones no controladoras de la Entidad se ajusta para reflejar los cambios en las correspondientes inversiones en subsidiarias. Cualquier diferencia entre el importe por el cual se ajustan las participaciones no controladoras y el valor razonable de la contraprestación pagada o recibida se reconoce directamente en el capital contable y se atribuye a los propietarios de la Entidad.

d. *Activos financieros*

Todas las compras o ventas regulares de activos financieros se reconocen y se dan de baja en una fecha de negociación. Las compras o ventas regulares son compras o ventas de activos financieros que requieren la entrega de activos dentro del plazo establecido por la regulación o prácticas habituales en el mercado.

Todos los activos financieros reconocidos se miden posteriormente en su totalidad, ya sea a costo amortizado o valor razonable, según la clasificación de los activos financieros.

Clasificación de activos financieros

Instrumentos de deuda que cumplan con las siguientes condicionales se miden subsecuentemente a costo amortizado:

- Si el activo financiero se mantiene en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos financieros con el objetivo de obtener flujos contractuales de efectivo; y
- Los términos contractuales del activo financiero dan lugar en fechas específicas a flujos de efectivo que son únicamente pagos de principal e interés sobre el monto del principal.

(i) *Costo Amortizado y método de interés efectivo*

El método de interés efectivo es un método para calcular el costo amortizado de un instrumento de deuda y para asignar los ingresos por intereses durante el período relevante.

Para los activos financieros que no fueron comprados u originados por activos financieros con deterioro de crédito (por ejemplo, los activos que tienen deterioro de crédito en el reconocimiento inicial), la tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente las entradas futuras de efectivo esperadas (incluidas todas las comisiones y puntos pagados o recibidos que forma parte integrante de la tasa de interés efectiva, los costos de transacción y otras primas o descuentos) excluyendo las pérdidas crediticias esperadas, a lo largo de la vida esperada del instrumento de deuda o, en su caso, un período más corto, al importe en libros bruto del instrumento de deuda en el reconocimiento inicial. Para los activos financieros con deterioro crediticio comprados u originados, una tasa de interés efectiva ajustada por crédito se calcula descontando los flujos de efectivo futuros estimados, incluidas las pérdidas crediticias esperadas, al costo amortizado del instrumento de deuda en el reconocimiento inicial.



El costo amortizado de un activo financiero es el monto al cual el activo financiero se mide en el reconocimiento inicial menos los reembolsos del principal, más la amortización acumulada utilizando el método de interés efectivo de cualquier diferencia entre ese monto inicial y el monto de vencimiento, ajustado por cualquier pérdida. El valor bruto en libros de un activo financiero es el costo amortizado de un activo financiero antes de ajustar cualquier provisión para pérdidas.

Los ingresos por interés se reconocen usando el efecto de interés efectivo para los instrumentos de deuda medidos subsecuentemente a costo amortizado y a valor razonable a través de otros resultados integrales. Para los activos financieros comprados u originados distintos de los activos financieros con deterioro de crédito, los ingresos por intereses se calculan aplicando la tasa de interés efectiva al valor en libros bruto de un activo financiero, excepto para los activos financieros que posteriormente han sufrido deterioro de crédito (ver debajo). Para los activos financieros que posteriormente se han deteriorado el crédito, los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva al costo amortizado del activo financiero. Si en periodos de reporte posteriores el riesgo crediticio en el instrumento financiero con deterioro crediticio mejora, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio, los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva al valor en libros bruto del activo financiero.

Para los activos financieros adquiridos u originados que tengan deterioro crediticio, la Entidad reconoce los ingresos por intereses aplicando la tasa de interés efectiva ajustada por crédito al costo amortizado del activo financiero a partir de su reconocimiento inicial. El cálculo no vuelve a la base bruta, incluso si el riesgo crediticio del activo financiero mejora posteriormente, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio.

Los ingresos por interés son reconocidos por resultados (ganancias / pérdidas) y es incluido en el concepto "Productos financieros".

(ii) *Activos Financieros a valor razonable a través de resultados*

Los activos financieros que no cumplen con los criterios para ser medidos al costo amortizado o valor razonable a través de otros resultados integrales (ver (i) a (iii) arriba) se miden a valor razonable a través de resultados. Específicamente:

- Las inversiones en instrumentos de capital se clasifican a valor razonable a través de resultados, a menos que la Entidad designe una inversión de capital que no se mantiene para negociar ni una contraprestación contingente que surja de una combinación de negocios a valor razonable a través de otros resultados integrales en el reconocimiento inicial.
- Los instrumentos de deuda que no cumplen con los criterios de costo amortizado o con los criterios de valor razonable a través de otros resultados integrales se clasifican con valor razonable a través de resultados. Además, los instrumentos de deuda que cumplen con los criterios de costo amortizado o los criterios valor razonable a través de otros resultados integrales pueden designarse como valor razonable a través de resultados en el momento del reconocimiento inicial si dicha designación elimina o reduce significativamente una inconsistencia de medición o reconocimiento (denominada "disparidad contable") que surgiría de la medición activos o pasivos o el reconocimiento de las ganancias y pérdidas sobre ellos en diferentes bases. La Entidad no ha designado ningún instrumento de deuda con valor razonable a través de resultados.

Los activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales se miden a valor razonable al final de cada período de reporte, con cualquier ganancia o pérdida de valor razonable reconocida en utilidad o pérdida en la medida en que no sean parte de una relación de cobertura designada. La ganancia o pérdida neta reconocida en utilidad o pérdida incluye cualquier dividendo o interés ganado en el activo financiero y se incluye en la partida de "Gastos financieros o productos financieros".



Gastos financieros o productos financieros

El valor en libros de los activos financieros denominados en una moneda extranjera se determina en esa moneda extranjera y se convierte al tipo de cambio al final de cada período sobre el que se informa. Específicamente;

- Para los activos financieros medidos al costo amortizado que no forman parte de una relación de cobertura designada, las diferencias cambiarias se reconocen en resultados en la partida “Gastos financieros o productos financieros”;
- Para los instrumentos de deuda medidos a valor razonable a través de otros resultados integrales que no son parte de una relación de cobertura designada, las diferencias cambiarias en el costo amortizado del instrumento de deuda se reconocen en resultados en la partida de “Gastos financieros o productos financieros”. Otras diferencias cambiarias se reconocen en otro resultado integral en la reserva de revaluación de inversiones;
- Para los activos financieros medidos a valor razonable a través de resultados que no forman parte de una relación de cobertura designada, las diferencias cambiarias se reconocen en resultados en la partida de “Gastos financieros o productos financieros”; y
- Para los instrumentos de capital medidos a valor razonable a través de otros resultados integrales, las diferencias cambiarias se reconocen en otro resultado integral en la reserva de revaluación de inversiones.

Ver la política de contabilidad de coberturas respecto a las diferencias cambiarias donde el componente de riesgo de una moneda extranjera para un activo financiero designado como un instrumento de cobertura de riesgo de una moneda extranjera.

Deterioro de activos financieros

La Entidad reconoce una provisión para pérdidas crediticias esperadas en inversiones en instrumentos de deuda que se miden a costo amortizado, cuentas por cobrar comerciales y activos contractuales, así como en contratos de garantía financiera. El monto de las pérdidas crediticias esperadas se actualiza en cada fecha de reporte para reflejar los cambios en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial del instrumento financiero respectivo.

La Entidad reconoce pérdidas crediticias esperadas de por vida para las cuentas por cobrar comerciales, los activos contractuales. Las pérdidas crediticias esperadas en estos activos financieros se estiman utilizando una matriz de provisión basada en la experiencia histórica de pérdidas crediticias de la Entidad, ajustada por factores que son específicos de los deudores, las condiciones económicas generales y una evaluación tanto de la dirección actual como de la previsión de Condiciones en la fecha de reporte, incluyendo el valor temporal del dinero cuando sea apropiado.

Para todos los demás instrumentos financieros, la Entidad reconoce la pérdida crediticia esperada de por vida cuando ha habido un aumento significativo en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Sin embargo, si el riesgo crediticio en el instrumento financiero no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial, la Entidad mide la provisión para pérdidas para ese instrumento financiero en una cantidad igual a la pérdida crediticia esperada a 12 meses.

La pérdida crediticia esperada de por vida representa las pérdidas crediticias esperadas que resultarán de todos los eventos de incumplimiento posibles durante la vida útil esperada de un instrumento financiero. En contraste, la pérdida crediticia esperada a 12 meses representa la parte de la pérdida esperada de por vida que se espera que resulte de los eventos predeterminados en un instrumento financiero que sean posibles dentro de los 12 meses posteriores a la fecha del informe.



(i) *Incremento significativo en el riesgo de crédito*

Al evaluar si el riesgo de crédito en un instrumento financiero ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial, la Entidad compara el riesgo de que ocurra un incumplimiento en el instrumento financiero en la fecha de reporte con el riesgo de un incumplimiento en el instrumento financiero en la fecha de inicio. reconocimiento. Al realizar esta evaluación, la Entidad considera información tanto cuantitativa como cualitativa que sea razonable y fundamentada, incluida la experiencia histórica y la información prospectiva que está disponible sin costo o esfuerzo innecesario. La información prospectiva considerada incluye las perspectivas futuras de las industrias en las que operan los deudores de la Entidad, obtenidas de informes de expertos económicos, analistas financieros, organismos gubernamentales, grupos de expertos pertinentes y otras organizaciones similares, así como la consideración de varias fuentes externas de información real e información económica proyectada relacionada con las operaciones centrales de la Entidad.

Independientemente del resultado de la evaluación anterior, la Entidad supone que el riesgo de crédito en un activo financiero ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial cuando los pagos contractuales tienen un vencimiento de más de 30 días, a menos que la Entidad tenga información razonable y confiable que demuestre lo contrario.

A pesar de lo anterior, la Entidad asume que el riesgo de crédito en un instrumento financiero no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial si se determina que el instrumento financiero tiene un riesgo crediticio bajo en la fecha de reporte. Se determina que un instrumento financiero tiene un riesgo de crédito bajo si:

- (1) El instrumento financiero tiene un riesgo de incumplimiento bajo,
- (2) El deudor tiene una notoria capacidad de cumplir sus obligaciones de flujos contractuales de efectivo en el corto plazo, y
- (3) Cambios adversos en condiciones económicas y de negocios en el largo plazo pueden reducir la habilidad de que el deudor pueda cumplir con sus obligaciones contractuales de efectivo, pero no sucederá necesariamente.

(ii) *Definición de incumplimiento*

La Entidad considera que lo siguiente constituye un evento de incumplimiento para fines de administración de riesgo de crédito interno, ya que la experiencia histórica indica que los activos financieros no son recuperables cuando cumplen con cualquiera de los siguientes criterios:

- Cuando el deudor incumple los convenios financieros;
- La información desarrollada internamente u obtenida de fuentes externas indica que es improbable que el deudor pague a sus acreedores, incluida la Entidad, en su totalidad (sin tener en cuenta ninguna garantía que tenga la Entidad).

Independientemente del análisis anterior, la Entidad considera que el incumplimiento ha ocurrido cuando un activo financiero tiene más de 90 días de vencimiento, a menos que la Entidad tenga información razonable y confiable para demostrar que un criterio de incumplimiento más atrasado es más apropiado.

(iii) *Activos financieros con deterioro crediticio*

Un activo financiero tiene deterioro crediticio cuando se han producido uno o más eventos que tienen un impacto perjudicial en los flujos de efectivo futuros estimados de ese activo financiero. La evidencia de que un activo financiero tiene deterioro crediticio incluye datos observables sobre los siguientes eventos:

- (a) Dificultad financiera significativa por parte del emisor o del deudor;



- (b) El incumplimiento de un contrato, como un incumplimiento o un evento vencido (ver (ii) arriba);
- (c) Los prestamistas del deudor, por razones económicas o contractuales relacionadas con la dificultad financiera del deudor, le otorgan al deudor una concesión que los prestamistas no considerarían de otra manera;
- (d) Es cada vez más probable que el deudor entre en bancarrota o alguna otra reorganización financiera; o
- (e) La extinción de un Mercado funcional para el activo financiero por sus dificultades financieras.

(iv) *Política de bajas*

La Entidad da de baja un activo financiero cuando hay información que indique que el deudor se encuentra en una dificultad financiera grave y no existe una perspectiva realista de recuperación, por ejemplo, cuando el deudor ha sido colocado en liquidación o ha entrado en un proceso de quiebra, o en el caso de cuentas por cobrar comerciales, cuando los montos vencen a más de dos años, lo que ocurra antes. Los activos financieros dados de baja aún pueden estar sujetos a actividades de cumplimiento bajo los procedimientos de recuperación de la Entidad, teniendo en cuenta el asesoramiento legal cuando sea apropiado. Cualquier recuperación realizada se reconoce en resultados.

(v) *Medición y reconocimiento de pérdidas crediticias esperadas*

La medición de las pérdidas crediticias esperadas es una función de la probabilidad de incumplimiento, la pérdida dada el incumplimiento (es decir, la magnitud de la pérdida si existe un incumplimiento) y la exposición en el incumplimiento. La evaluación de la probabilidad de incumplimiento y la pérdida dada por defecto se basa en datos históricos ajustados por información prospectiva como se describe anteriormente.

e. ***Pasivos financieros y capital***

Clasificación como deuda o capital

Los instrumentos de deuda y de capital se clasifican como pasivos financieros o como capital de acuerdo con el contenido de los acuerdos contractuales y las definiciones de un pasivo financiero y un instrumento de capital.

Instrumentos de capital

Un instrumento de capital es cualquier contrato que evidencie un interés residual en los activos de una entidad después de deducir todos sus pasivos. Los instrumentos de capital emitidos por la Entidad se reconocen a los ingresos recibidos, netos de los costos directos de emisión.

La recompra de los instrumentos de capital propios de la Entidad se reconoce y se deduce directamente en el capital. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en utilidad o pérdida en la compra, venta, emisión o cancelación de los instrumentos de capital propios de la Entidad.

Instrumentos compuestos

Los componentes de los títulos de préstamos convertibles emitidas por la Entidad se clasifican por separado como pasivos financieros y capital, de acuerdo con el contenido de los acuerdos contractuales y las definiciones de un pasivo financiero y un instrumento de capital. Una opción de conversión que se liquidará mediante el intercambio de un monto fijo de efectivo u otro activo financiero por un número fijo de los instrumentos de capital propios de la Entidad es un instrumento de capital.



Pasivos financieros

Todos los pasivos financieros se miden subsecuentemente a costo amortizado utilizando el método de interés efectivo o a valor razonable a través de resultados.

Sin embargo, los pasivos financieros que surgen cuando una transferencia de un activo financiero no califica para la baja o cuando se aplica el enfoque de participación continua, y los contratos de garantía financiera emitidos por la Entidad, se miden de acuerdo con las políticas contables específicas que se detallan a continuación.

Pasivos financieros a valor razonable a través de resultados

Los pasivos financieros se clasifican a valor razonable a través de resultados cuando el pasivo financiero es (i) contraprestación contingente de una adquirente en una combinación de negocios, (ii) se mantiene para negociar o (iii) se designa como valor razonable a través de resultados.

Un pasivo financiero se clasifica como mantenido para negociar si:

- Se ha adquirido principalmente con el fin de recomprarlo a corto plazo; o
- En el reconocimiento inicial, es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados que la Entidad gestiona conjuntamente y tiene un patrón real reciente de toma de ganancias a corto plazo; o
- Es un derivado, a excepción de lo derivado que son un contrato de garantía financiera o un instrumento de cobertura designado y efectivo.

Un pasivo financiero que no se tenga para negociar o la consideración contingente de una adquirente en una combinación de negocios puede designarse como valor razonable a través de resultados en el momento del reconocimiento inicial si:

- Dicha designación elimina o reduce significativamente una inconsistencia de medición o reconocimiento que de otro modo surgiría; o
- El pasivo financiero forma parte de una Entidad de activos financieros o pasivos financieros o ambos, que se gestiona y su desempeño se evalúa sobre la base del valor razonable, de acuerdo con la gestión de riesgos documentada o la estrategia de inversión de la Entidad, y la información sobre la agrupación es proporcionado internamente sobre esa base; o
- Forma parte de un contrato que contiene uno o más derivados implícitos, y la IFRS 9 permite que todo el contrato combinado se designe como valor razonable a través de resultados.

Los pasivos financieros a Valor razonable a través de resultados se miden a valor razonable, y las ganancias o pérdidas que surgen de los cambios en el valor razonable se reconocen en resultados en la medida en que no forman parte de una relación de cobertura designada. La ganancia o pérdida neta reconocida en utilidad o pérdida incorpora cualquier interés pagado en el pasivo financiero y se incluye en la partida de “Gastos financieros o productos financieros” en resultados.

Sin embargo, para los pasivos financieros que se designan a Valor razonable a través de resultados, la cantidad de cambio en el valor razonable del pasivo financiero que es atribuible a los cambios en el riesgo de crédito de ese pasivo se reconoce en otro resultado integral, a menos que el reconocimiento de los efectos de los cambios en el riesgo de crédito del pasivo en otros ingresos comprensivos crearían o ampliarían un desajuste contable en resultados. El monto restante del cambio en el valor razonable del pasivo se reconoce en resultados. Los cambios en el valor razonable atribuibles al riesgo de crédito de un pasivo financiero que se reconocen en otro resultado integral no se reclasifican posteriormente a resultados. En su lugar, se transfieren a ganancias acumuladas una vez que se da de baja el pasivo financiero.



Las ganancias o pérdidas en los contratos de garantía financiera emitidos por la Entidad que son designados por la Entidad a valor razonable a través de resultados se reconocen en resultados.

El valor razonable se determina de la manera descrita en la Nota 21 (k) (1).

Pasivos financieros medidos subsecuentemente a costo amortizado

Los pasivos financieros que no son (i) consideración contingente de un adquirente en una combinación de negocios, (ii) mantenidos para negociar, o (iii) designados como valor razonable a través de resultados, se miden posteriormente al costo amortizado utilizando el método de interés efectivo.

El método de interés efectivo es un método para calcular el costo amortizado de un pasivo financiero y para asignar gastos de intereses durante el período relevante. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los pagos en efectivo futuros estimados (incluidos todos los cargos y puntos pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, los costos de transacción y otras primas o descuentos) durante la vida esperada del pasivo financiero, o (cuando sea apropiado) un período más corto, al costo amortizado de un pasivo financiero.

Gastos financieros o productos financieros

Para los pasivos financieros que están denominados en una moneda extranjera y se miden al costo amortizado al final de cada período de reporte, las ganancias y pérdidas en moneda extranjera se determinan con base en el costo amortizado de los instrumentos. Estas ganancias y pérdidas en moneda extranjera se reconocen en la partida “Gastos financieros o productos financieros” en resultados para pasivos financieros que no forman parte de una relación de cobertura designada. Para aquellos que están designados como un instrumento de cobertura para una cobertura de riesgo de moneda extranjera, las ganancias y pérdidas en moneda extranjera se reconocen en otro resultado integral y se acumulan en un componente separado del patrimonio.

El valor razonable de los pasivos financieros denominados en una moneda extranjera se determina en esa moneda extranjera y se convierte al tipo de cambio al final del periodo sobre el que se informa. Para los pasivos financieros que se miden a valor razonable a través de resultados, el componente de moneda extranjera forma parte de las ganancias o pérdidas del valor razonable y se reconoce en utilidad o pérdida para los pasivos financieros que no forman parte de una relación de cobertura designada.

f. ***Instrumentos financieros derivados***

La Entidad participa en una variedad de instrumentos financieros derivados para gestionar su exposición a riesgos de tasa de interés y de tipo de cambio, incluidos los contratos a plazo de divisas, opciones y swaps de tasas de interés. Los detalles adicionales de los instrumentos financieros derivados se revelan en la Nota 23.

Los derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable en la fecha en que se celebra un contrato de derivados y posteriormente se vuelven a medir a su valor razonable en cada fecha de informe. La ganancia o pérdida resultante se reconoce en utilidad o pérdida inmediatamente a menos que el derivado se designe y sea efectivo como un instrumento de cobertura, en cuyo caso el momento del reconocimiento en utilidad o pérdida depende de la naturaleza de la relación de cobertura.

Un derivado con un valor razonable positivo se reconoce como un activo financiero, mientras que un derivado con un valor razonable negativo se reconoce como un pasivo financiero. Los derivados no se compensan en los estados financieros a menos que la Entidad tenga tanto el derecho legal como la intención de compensar. El impacto de los Contratos Maestros de Red en la posición financiera de la Entidad se revela en la Nota 23. Un derivado se presenta como un activo no corriente o un pasivo no corriente si el vencimiento restante del instrumento es más de 12 meses y no se espera realizar o liquidar dentro de los 12 meses. Otros derivados se presentan como activos corrientes o pasivos corrientes.



Derivados Implícitos

Un derivado implícito es un componente de un contrato híbrido que también incluye un contrato principal no derivado, con el efecto de que algunos de los flujos de efectivo del instrumento combinado varían de manera similar a un derivado independiente.

Los derivados implícitos en contratos híbridos con un contrato principal de activos financieros dentro del alcance de la IFRS 9 no se separan. El contrato híbrido completo se clasifica y, posteriormente, se mide como costo amortizado o valor razonable, según corresponda.

Los derivados implícitos en contratos híbridos con un contrato principal que no son activos financieros dentro del alcance de la IFRS 9 (por ejemplo, pasivos financieros) se tratan como derivados separados cuando cumplen con la definición de un derivado, sus riesgos y características no están estrechamente relacionados con los del contrato principal y los contratos principales no se miden a valor razonable a través de resultados.

Si el contrato híbrido es un pasivo financiero cotizado, en lugar de separar el derivado implícito, la Entidad generalmente designa el contrato híbrido completo a valor razonable a través de resultados.

Un derivado implícito se presenta como un activo no corriente o un pasivo no corriente si el vencimiento restante del instrumento híbrido al que se relaciona el derivado implícito es más de 12 meses y no se espera que se realice o se liquide dentro de los 12 meses.

g. *Contabilidad de coberturas*

Al inicio de la cobertura, la Entidad documenta la relación entre el instrumento de cobertura y la partida cubierta, así como los objetivos de la administración de riesgos y su estrategia de administración para emprender diversas transacciones de cobertura. Adicionalmente, al inicio de la cobertura y sobre una base continua, se documenta si el instrumento de cobertura es altamente efectivo para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable o los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta atribuible al riesgo cubierto.

La Nota 23 incluye detalles sobre el valor razonable de los instrumentos derivados usados para propósitos de cobertura.

Coberturas de flujo de efectivo

La parte efectiva de los cambios en el valor razonable de los derivados y otros instrumentos de cobertura calificados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en otros resultados integrales y se acumulan en el rubro de la reserva de cobertura de flujos de efectivo, limitada al cambio acumulado en el valor razonable del elemento cubierto desde el inicio de la cobertura. La ganancia o pérdida relacionada con la porción inefectiva se reconoce inmediatamente en resultados, y se incluye en el ítem de la línea "otras ganancias y pérdidas".

Las cantidades previamente reconocidas en otros resultados integrales y acumuladas en el patrimonio se reclasifican a utilidad o pérdida en los períodos en que la partida cubierta afecta la utilidad o pérdida, en la misma línea que la partida cubierta reconocida. Sin embargo, cuando la transacción prevista cubierta da como resultado el reconocimiento de un activo no financiero o un pasivo no financiero, las ganancias y pérdidas previamente reconocidas en otro resultado integral y acumuladas en el patrimonio se eliminan del patrimonio y se incluyen en la medición inicial del costo del activo no financiero o pasivo no financiero. Esta transferencia no afecta otros ingresos integrales. Además, si la Entidad espera que parte o la totalidad de la pérdida acumulada en la reserva de cobertura de flujo de efectivo no se recuperará en el futuro, esa cantidad se reclasificará inmediatamente a resultados.



La Entidad interrumpe la contabilidad de coberturas solo cuando la relación de cobertura (o una parte de la misma) deja de cumplir los criterios de calificación (después del re-balanceo, si corresponde). Esto incluye los casos en que el instrumento de cobertura vence o se vende, se cancela o se ejerce. La suspensión se contabiliza prospectivamente. Cualquier ganancia o pérdida reconocida en otro resultado integral y acumulada en la reserva de cobertura de flujo de efectivo en ese momento permanece en el patrimonio y se reclasifica a utilidad o pérdida cuando se produce la transacción prevista. Cuando ya no se espera que ocurra una transacción de pronóstico, la ganancia o pérdida acumulada en la reserva de cobertura de flujo de efectivo se reclasifica inmediatamente a utilidad o pérdida.

h. ***Estados de resultados***

La Entidad optó por presentar el estado de resultados consolidado, considerando renglones separados para la utilidad bruta y la utilidad de operación. Los costos y gastos fueron clasificados atendiendo a su función para proporcionar mayor información en la lectura de los usuarios de los estados financieros.

i. ***Efectivo e inversiones en valores***

El efectivo consiste de efectivo disponible y depósitos bancarios en cuentas de cheques. Las inversiones en valores son inversiones a corto plazo disponibles a la vista de excedentes de efectivo con disponibilidad inmediata o vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y las inversiones en valores se valúan a su valor razonable.

j. ***Fondos en fideicomiso restringidos***

Representan fondos de reserva y cobertura requeridos para garantizar pagos de intereses y gastos de capital de derechos de cobro cedidos.

k. ***Inventarios y costos de ventas***

Los inventarios se valúan al menor de su costo de adquisición y valor neto de realización, utilizando el método de costo promedio. Corresponden principalmente a concretos asfálticos y agregados basálticos como grava, arena, sello, balasto base hidráulica, sub-base y tepetate.

l. ***Certificados de Participación Inmobiliaria***

Corresponden a títulos de crédito de largo plazo que otorgan derecho a la Entidad a una parte alícuota de la titularidad de las reservas territoriales aportadas a un fideicomiso para su venta, el cual emitió certificados de participación inmobiliaria. Se registran a su valor de adquisición y/o valor de mercado, el que sea menor. Las ganancias o pérdidas que puedan surgir por la venta de los Certificados de Participación Inmobiliarios (CPI's), se registran en los resultados en el período en que se vendan o transfieran los derechos parcial o totalmente.

m. ***Inmuebles, maquinaria y equipo***

Se reconocen al costo de adquisición menos depreciación. La depreciación de estos activos, al igual que en otras propiedades, se inicia cuando los activos están listos para su uso planeado. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta, siguiendo el enfoque de componentes y tomando en consideración la vida útil del activo relacionado y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva.

Los terrenos no se deprecian.

El mobiliario y equipos se presentan al costo menos la depreciación acumulada y cualquier pérdida acumulada por deterioro.



Las estimaciones de vidas útiles, valores residuales y métodos de depreciación, se revisan al final de cada período de reporte.

La ganancia o pérdida que surge de la venta o retiro de una partida de mobiliario y equipo y otros, se calcula como la diferencia entre los recursos que se reciben por ventas y el valor en libros del activo, y se reconoce en los resultados del período.

n. **Otros activos**

Corresponden principalmente a erogaciones relacionadas con obras en ejecución, catalogados como anticipos a subcontratistas para obra, asimismo, incluyen depósitos en garantía y pagos anticipados los cuáles se registran a su costo de adquisición.

o. **Deterioro del valor de los activos intangibles e inmuebles, maquinaria y equipo**

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

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

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

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

p. **Inversión en concesiones**

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

El activo financiero se origina cuando el operador construye o hace mejoras a la infraestructura concesionada y recibe a cambio un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo financiero como contraprestación.



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

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

Las contraprestaciones entregadas a la SCT a cambio del título de concesión se reconocieron como un activo intangible.

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

Al 31 de diciembre del 2020, 2019, 2018 y al 1 de enero de 2018, la Entidad no tiene reconocidos activos financieros por inversiones en concesiones.

q. ***Inversión en asociadas***

Una asociada es una entidad sobre la cual la Entidad tiene influencia significativa. Influencia significativa es el poder de participar en decidir las políticas financieras y de operación de la entidad en la que se invierte, pero no implica un control o control conjunto sobre esas políticas.

Un negocio conjunto es un acuerdo contractual mediante el cual las partes que tienen el control conjunto del acuerdo tienen derecho a los activos netos del negocio conjunto. El control conjunto es el acuerdo contractual para compartir el control en un negocio, el cual existe cuando las decisiones sobre las actividades relevantes requieren la aprobación unánime de las partes que comparten el control.

Los resultados y los activos y pasivos de las asociadas se incorporan a los estados financieros utilizando el método de participación, excepto si la inversión se clasifica como mantenida para su venta, en cuyo caso se contabiliza conforme a la IFRS 5, *Activos No Corrientes Mantenedidos para la Venta y Operaciones Discontinuas*. Conforme al método de participación, las inversiones en asociadas inicialmente se contabilizan en el estado consolidado de posición financiera al costo y se ajusta por cambios posteriores a la adquisición por la participación de la Entidad en la utilidad y los resultados integrales de la asociada. Cuando la participación de la Entidad en las pérdidas de una entidad asociada de la Entidad supera la participación de la Entidad en esa asociada, la Entidad deja de reconocer su participación en las pérdidas. Las pérdidas adicionales se reconocen siempre y cuando la Entidad haya contraído alguna obligación legal o implícita o haya hecho pagos en nombre de la asociada.

Una inversión en una asociada se registra utilizando el método de participación desde la fecha en que la participada se convierte en una asociada. En la adquisición de la inversión en una asociada, el exceso en el costo de adquisición sobre la participación de la Entidad en el valor razonable neto de los activos y pasivos identificables en la inversión se reconoce como crédito mercantil, el cual se incluye en el valor en libros de la inversión. Cualquier exceso de participación de la Entidad en el valor razonable neto de los activos y pasivos identificables en el costo de adquisición de la inversión, después de la re-evaluación, luego de su re-evaluación, se reconoce inmediatamente en los resultados del período en el cual la inversión se adquirió.

Los requerimientos de IAS 36 se aplican para determinar si es necesario reconocer una pérdida por deterioro con respecto a la inversión de la Entidad en una asociada. Cuando es necesario, se prueba el deterioro del valor en libros total de la inversión de conformidad con IAS 36 Deterioro de Activos como un único activo, comparando su monto recuperable (mayor entre valor en uso y valor razonable menos costo de venta) contra su valor en libros. Cualquier pérdida por deterioro reconocida forma parte del valor en libros de la inversión. Cualquier reversión de dicha pérdida por deterioro se reconoce de conformidad con IAS 36 en la medida en que dicho monto recuperable de la inversión incrementa posteriormente.



La Entidad discontinúa el uso del método de participación desde la fecha en que la inversión deja de ser una asociada o un negocio conjunto, o cuando la inversión se clasifica como mantenida para la venta. Cuando la Entidad mantiene la participación en la antes asociada o negocio conjunto la inversión retenida se mide a valor razonable a dicha fecha y se considera como su valor razonable al momento del reconocimiento inicial de conformidad con IFRS 9. La diferencia entre el valor contable de la asociada o negocio conjunto en la fecha en que el método de la participación se discontinúa y el valor razonable atribuible a la participación retenida y la ganancia por la venta de una parte del interés en la asociada o negocio conjunto se incluye en la determinación de la ganancia o pérdida por disposición de la asociada o negocio conjunto. Adicionalmente, la Entidad contabiliza todos los montos previamente reconocidos en otros resultados integrales en relación a esa asociada o negocio conjunto con la misma base que se requeriría si esa asociada o negocio conjunto hubiese dispuesto directamente los activos o pasivos relativos. Por lo tanto, si una ganancia o pérdida previamente reconocida en otros resultados integrales por dicha asociada o negocio conjunto se hubiere reclasificado al estado de resultados al disponer de los activos o pasivos relativos, la Entidad reclasifica la ganancia o pérdida del capital al estado de resultados (como un ajuste por reclasificación) cuando la asociada o negocio conjunto se discontinúa.

La Entidad sigue utilizando el método de participación cuando una inversión en una asociada se convierte en una inversión en un negocio conjunto o una inversión en un negocio conjunto se convierte en una inversión en una asociada. No existe una revaluación a valor razonable sobre dichos cambios en la participación.

Cuando la Entidad reduce su participación en una asociada, pero la Entidad sigue utilizando el método de la participación, reclasifica a resultados la proporción de la ganancia o pérdida que había sido previamente reconocida en otros resultados integrales en relación a la reducción de su participación en la inversión si esa utilidad o pérdida se hubieran reclasificado al estado de resultados en la disposición de los activos o pasivos relativos.

Cuando la Entidad lleva a cabo transacciones con su asociada, la utilidad o pérdida resultante de dichas transacciones con la asociada se reconocen en los estados financieros consolidados de la Entidad sólo en la medida de la participación en la asociada que no se relacione con la Entidad.

r. ***Combinaciones de negocios***

Las adquisiciones de negocios se contabilizan utilizando el método de adquisición. La contraprestación transferida en una combinación de negocios se mide a valor razonable, el cual se calcula como la suma de los valores razonables de los activos transferidos por la Entidad, menos los pasivos incurridos por la Entidad con los anteriores propietarios de la empresa adquirida y las participaciones de capital emitidas por la Entidad a cambio del control sobre la empresa. Los costos relacionados con la adquisición generalmente se reconocen en el estado de resultados conforme se incurren.

A la fecha de adquisición, los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos se reconocen a valor razonable con excepción de:

- Impuestos diferidos activos o pasivos y activos o pasivos relacionados con beneficios a empleados, que se reconocen y miden de conformidad con IAS 12 *Impuestos a la Utilidad* y IAS 19 *Beneficios para Empleados*, respectivamente;

El crédito mercantil se mide como el exceso de la suma de la contraprestación transferida, el monto de cualquier participación no controladora en la empresa adquirida, y el valor razonable de la tenencia accionaria previa del adquirente en la empresa adquirida sobre el neto de los montos de activos adquiridos identificables y pasivos asumidos a la fecha de adquisición. Si después de una revaluación el neto de los montos de activos adquiridos identificables y pasivos asumidos a la fecha de adquisición excede la suma de la contraprestación transferida, el monto de cualquier participación no controladora en la empresa adquirida y el valor razonable de la tenencia accionaria previa del adquirente en la empresa adquirida, el exceso se reconoce inmediatamente en el estado consolidado de resultados como una ganancia por compra a precio de ganga.



Cuando la contraprestación transferida por la Entidad en una combinación de negocios incluya activos o pasivos resultantes de un acuerdo de contraprestación contingente, la contraprestación contingente se mide a su valor razonable a la fecha de adquisición y se incluye como parte de la contraprestación transferida en una combinación de negocios. Los cambios en el valor razonable de la contraprestación contingente que califican como ajustes del periodo de medición se ajustan retrospectivamente con los correspondientes ajustes contra crédito mercantil. Los ajustes del periodo de medición son ajustes que surgen de la información adicional obtenida durante el ‘periodo de medición’ sobre hechos y circunstancias que existieron a la fecha de adquisición.

El tratamiento contable para cambios en el valor razonable de la contraprestación contingente que no califiquen como ajustes del periodo de medición depende de cómo se clasifique la contraprestación contingente. La contraprestación contingente que se clasifique como capital no se vuelve a medir en fechas de informe posteriores y su posterior liquidación se contabiliza dentro del capital. Otra contraprestación contingente que se clasifique como un activo o pasivo se vuelve a medir a valor razonable en fechas de informe posteriores con cambios en el valor razonable reconocido en el estado de resultados.

Cuando una combinación de negocios se logra por etapas, la participación accionaria previa de la Entidad en la empresa adquirida se remide al valor razonable a la fecha de adquisición y la ganancia o pérdida resultante, si hubiere, se reconoce en el estado de resultados. Los montos que surgen de participaciones en la empresa adquirida antes de la fecha de adquisición que han sido previamente reconocidos en otros resultados integrales se reclasifican al estado de resultados cuando este tratamiento sea apropiado si dicha participación se elimina.

Si el tratamiento contable inicial de una combinación de negocios está incompleto al final del periodo de informe en el que ocurre la combinación, la Entidad reporta montos provisionales para las partidas cuya contabilización esté incompleta. Dichos montos provisionales se ajustan durante el periodo de medición (ver arriba) o se reconocen activos o pasivos adicionales para reflejar la nueva información obtenida sobre los hechos y circunstancias que existieron a la fecha de adquisición y que, de haber sido conocidos, hubiesen afectado a los montos reconocidos a dicha fecha.

s. ***Transacciones en moneda extranjera***

La moneda funcional de la Entidad y sus subsidiarias es el peso. Las transacciones en moneda distinta de moneda funcional de la Entidad se reconocen utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas que se efectúan las operaciones. Los saldos de los activos y pasivos monetarios se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado de resultados y resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

t. ***Costos por préstamos***

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

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

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

u. ***Beneficios a empleados***

Beneficios a empleados por terminación y retiro

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



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

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado consolidado de posición financiera, representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.

Beneficios a los empleados a corto plazo y otros beneficios a largo plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el período de servicio en que es prestado por el importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por otros beneficios a largo plazo se valúan al valor presente de las salidas de efectivo futuras estimadas que la Entidad espera hacer relacionadas con los servicios proveídos por los empleados a la fecha de reporte.

Participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”)

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de costo y gastos de operación en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

Como resultado de la Ley del Impuesto Sobre la Renta de 2014, al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme a la fracción I del artículo 9 de la misma Ley.

v. ***Impuestos a la utilidad***

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

1. Impuestos a la utilidad causados

El impuesto causado calculado corresponde al impuesto sobre la renta (“ISR”) y se registra en los resultados del año en que se causa.

2. Impuestos a la utilidad diferidos

El impuesto a la utilidad diferidos se reconoce sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar el resultado fiscal, la tasa correspondiente a estas diferencias y en su caso se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales. El activo o pasivo por impuesto a la utilidad diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales. Se reconocerá un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles.



Se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por diferencias temporales gravables asociadas con inversiones en subsidiarias y asociadas, y participaciones en inversión en asociadas, excepto cuando la Entidad es capaz de controlar la reversión de la diferencia temporal y cuando sea probable que la diferencia temporal no se revertirá en un futuro previsible. Los activos por impuestos diferidos que surgen de las diferencias temporales asociadas con dichas inversiones y participaciones se reconocen únicamente en la medida en que resulte probable que habrá utilidades fiscales futuras suficientes contra las que se utilicen esas diferencias temporales y se espera que éstas se revertirán en un futuro cercano.

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

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan empleando las tasas fiscales que se espera aplicar en el período en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del período sobre el que se informa.

La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Entidad espera, al final del período sobre el que se informa, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos.

3. Impuestos causados y diferidos

Los impuestos causados y diferidos se reconocen en resultados, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen fuera de los resultados, ya sea en los otros resultados integrales o directamente en el capital contable respectivamente. Cuando surgen del reconocimiento inicial de una combinación de negocios el efecto fiscal se incluye dentro del reconocimiento de la combinación de negocios.

w. ***Provisiones***

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

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

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

x. ***Reserva para mantenimiento mayor***

La Entidad crea una provisión para mantenimiento mayor de tramos carreteros, en función de la estimación del costo del siguiente mantenimiento mayor de manera lineal desde el último efectuado, determinada con estudios elaborados por peritos independientes. Lo anterior de acuerdo a la obligación contractual existente de que, al término de la concesión, los activos de la misma se reviertan al gobierno en adecuado uso de operación.



y. ***Operaciones en unidades de inversión***

Los derechos de cobro cedidos denominados en UDI's (unidades de cuenta estipuladas en el "Decreto por el que se establecen las obligaciones que podrán denominarse en Unidades de Inversión" publicado en el Diario Oficial de la Federación del 1° de abril de 1995), se registran en la equivalencia vigente a la fecha de su celebración y se valúan a la equivalencia vigente a la fecha de los estados financieros. Las fluctuaciones por equivalencias, son registradas en los resultados como gasto por intereses como parte del método de tasa de interés efectiva.

z. ***Reconocimiento de ingresos***

La Entidad reconoce ingresos de las siguientes fuentes:

- ***Construcción***

Ingresos percibidos por la construcción de conformidad con el programa de ejecución de obra. El cliente tiene la facultad de verificar los avances de obra y deberán ser autorizados por el mismo.

La Entidad deberá reconocer ingreso de conformidad con el avance de obra aceptado del cliente.

Los anticipos entregados a la Entidad deberán registrarse como pasivo contractual (ingreso diferido) al inicio del contrato. Este se irá reconociendo en resultados por un monto igual al porcentaje del anticipo inicial, por el avance de obra aprobado por el cliente en el período.

Cuando el resultado de un contrato de construcción puede ser estimado confiablemente, los ingresos y los costos se reconocen con referencia al grado de avance para la terminación de la actividad del contrato al final del período, valuados con base en la proporción que representan los costos del contrato incurridos en el trabajo realizado a dicha fecha con respecto al total de los costos estimados del contrato, excepto en el caso de que dicha proporción no sea representativa del grado de avance para la terminación del contrato. Las variaciones en los trabajos del contrato, las reclamaciones y los pagos de incentivos se incluyen en la medida en que su importe se pueda valorar confiablemente y su cobro se considere probable.

- ***Concesiones***

Ingresos a través de peaje para el uso de autopistas. La Entidad reconoce el ingreso de peaje considerando cada cruce realizado, es decir, al momento en que se cumple la obligación de desempeño.

- ***Venta de materiales***

Se reconocen en el momento que se transfiere el control y beneficios de los inventarios de materiales a los clientes, lo cual generalmente ocurre a su entrega.

- ***Ingresos de almacenaje***

Los ingresos por prestación de servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior e interior, se reconocen durante el período en que se presta el servicio.

aa. ***Utilidad por acción***

La utilidad básica por acción ordinaria se calcula dividiendo la utilidad neta consolidada de la participación controladora entre el promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio. La Entidad no cuenta con acciones potencialmente dilutivas, por lo cual la utilidad básica por acción es lo mismo de utilidad diluida por acción.



bb. **Estados de flujos de efectivo**

La Entidad presenta los estados de flujos de efectivo de conformidad con el método indirecto. Clasifica los costos de construcción de infraestructura concesionada como una actividad de inversión, ya que representan la inversión en un derecho de cobro a los usuarios. Los intereses cobrados se presentan en las actividades de operación, mientras que los intereses pagados se presentan en las actividades de financiamiento.

5. Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres

En la aplicación de las políticas contables de la Entidad, las cuales se describen en la Nota 4, la Administración debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores en libros de los activos y pasivos de los estados financieros consolidados. Las estimaciones y supuestos relativos se basan en la experiencia y otros factores que se consideran pertinentes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y supuestos se revisan sobre una base regular. Las modificaciones a las estimaciones contables se reconocen en el período en que se realiza la modificación y períodos futuros si la modificación afecta tanto al período actual como a períodos subsecuentes.

a. **Juicios críticos al aplicar las políticas contables**

A continuación, se presentan juicios críticos, aparte de aquellos que involucran las estimaciones, realizados por la Administración durante el proceso de aplicación de las políticas contables de la Entidad y que tienen un efecto significativo en los estados financieros consolidados.

- La Entidad ha cedido derechos de cobro en esquemas de bursatilizaciones a través de fideicomisos y ha determinado que controla, y, por lo tanto, consolida, dichas entidades de propósito específico. Los principales elementos considerados por la Administración en su determinación del control sobre los fideicomisos son que: las actividades de los fideicomisos son principalmente para el fondeo de la Entidad; las actividades del fideicomiso son limitadas y la Entidad participó en su establecimiento; y, la Entidad participa de los residuales como fideicomitente. Consecuentemente, la Entidad reconoce los ingresos, costos y gastos de operación y mantenimiento de las autopistas e intereses que generan los Certificados Bursátiles en sus resultados como ingresos por peaje y costos y gastos de operación y gasto por intereses, respectivamente.
- La alta Administración de la Entidad evalúa la información y toma decisiones sobre la asignación de recursos por los diferentes segmentos operativos reportables los cuales son identificados ejerciendo su juicio profesional como sigue:

Concesión - Se relaciona con la operación de concesiones conformadas por la operación de 18 autopistas de cuota (15 de las cuales se encuentran en operación y 2 de ellas en etapa de construcción) y un puente, así como de una terminal portuaria de usos múltiples. La Administración evalúa constantemente el aforo realizado y el flujo de efectivo que genera, así como el desgaste y la aplicación de mantenimiento y conservación de las autopistas; en la operación del puerto la Administración analiza el comportamiento de la carga, descarga y transportación de contenedores.

Construcción - A través del segmento de construcción y mantenimiento, la Entidad presta servicios de construcción para sus nuevos desarrollos de infraestructura, así como para servicios de mantenimiento para las concesiones que se encuentran en plena operación, principalmente a las concesiones de la Entidad y en situaciones limitadas a terceros.

Materiales - A través del segmento de materiales e insumos, la Entidad opera una de las plantas de asfalto más grandes del área metropolitana de la Ciudad de México, el cual es utilizado para pavimentar carreteras y caminos suburbanos donde la Administración evalúa la producción y ventas de toneladas de mezcla asfáltica, principalmente.



- La Entidad analiza de acuerdo a IFRIC 12, las características de los títulos de concesión obtenidos y ha determinado reconocer la inversión en concesión como activos intangibles debido a que los títulos de concesión transfieren a la Entidad los riesgos y la recuperación de la inversión la realiza por medio de la operación de las autopistas concesionadas.
- La Entidad analiza de acuerdo con la NIC 28, las inversiones en acciones y ha determinado reconocer la inversión en Concesionaria Purépecha, S. A. de C. V., como negocio conjunto presentado en el rubro de inversiones en asociadas debido a que no tiene control de dicha entidad. Como ya se mencionó anteriormente, Concesionaria de Autopistas de Morelos, S.A. de C. V. ha sido considerada una subsidiaria a partir del ejercicio 2020 y se han reestructurado estados financieros del 2019, 2018 y al 1 de enero de 2018.

b. ***Fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones***

A continuación, se incluyen los supuestos clave respecto al futuro y otras fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones al final del período, que tienen un riesgo significativo de resultar en ajustes importantes en los valores en libros de los activos y pasivos durante el próximo año.

- La Entidad tiene pérdidas fiscales por recuperar acumuladas, por las cuales tiene que evaluar la recuperabilidad previo al reconocimiento de un activo por impuesto sobre la renta diferido. Dicho cálculo tiene un particular impacto en la determinación de las porciones de las pérdidas fiscales que se consideran recuperables.
- La Entidad revisa la estimación de la vida útil y método de amortización sobre sus activos intangibles por concesión al final de cada período de reporte y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- La Administración realiza una estimación para determinar y reconocer la provisión para solventar los gastos de mantenimiento y reparación de las autopistas concesionadas, que afecta los resultados de los períodos que comprenden desde que las autopistas concesionadas están disponibles para su uso hasta que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones.
- La Administración reconoce un margen de utilidad en los ingresos y costos por construcción y obras de ampliación y rehabilitación. El valor razonable de los servicios prestados al cedente de la concesión es equivalente al monto cobrado por el subcontratista a la Entidad más un margen de utilidad.
- La Entidad lleva a cabo valuaciones de sus instrumentos financieros derivados contratados como cobertura de tasas de interés por flujo de efectivo, los cuales cumplen los requisitos de contabilidad de cobertura. La Nota 21 describe las técnicas y métodos de valuación de los instrumentos financieros derivados.
- Algunos de los activos y pasivos de la Entidad se miden a su valor razonable en los estados financieros consolidados. La Entidad determina las técnicas y datos de entrada apropiados en la medición del valor razonable.

Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad utiliza los datos de mercado observables en la medida en que estén disponibles. Cuando los datos de entrada del nivel 1 no están disponibles, la Entidad contrata un valuador calificado independiente para llevar a cabo la valuación. La Entidad trabaja de manera conjunta con el valuador calificado independiente para establecer las técnicas de valuación y los datos de entrada apropiados para el modelo.

c. ***Adquisición de activos***

La Administración utiliza su juicio para determinar si la adquisición de una concesión constituye una combinación de negocios o la adquisición de un activo. Particularmente, los siguientes criterios son utilizados:



- (i) La medida en la cual procesos relevantes han sido adquiridos y en particular el alcance de servicios complementarios prestados por el ente adquirido (entre otros, administración estratégica de procesos, procesos operativos, mantenimiento, construcción y procesos de administración de recursos, incluyendo, pero no limitados a, actividades tales como administración financiera en relación con la concesión, administración significativa sobre inversiones de capital asociadas con la concesión, negociaciones con autoridades, personal clave, etc.)
- (ii) El grado en que el ente adquirido haya incorporado su propia estructura y personal clave para administrar la concesión y/o para implementar procesos (incluyendo cualquier sistema administrativo como en el caso de facturación, cobranzas, generación de información en relación con la administración).

Esta determinación puede tener un impacto en la forma de contabilizar los activos y pasivos adquiridos, tanto al inicio como posteriormente. La transacción relacionada con la adquisición de Paquete Michoacán se contabilizó como adquisición de activos.

6. Transacciones que no resultaron en flujos de efectivo

Durante el ejercicio 2019, la Entidad celebró las siguientes actividades de financiamiento y de inversión que no resultaron en flujos de efectivo y que no se reflejan en los estados consolidados de flujos de efectivo:

Derivado de la adquisición del Paquete Michoacán (CAMSA Michoacán), la Entidad tuvo un incremento en la inversión en concesiones por \$10,381,630 y de la misma forma incrementó su deuda en \$6,493,038.

7. Inversiones en valores

	Recursos libres	Fondos en fideicomiso sin restricción	Fondos en fideicomiso restringidos	2020
<i>A corto plazo:</i>				
Con fines de negociación:				
Papel comercial	\$ 276,110	\$ -	\$ -	\$ 276,110
Mercado de capitales	11,267,334	-	-	11,267,334
Mercado de dinero	138,975	-	-	138,975
	<u>11,682,419</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>11,682,419</u>
Conservadas a su vencimiento:				
Inversiones en valores a corto plazo				
	<u>2,624,779</u>	<u>10,307</u>	<u>9,501,344</u>	<u>12,136,430</u>
Total inversiones en valores a corto plazo	<u>14,307,198</u>	<u>10,307</u>	<u>9,501,344</u>	<u>23,818,849</u>
<i>A largo plazo:</i>				
Con fines de negociación:				
Mercado de dinero	-	-	500,430	500,430
Otras:				
Otras inversiones a valor razonable ⁽¹⁾	<u>1,199,902</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1,199,902</u>
Total inversiones en valores a corto plazo	<u>1,199,902</u>	<u>-</u>	<u>500,430</u>	<u>1,700,332</u>
Total de inversiones en valores	<u>\$ 15,507,100</u>	<u>\$ 10,307</u>	<u>\$ 10,001,774</u>	<u>\$ 25,519,181</u>

(1) Incluye una inversión en Fulcrum Bioenergy Inc. por U.S.\$ 60 millones, realizada durante el mes de diciembre de 2020.



	Recursos libres	Fondos en fideicomiso sin restricción	Fondos en fideicomiso restringidos	2019 (reestructurados)
<i>A corto plazo:</i>				
Con fines de negociación:				
Papel comercial	\$ 260,300	\$ -	\$ -	\$ 260,300
Mercado de capitales	11,685,303	-	-	11,685,303
Mercado de dinero	<u>262,570</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>262,570</u>
	12,208,173	-	-	12,208,173
Conservadas a su vencimiento:				
Inversiones en valores a corto plazo	<u>4,486,755</u>	<u>174,431</u>	<u>11,528,498</u>	<u>16,189,684</u>
Total inversiones en valores a corto plazo	<u>16,694,674</u>	<u>174,431</u>	<u>11,528,498</u>	<u>28,397,857</u>
<i>A largo plazo:</i>				
Con fines de negociación:				
Inversiones en valores a largo plazo	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>68,579</u>	<u>68,579</u>
Total inversiones en valores a largo plazo	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>68,579</u>	<u>68,579</u>
Total de inversiones en valores	<u>\$ 16,694,928</u>	<u>\$ 174,431</u>	<u>\$ 11,597,077</u>	<u>\$ 28,466,436</u>
	Recursos libres	Fondos en fideicomiso sin restricción	Fondos en fideicomiso restringidos	2018 (reestructurados)
<i>A corto plazo:</i>				
Con fines de negociación:				
Papel comercial	\$ 216,529	\$ -	\$ -	\$ 216,529
Mercado de capitales	1,446,883	-	-	1,446,883
Mercado de dinero	<u>1,003,489</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1,003,489</u>
	2,666,901	-	-	2,666,901
Conservadas a su vencimiento:				
Inversiones en valores a corto plazo	<u>11,202,000</u>	<u>136,051</u>	<u>10,961,858</u>	<u>22,299,909</u>
Total inversiones en valores a corto plazo	<u>13,868,901</u>	<u>136,051</u>	<u>10,961,858</u>	<u>24,966,810</u>
<i>A largo plazo:</i>				
Mercado de dinero	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>71,192</u>	<u>71,192</u>
Total inversiones en valores a largo plazo	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>71,192</u>	<u>71,192</u>
Total de inversiones en valores	<u>\$ 13,868,901</u>	<u>\$ 136,051</u>	<u>\$ 11,033,050</u>	<u>\$ 25,038,002</u>

Los fondos en fideicomiso corresponden a los cobros de los ingresos por peaje de las concesiones. Los fondos en fideicomiso restringidos son utilizados para liquidar los certificados bursátiles que se mencionan en la Nota 18, respectivamente, así como los intereses y demás compromisos de operación de las concesiones.



Los fondos en fideicomiso sin restricción a corto plazo se integran de la siguiente manera:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso F/897 de Concesionaria Pac, S. A. de C. V. con Banco Invex, S. A., para administrar los recursos líquidos derivados del aprovechamiento de la concesión Zitácuaro - Lengua de Vaca.	\$ 4,287	\$ 17,743	\$ 12,802
Fideicomiso F/834 de Concesionaria Pac, S. A. de C. V. con Banco Invex, S. A., con el objeto de cumplir con la inversión, administración y fuente de pago, sobre los recursos derivados de la explotación de la concesión San Luis - Río Colorado en el Estado de Sonora.	6,619	12,491	28,095
Fideicomiso F/689 de Autovías San Martín Texmelucan, S. A. de C. V. con Banco Monex, S. A., con el objeto de cumplir con la inversión, administración y fuente de pago, sobre los recursos derivados de la explotación de la concesión San Martín Texmelucan -Tlaxcala- El Molinito	(1,204)	143,592	94,549
Fideicomiso F/179 de Promovías Terrestres, S. A. de C. V., con CIBanco, S. A., con el objeto de cumplir con la inversión, administración y fuente de pago, sobre los recursos derivados de la explotación de la concesión de Armería - Manzanillo.	-	-	-
Otros fideicomisos	<u>605</u>	<u>605</u>	<u>605</u>
	<u>\$ 10,307</u>	<u>\$ 174,431</u>	<u>\$ 136,051</u>

Los fondos restringidos en fideicomiso a corto plazo se integran de la siguiente manera:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso 80481 de Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C. V. con Nacional Financiera, S. N. C. Institución de Banca Múltiple (NAFIN), para que a partir del 13 de octubre de 2018 realice el pago de los créditos subrogados a Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C. V., anteriormente los acreedores eran BBVA Bancomer, S. A., Institución de Banca Múltiple, y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. N. C. con base en los derechos de cobro de la autopista México - Toluca	\$ 1,697,560	\$ 2,967,848	\$ 3,101,902



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso Irrevocable de Administración y Fuente de Pago 1344 celebrado por Concesionaria Pac, S. A. de C. V. con Banco Inbursa, S. A. Institución de Banca Múltiple, cuya finalidad de llevar a cabo la Emisión de Certificados Bursátiles, así como para el pago del principal e intereses con base en los derechos de cobro de la concesión de la autopista Peñón - Texcoco	1,072	1,072	1,072
Fideicomiso Irrevocable de Administración y Fuente de Pago 1344 celebrado por Desarrollo Global de Concesiones, S. A. de C. V. con Banco Inbursa, S. A. Institución de Banca Múltiple, cuya finalidad de llevar a cabo la Emisión de Certificados Bursátiles, así como para el pago del principal e intereses con base en los derechos de cobro de la concesión de la autopista Peñón - Texcoco	1,787,435	1,751,936	2,336,096
Fideicomiso Irrevocable No. 1646 de administración y fuente de pago de 11 de diciembre 2014 celebrado por Autopista Tenango - Ixtapan de la Sal, S. A. de C. V. y Pinfra Sector Construcción, S. A. de C. V. con Banco Invex, S. A. Institución de Banca Múltiple (INVEX) que a partir del 17 de febrero de 2016 tiene el objeto de llevar a cabo una o más emisiones de Certificados Bursátiles, así como para el pago del principal e intereses con base en los derechos de cobro de la Autopista Tenango - Ixtapan de la Sal	153,641	136,738	147,290
	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso 1486 con Banco Inbursa, S. A. de C. V., Institución de Banca Múltiple (INBURSA), celebrado por Concesionaria Santa Ana Altar, S. A. de C. V., con el objeto de llevar a cabo la emisión de Certificados Bursátiles, así como para el pago del principal e intereses con base en los derechos de cobro de la Autopista Santa Ana - Altar	62,577	78,040	47,783
Fideicomiso F/834 de Concesionaria Pac, S. A. de C. V. con el Banco Invex, S. A., para la parte del fondo en fideicomiso restringido para mantenimiento mayor de la Autopista San Luis - Río Colorado en el Estado de Sonora	-	3,665	3,665



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso Irrevocable de emisión, administración y pago No. F/2740 y F/2759 de 26 de mayo de 2018 celebrado por Concesionaria ASM, S. A. de C. V. y Promotora PP, S. A. de C. V. y Banco Invex S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero que tiene el fin de llevar a cabo una o más emisiones de Certificados Bursátiles, así como para el pago del principal e intereses con base en los derechos de cobro de las autopistas Vía Atlixcáyotl, Apizaco - Huauchinango, Virreyes - Teziutlán y Atlixco - Jantetelco	115,706	299,852	261,877
Fideicomiso 2740 de Concesionaria ASM, S. A. de C. V., con Banco Invex, S. A., para administrar los recursos líquidos derivados de ser vehículo de inversión de la Fibra E, correspondiente a la Concesión Atlixco	271,354	111,108	177,934
Fideicomisos 2746 de Promotora PP, S. A. de C. V., con Banco Invex, S. A., para administrar los recursos líquidos derivados del aprovechamiento de la concesión Vía Atlixcáyotl	93,886	145,794	27,419
Fideicomisos 2747 de Promotora PP, S. A. de C. V., con Banco Invex, S. A., para administrar los recursos líquidos derivados del aprovechamiento de la concesión Apizaco - Huachinango	67,607	95,920	30,655
	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomisos 2748 de Promotora PP, S. A. de C. V., con Banco Invex, S. A., para administrar los recursos líquidos derivados del aprovechamiento de la concesión Virreyes - Teziutlán	96,059	74,455	10,878
Fideicomiso F/11629 de Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S. A. de C. V. con Banco Mercantil del Norte, S. A., con el objeto de cumplir con la inversión, administración y fuente de pago, sobre los recursos derivados de la explotación de la concesión de la autopista Monterrey Nuevo Laredo	571,281	1,143,761	1,568,074



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso Irrevocable No. 2886 celebrado por Promotora de Carreteras Ecatepec Pirámides, S. A. de C. V. y Desarrollo Global de Concesiones, S. A. de C. V., para administrar los recursos líquidos de la concesión Peñón – Texcoco	96,304	291,100	-
Fideicomiso Irrevocable de administración y fuente de pago 11261 denominado en pesos mexicanos celebrados por Operadora Autopistas Nacionales Equivent, S. A. de C. V. con Banco Interacciones, S. A. de C. V. cuya finalidad es para garantizar los prepagos del Libramiento Poniente Huejotzingo	15,285	168,870	186,370
Fideicomiso F/178 de Concesionaria Ecatepec Pirámides, S. A. de C. V., con CIBanco, S. A., con el objeto de cumplir con la inversión, administración y fuente de pago, sobre los recursos derivados de la explotación de la autopista Ecatepec - Pirámides	2,490,957	2,494,093	2,900,182
Fideicomiso F/5072407 de Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V. , con Banamex, S. A., con el objeto de cumplir con la inversión, administración y fuente de pago, sobre los recursos derivados de la explotación de la concesión de Autopistas de Michoacán	1,326,863	1,547,577	-
	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso F/3558 de Promovías Terrestres, S. A. de C. V., con Banco Invex, S. A., con el objeto de cumplir con la inversión, administración y fuente de pago, sobre los recursos derivados de la explotación de la concesión de Armería - Manzanillo	195,044	215,422	159,437
Fideicomiso F/751933 de Concesionaria Libramiento Aguascalientes, S. A. de C. V. , con Banorte, S. A., con el objeto de cumplir con la inversión, administración y fuente de pago, sobre los recursos derivados de la explotación de la concesión del Libramiento Aguascalientes.	378,485	-	-



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso 2021 con Banco Invex, S. A. de C. V., Institución de Banca Múltiple, celebrado por Concesionaria de Autopistas de Morelos, S. A. de C. V., con el objeto de llevar a cabo la administración de los recursos de la autopista Siglo XXI, Tramo Jantetelco el Higuierón (Xicatlacotla)	78,813	-	-
Fideicomiso 3180 de Operadora de Autopista Nacionales Equivent, S. A. de C. V. con Bancomer de la Autopista Monterrey Nuevo Laredo	608	-	-
Otros fideicomisos	807	1,247	1,224
	<u>\$ 9,501,344</u>	<u>\$ 11,528,498</u>	<u>\$ 10,961,858</u>

Los fondos restringidos en fideicomiso a largo plazo se integran de la siguiente manera:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso 80481 de Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C. V., con Nacional Financiera, S. N. C. Institución de Banca Múltiple (NAFIN), para que a partir del 13 de octubre de 2016 realice el pago de los créditos subrogados a PACSA, anteriormente los acreedores eran BBVA Bancomer, S. A., Institución de Banca Múltiple, y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. N. C. con base en los derechos de cobro de la autopista México - Toluca	\$ 17,329	\$ 6,452	\$ 6,452
	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso 1344 celebrado por Desarrollo Global de Concesiones, S. A. de C. V. con Banco Inbursa, S. A. Institución de Banca Múltiple, con la finalidad es garantizar el pago de la Fibra emitida de Peñón - Texcoco	32,752	40,367	19,010
Fideicomiso 1486 con Banco Inbursa, S. A. de C. V., Institución de Banca Múltiple (INBURSA), celebrado por Concesionaria Santa Ana Altar, S. A. de C. V., con el objeto de llevar a cabo la emisión de Certificados Bursátiles, así como para el pago del principal e intereses con base en los derechos de cobro de la autopista Santa Ana - Altar	21,760	21,760	21,760
Fideicomiso F/173477 de Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V., con Banamex, S. A., con el objeto de cumplir con la inversión en obras de mejora y mantenimiento de las carreteras	277,297	-	-



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Fideicomiso 2021 con Banco Invex, S. A. de C. V., Institución de Banca Múltiple, celebrado por Concesionaria de Autopistas de Morelos, S. A. de C. V., con el objeto de llevar a cabo la administración de los recursos de la autopista Siglo XXI, Tramo Jantetelco el Hígueron (Xicatlacotla)	151,292	-	-
Fideicomiso Irrevocable de Administración y Fuente de Pago 415 denominado en pesos mexicanos celebrados por Experconstructores Zacatecana, S. A. de C. V. con CIBanco, S. A. de C.V. cuya finalidad es para garantizar el pago al Centro Nacional de las Artes ("CENART")	-	-	23,970
	<u>\$ 500,430</u>	<u>\$ 68,579</u>	<u>\$ 71,192</u>

8. Cuentas por cobrar

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Clientes	\$ 581,953	\$ 572,283	\$ 577,034
Estimaciones por cobrar	177,871	213,985	443,068
Impuestos por recuperar, principalmente impuesto al valor agregado	738,209	834,172	722,139
Deudores diversos	<u>58,057</u>	<u>255,598</u>	<u>26,450</u>
	1,556,090	1,876,038	1,768,691
	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Pérdida crediticia esperada	<u>(126,092)</u>	<u>(121,775)</u>	<u>(121,775)</u>
	<u>\$ 1,429,998</u>	<u>\$ 1,754,263</u>	<u>\$ 1,646,916</u>

Antes de aceptar cualquier nuevo cliente, la Entidad utiliza un sistema externo de calificación crediticia para evaluar la calidad crediticia del cliente potencial y define los límites de crédito por cliente. Los límites y calificaciones atribuidos a los clientes se revisan dos veces al año.

La Entidad ha reconocido una estimación para cuentas de cobro dudoso sobre las cuentas por cobrar con antigüedad de 90 días o más, debido a que por experiencia las cuentas por cobrar vencidas a más de 90 días no se recuperan. Para las cuentas por cobrar que presenten una antigüedad de entre 60 y 90 días, se reconoce una estimación para cuentas de cobro dudoso con base en importes irrecuperables determinados por experiencias de incumplimiento de la contraparte y un análisis de su posición financiera actual.

No ha habido algún cambio en la estimación de las técnicas o supuestos hechos durante el periodo.

Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas, pero no incobrables

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Más de 90 días	\$ 285,121	\$ 329,519	\$ 196,778
Antigüedad promedio (días)	<u>59</u>	<u>51</u>	<u>118</u>



Cambio en la estimación para pérdida crediticia esperada

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Saldos al inicio del año	\$ (121,775)	\$ (121,775)	\$ (100,921)
Castigo de importes considerados incobrables durante el año	<u>(4,317)</u>	<u>-</u>	<u>(20,854)</u>
Saldos al final del año	<u>\$ (126,092)</u>	<u>\$ (121,775)</u>	<u>\$ (121,775)</u>

Al determinar la recuperabilidad de una cuenta por cobrar, la Entidad considera cualquier cambio en la calidad crediticia a partir de la fecha en que se otorgó inicialmente el crédito hasta el final del período. La concentración del riesgo de crédito es limitada debido a que la base de clientes es dispersa.

9. Inventarios

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Productos terminados ⁽¹⁾	\$ 38,903	\$ 33,218	\$ 18,966
Producción en proceso ⁽¹⁾	1,813	1,813	937
Materia prima ⁽¹⁾	23,441	20,699	22,613
Materiales y refacciones ⁽²⁾	60,443	55,049	59,672
Artículos para carreteras	16,846	-	-
Mercancías en tránsito ⁽¹⁾	<u>3,388</u>	<u>3,394</u>	<u>2,429</u>
	144,834	121,711	104,617
Estimación para inventarios obsoletos	<u>(8,218)</u>	<u>(7,538)</u>	<u>(6,937)</u>
	<u>\$ 136,616</u>	<u>\$ 114,173</u>	<u>\$ 97,680</u>

(1) Corresponden principalmente a concretos asfálticos, y agregados basálticos como grava, arena, sello, balastro, base hidráulica, sub-base y tepetate.

(2) Se componen principalmente por refacciones que la Entidad utiliza para mantenimiento en la terminal portuaria del puerto de Altamira, en el estado de Tamaulipas.

10. Documentos por cobrar a largo plazo

a. Los documentos por cobrar se integran como sigue:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Partes no relacionadas:			
Proyectos Privados de México, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	\$ 523,168	\$ 483,058	\$ 501,026
Desarrollo e Infraestructura Viables, S. A. de C. V.	43,506	38,473	34,852
Construcciones Aldesem, S. A. de C. V.	8,156	7,213	6,535



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Concesiones y Mantenimiento Aldesem, S. A. de C. V.	2,719	2,404	2,179
Partes relacionadas:			
Concesionaria Purépecha, S. A. de C. V. ⁽²⁾	381,774	360,969	344,572
Otros	<u>1,474</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 960,797</u>	<u>\$ 892,117</u>	<u>\$ 889,164</u>

- ⁽¹⁾ El 13 de junio de 2018 se celebró un contrato con Proyectos Privados de México, S. A. de C. V. por hasta por \$460 millones de pesos, la cual devenga intereses a la tasa de 7.8%, pagaderos anualmente con vencimiento originalmente en julio de 2020. Durante 2020, se hizo una adenda para extender el plazo de dicho préstamo hasta julio de 2021.

Los intereses devengados a favor reconocidos en resultados al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 ascendieron a \$34,577, \$34,483 y \$24,823, respectivamente. La tasa al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 fue de 7.8%

- ⁽²⁾ Con fecha 25 de abril de 2007, la Entidad realizó un contrato de apertura de crédito simple con Concesionaria Purépecha, S. A. de C. V. (parte relacionada) (“Purépecha”), el cual fue destinado para el financiamiento a largo plazo de los costos incurridos en la construcción del tramo carretero denominado “Autopista Morelia - Aeropuerto” concesionado a Purépecha. El préstamo devenga intereses a una tasa anual promedio equivalente a la Tasa TIIE mensual más 3%.

Con fecha 31 de enero de 2018, la Entidad firmó el tercer convenio modificatorio de apertura de crédito simple, modificando la fecha de vencimiento del crédito al 31 de enero de 2027.

Los intereses devengados a favor reconocidos en resultados al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 ascendieron a \$18,885, \$24,269 y \$25,047, respectivamente.

La forma de pago del préstamo mencionado se realizará mediante una sola exhibición, los intereses se calculan sobre saldos insolutos de los créditos de forma mensual, los cuales se capitalizaron durante el periodo de construcción de la carretera y durante los primeros 48 meses, Purépecha no estará obligada al pago de intereses ordinarios los cuales se sumarán al principal, tendrá las siguientes obligaciones, de las que mencionamos las principales:

- a. **Comisiones** - Purépecha abonará al banco comisión de apertura del 3.5% calculada sobre el importe total del préstamo y otra comisión de estructuración de 2.5% calculada sobre el importe total del préstamo.
- b. **Amortización anticipada del préstamo** - Purépecha podrá realizar prepago total de capital para lo cual deberá cubrir tanto a la Entidad una comisión equivalente al 6.0% del importe del saldo insoluto del préstamo del crédito.
- c. **Futuras hipotecas** - Purépecha no podrá constituir hipoteca, prenda o cualquier otro gravamen sobre cualquiera de los bienes o derechos que integren o lleguen a integrar su patrimonio sin consentimiento de la Entidad, respectivamente.



11. Certificados de participación inmobiliaria

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Terrenos ⁽¹⁾	\$ 28,611	\$ 28,611	\$ 28,611
Certificados de participación inmobiliaria ⁽²⁾	<u>110,020</u>	<u>91,827</u>	<u>77,870</u>
	<u>\$ 138,631</u>	<u>\$ 120,438</u>	<u>\$ 106,481</u>

(1) En el 2009, la Entidad adquirió un terreno en donde se desarrollarán proyectos inmobiliarios de casa habitación.

(2) El 2 de diciembre de 2007 y 29 de enero de 2010, la Entidad obtuvo Certificados de Participación Inmobiliaria mediante cesión de una parte de los derechos fiduciarios del Fideicomiso Irrevocable registrado en la escritura pública Número 16,319 por el Notario 88 celebrada el 2 de diciembre de 2005.

12. Inmuebles, maquinaria y equipo

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Edificios	\$ 233,890	\$ 233,891	\$ 233,640
Maquinaria y equipo de construcción	1,361,628	1,402,533	1,217,944
Equipo de transporte	137,467	159,564	142,301
Mobiliario y equipo de oficina	289,203	283,626	243,694
Equipo de tránsito	76	-	-
Otros	<u>44,921</u>	<u>44,921</u>	<u>44,921</u>
	<u>2,067,185</u>	<u>2,124,535</u>	<u>1,882,500</u>
Depreciación acumulada	(1,225,862)	(1,230,215)	(1,082,304)
Terrenos	<u>142,028</u>	<u>142,028</u>	<u>142,028</u>
	<u>\$ 983,351</u>	<u>\$ 1,036,348</u>	<u>\$ 942,224</u>

El efecto de la depreciación cargada a los resultados fue de \$147,840, \$152,038 y \$109,793 en 2020, 2019 y 2018, respectivamente.

La conciliación entre los valores de libros al inicio y al final del ejercicio, es como sigue:

	Saldo al 31 de diciembre de 2019 (reestructurados)	Adiciones	Desinversiones y traspasos	Saldo al 31 de diciembre de 2020
Inversión:				
Edificios	\$ 233,890	\$ -	\$ -	\$ 233,890
Maquinaria y equipo de construcción	1,402,533	33,880	74,785	1,361,628
Equipo de transporte	159,564	6,534	28,631	137,467
Mobiliario y equipo de oficina	283,627	24,974	19,398	289,203
Otros	<u>44,921</u>	<u>76</u>		<u>44,997</u>
Total inversión	<u>2,124,535</u>	<u>65,464</u>	<u>122,814</u>	<u>2,067,185</u>



	Saldo al 31 de diciembre de 2019 (reestructurados)	Adiciones	Desinversiones y trasposos	Saldo al 31 de diciembre de 2020
Depreciación acumulada:				
Edificios	\$ (155,978)	\$ (9,568)	\$ -	\$ (165,546)
Maquinaria y equipo de construcción	(775,059)	(63,443)	80,502	(758,000)
Equipo de transporte	(130,919)	(13,499)	29,284	(115,134)
Mobiliario y equipo de oficina	(157,213)	(59,084)	42,504	(173,793)
Otros	<u>(11,046)</u>	<u>(2,246)</u>	<u>(97)</u>	<u>(13,389)</u>
Total depreciación acumulada	<u>(1,230,215)</u>	<u>(147,840)</u>	<u>152,193</u>	<u>(1,225,862)</u>
Terrenos	<u>142,028</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>142,028</u>
Inversión neta	<u>\$ 1,036,348</u>	<u>\$ (82,376)</u>	<u>\$ 29,379</u>	<u>\$ 983,351</u>
	Saldo al 31 de diciembre de 2018 (reestructurados)	Adiciones	Desinversiones y trasposos	Saldo al 31 de diciembre de 2019 (reestructurados)
Inversión:				
Edificios	\$ 233,640	\$ 250	\$ -	\$ 233,890
Maquinaria y equipo de construcción	1,217,944	188,778	(4,289)	1,402,433
Equipo de transporte	142,301	20,141	(2,878)	159,564
Mobiliario y equipo de oficina	243,694	40,281	(348)	283,627
Otros	<u>44,921</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>44,921</u>
Total inversión	<u>1,882,500</u>	<u>249,450</u>	<u>(7,515)</u>	<u>2,124,535</u>
Depreciación acumulada:				
Edificios	(146,397)	(9,581)	-	(155,978)
Maquinaria y equipo de construcción	(693,982)	(82,379)	1,402	(774,059)
Equipo de transporte	(113,339)	(20,300)	2,720	(130,919)
Mobiliario y equipo de oficina	(119,786)	(37,532)	105	(157,213)
Otros	<u>(8,800)</u>	<u>(2,246)</u>	<u>-</u>	<u>(11,046)</u>
Total depreciación acumulada	<u>(1,082,304)</u>	<u>(152,038)</u>	<u>4,227</u>	<u>(1,230,115)</u>
Terrenos	<u>142,028</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>142,028</u>
Inversión neta	<u>\$ 942,224</u>	<u>\$ 97,412</u>	<u>\$ (3,288)</u>	<u>\$ 1,036,348</u>
	Saldo al 1 de enero de 2018 (reestructurados)	Adiciones	Desinversiones y trasposos	Saldo al 31 de diciembre de 2018 (reestructurados)
Inversión:				
Edificios	\$ 232,559	\$ 1,081	\$ -	\$ 233,640
Maquinaria y equipo de construcción	1,164,908	69,207	-16,171	1,217,944
Equipo de transporte	127,060	17,002	(1,761)	142,301



	Saldo al 1 de enero de 2018 (reestructurados)	Adiciones	Desinversiones y traspasos	Saldo al 31 de diciembre de 2018 (reestructurados)
Mobiliario y equipo de oficina	214,725	28,969	-	243,694
Otros	<u>44,921</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>44,921</u>
Total inversión	<u>1,784,173</u>	<u>116,259</u>	<u>(17,932)</u>	<u>1,882,500</u>
Depreciación acumulada:				
Edificios	(136,887)	(9,510)	-	(146,397)
Maquinaria y equipo de construcción	(628,955)	(65,394)	367	(693,982)
Equipo de transporte	(101,680)	(13,188)	1,529	(113,339)
Mobiliario y equipo de oficina	(100,331)	(19,455)	-	(119,786)
Otros	<u>(6,554)</u>	<u>(2,246)</u>	<u>-</u>	<u>(8,800)</u>
Total depreciación acumulada	<u>(974,407)</u>	<u>(109,793)</u>	<u>1,896</u>	<u>(1,082,304)</u>
Terrenos	<u>142,028</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>142,028</u>
Inversión neta	<u>\$ 951,794</u>	<u>\$ 6,466</u>	<u>\$ (16,036)</u>	<u>\$ 942,224</u>

13. Inversión en concesiones, Neto

Cada concesión es la licencia por tiempo determinado, otorgada por el gobierno federal, gobiernos estatales o por algún otro gobierno, para construir, establecer, operar y dar mantenimiento a vías de comunicación. Las concesiones otorgadas por el Gobierno Federal son a través de la SCT bajo la legislación Federal. Los gobiernos de diferentes estados de la República también otorgan concesiones bajo la legislación local para la construcción y operación de carreteras, y éstas son generalmente otorgadas con base en el modelo elaborado por la SCT.

Concesiones de carreteras en México

Una concesionaria de carreteras construye o mejora un acceso vial para después operarlo y proveerle mantenimiento. Las concesionarias pueden ceder derechos y obligaciones de la concesión, pero únicamente con la aprobación del gobierno. Los términos de la concesión generalmente incluyen el plazo de obra y terminación de la concesión, los trabajos de operación y mantenimiento y las normas bajo las cuales serán realizados y la supervisión del gobierno, los fondos de reserva para mantenimiento, las cuotas que se deban pagar al gobierno y las cuotas de peaje que serán cobradas (incluyendo la escalatoria por inflación). La concesionaria deberá efectuar cualquier reparación que sea necesaria en la carretera durante el período de concesión. A cambio de construir, operar, y dar mantenimiento a la carretera de acuerdo con estos términos, la concesionaria tiene el derecho de retener prácticamente todos los ingresos derivados de la operación de la carretera concesionada durante toda la vigencia de la concesión. Al término de la concesión, el derecho de operar la carretera y de recibir los ingresos por peajes será revertido a favor del gobierno. La carretera y las reparaciones para su operación permanecen como propiedad del gobierno durante el plazo de la concesión.

A partir de diciembre de 1993, el término máximo de concesión original de una carretera no podrá exceder de 30 años; sin embargo, estas podrán ser prorrogadas, hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, después del primer tercio de la vigencia de las mismas. También podrán ser prorrogadas cuando se presenten causas que lo justifiquen. En general los títulos de concesión de la Entidad incluyen la condición de que, si el tráfico real excede al volumen estimado, el término de la concesión podría ser reducido o el concesionario podría pagar una porción de las ganancias de la operación de la carretera al gobierno.



La SCT tiene derecho a dar por terminada una concesión de carretera federal sin ninguna compensación, antes de la expiración de su término, sobre la ocurrencia de eventos específicos. El gobierno también podría ocupar o expropiar temporalmente todos los activos relacionados con la concesión en caso de guerra, disturbios públicos importantes, amenaza contra la paz interna o por razones del orden económico o público. Aunque en el caso de expropiación legal u ocupación temporal (con excepción de guerra internacional), la ley requiere que el gobierno compense a la concesionaria.

Otras concesiones de infraestructura en México

La Entidad tiene inversiones de infraestructura en la terminal portuaria de usos múltiples II del puerto de Altamira, Tamaulipas para la prestación de servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior e interior, así como la construcción de dicha infraestructura. Estas concesiones se rigen de acuerdo con los reglamentos de los gobiernos federales, municipales u otras dependencias gubernamentales según corresponda. Normalmente están estructuradas de tal manera que la concesionaria pueda recuperar su inversión reteniendo el derecho de cobro de cuotas por períodos establecidos en los títulos de concesión respectivos.

- a. Las inversiones que la Entidad ha efectuado en concesiones al 31 de diciembre, son las siguientes:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Proyectos terminados y en operación	\$ 37,376,118	\$ 34,009,351	\$ 21,091,207
Proyectos en construcción	<u>2,751,022</u>	<u>5,545,643</u>	<u>3,880,744</u>
	<u>\$ 40,127,140</u>	<u>\$ 39,554,994</u>	<u>\$ 24,971,951</u>

- b. El costo y la amortización acumulada de proyectos terminados y en operación son los siguientes:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Proyectos terminados y en operación	\$ 49,882,693	\$ 46,284,944	\$ 31,259,489
Menos:			
Amortización acumulada	<u>(12,506,575)</u>	<u>(12,275,593)</u>	<u>(10,168,282)</u>
	37,376,118	34,009,351	21,091,207
Proyectos en construcción	<u>2,751,022</u>	<u>5,545,643</u>	<u>3,880,744</u>
	<u>\$ 40,127,140</u>	<u>\$ 39,554,994</u>	<u>\$ 24,971,951</u>

El efecto de la amortización cargada a los resultados fue de \$742,248, \$572,527 y \$344,465 en 2020, 2019 y 2018, respectivamente.



c. La integración de los proyectos de concesión es como sigue:

Concesionaria/Concesión	Expiración de la concesión	Fecha de apertura	Porcentaje de participación al 31 de diciembre			2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
			2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)			
Carreteras en Fibra -E:								
Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C. V.								
México – Toluca	2049	1990	81.7%	77.8%	77.8%	\$ 854,700	\$ 873,183	\$ 901,134
Reforma - Constituyentes – Lilas	2049	1990	81.7%	77.8%	77.8%	521,627	521,627	537,765
Reforma – Chalco	2049	1990	81.7%	77.8%	77.8%	52,442	52,442	53,920
Acopilco	2049	1990	81.7%	77.8%	77.8%	118,483	118,483	122,302
Reforma – Caborca	2049	1990	81.7%	77.8%	77.8%	341,354	341,354	351,870
PACSA, Tramo 2 Lerma ⁽¹⁾	2049	1990	81.7%	77.8%	77.8%	3,688,858	3,727,956	3,756,305
Desarrollo Global de Concesiones, S. A. de C. V.								
Peñón - Texcoco	2043	1994	82.4%	78.7%	78.7%	485,107	539,458	544,515
Concesionaria ASM, S. A. de C. V.								
Atlixco - Jantetelco	2036 y 2066	2006	87.9%	85.4%	85.4%	698,789	706,630	716,592
Promotora de Carreteras Ecatepec Pirámides, S. A. de C. V.								
Ecatepec – Pirámides	2051	1991	87.9%	85.4%	85.4%	<u>697,789</u>	<u>772,459</u>	<u>789,044</u>
						7,459,239	7,653,592	7,773,447
Promotora PP, S. A. de C. V. ⁽⁴⁾								
Vía Atlixcaoyotl	2042	2012	87.9%	85.4%	85.4%	1,433,307	1,466,507	1,485,788
Virreyes – Teziutlán	2042	2012	87.9%	85.4%	85.4%	365,925	376,380	388,439
Apizaco – Huauchinango	2042	2012	87.9%	85.4%	85.4%	382,226	394,417	408,229
Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V.								
Paquete Michoacán ⁽¹⁰⁾	2042	2012	100%	100%	-	<u>13,490,654</u>	<u>12,671,008</u>	<u>-</u>
						15,672,112	14,908,312	2,282,456
Carreteras bursatilizadas:								
Autopista Tenango - Ixtapan de la Sal, S. A. de C. V. y Pinfra Sector Construcción, S. A. de C. V. - Autopista Ixtapan de la Sal								
	2036	1995	100%	100%	100%	444,241	453,114	457,522
Concesionaria Santa Ana Altar, S. A. de C. V., Santa Ana - Altar								
	2035	2006	100%	100%	100%	<u>912,296</u>	<u>919,309</u>	<u>934,104</u>
						1,356,537	1,372,423	1,391,626
Carreteras no bursatilizadas:								
Concesionaria Pac, S. A. de C. V.,								
San Luis - Río Colorado ⁽⁵⁾	2038	2009	100%	100%	100%	\$ 544,117	\$ 546,494	\$ 549,482
Zitácuaro - Lengua de Vaca	2037	2007	100%	100%	100%	144,522	146,264	148,258
Tlaxcala - Xoxtla ⁽²⁾	2036	2006	100%	100%	100%	552,903	590,775	633,144
Desarrollo Global de Concesiones, S. A. de C. V.								
Talud Tenango – Ixtapan	2036	2006	100%	100%	100%	147,997	148,968	150,919
Promotora de Carreteras Ecatepec Pirámides, S. A. de C. V.								
Ecatepec - Peñón ⁽³⁾	2051	1991	100%	-	-	3,048,958	3,032,468	2,682,777
Autovías Terrestres, S. A. de C. V. (antes Impulsora de Vías SMT y AM, S. A. de C. V.)								
Armería – Manzanillo ⁽⁷⁾	2050	1990	100%	100%	100%	1,044,628	1,025,249	1,042,349
Autovías San Martín Texmelucan, S. A. de C. V. (antes Impulsora de Vías SMT y AM, S. A. de C. V.)								



Concesionaria/Concesión	Expiración de la concesión	Fecha de apertura	Porcentaje de participación al 31 de			2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
			diciembre 2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)	2020			
San Martín Texmelucan - Tlaxcala - El Molinito	2041	2010	100%	100%	100%	\$ 319,660	\$ 328,278	\$ 339,063
Concesionaria de Autopistas de Morelos, S.A. de C.V.: Autopista Siglo XXI (El Higuero) ⁽¹¹⁾	2047	2017	51%	51%	51%	3,486,273	3,830,063	3,659,552
Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S. A. de C. V. ⁽⁸⁾	2047	2019	100%	100%	100%	3,221,864	-	-
Concesionaria Angelópolis, S. A. de C. V. ⁽⁹⁾								
Puente El Prieto	2068	2019	100%	100%	100%	289,249	294,290	299,980
Vía José Lopez Portillo	2048	2019	100%	100%	100%	32,576	37,121	41,667
Concesionaria ASM, S. A. de C.V.								
Atlixco - Jantetelco	2036	2006	100%	100%	100%	<u>337</u> 12,793,084	<u>337</u> 9,980,307	<u>337</u> 9,547,528
Otras concesiones:								
Puerto de Altamira, Tamaulipas	2036	1996	100%	100%	100%	<u>95,145</u> 95,145	<u>94,717</u> 94,717	<u>96,150</u> 96,150
Carreteras en construcción:								
Desarrollo Global de Concesiones, S. A. de C. V.								
Proyecto 2, 3, 4, 5, 6 y 7 ⁽⁵⁾	2036	2006	100%	100%	100%	1,591,619	1,489,975	1,448,533
Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S. A. de C. V. ⁽⁸⁾	2047	2019	100%	100%	100%	-	3,147,500	1,512,478
Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C.V.								
Tramo Toluca Estado de México	2049	1990	82%	78%	78%	137,363	137,363	137,363
La Venta Lechería	2049	1990	82%	78%	78%	1,701	1,701	1,701
Infraestructura Portuaria Mexicana, S. A. de C. V.	2036	1996	100%	100%	100%	421,482	420,924	411,726
Autovías Terrestres, S. A. de C. V. (antes Impulsora de Vías SMT y AM, S. A. de C. V.)								
Proyecto 1, 2, 3 y 4 de la autopista Armería Manzanillo	2050	1990	100%	100%	100%	139,997	139,997	134,356
Concesionaria Libramiento Aguascalientes, S.A. de C.V. ⁽⁶⁾	2047	2017	100%	100%	100%	250,678	-	-
Promotora PP, S. A. de C. V. y Viaducto Poniente – Puebla	2072	2012	100%	100%	100%	<u>208,183</u> <u>2,751,023</u>	<u>208,183</u> <u>5,545,643</u>	<u>234,587</u> <u>3,880,744</u>
						<u>\$ 40,127,140</u>	<u>\$ 39,554,994</u>	<u>\$ 24,971,951</u>



- (1) Con fecha 23 de julio de 2013 la Entidad, a través de Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C. V. (“PACSA”), obtuvo la 9ª modificación al título de concesión de la carretera México-Toluca, a efecto de autorizar a la Entidad un aumento en el plazo de Concesión, sin exceder la vigencia máxima que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, por lo que la concesión expirará hasta el 31 de julio de 2049, para tal efecto la Entidad tiene la obligación de llevar a cabo la construcción del Tramo adicional “La Marquesa- Lerma de Villada” que conectará a la autopista en operación, siendo el monto de la inversión hasta por \$3,500,000, de los cuales 31 de diciembre de 2020 no se realizaron obras adicionales, 31 de diciembre de 2019 y 2018 se ejecutaron \$3,765,898. El 20 de julio de 2016 la SCT, dio a conocer a través de oficio de autorización de esta misma fecha que la Entidad inició a operar dicho tramo.

Con fechas 5 de enero de 2012, 31 de mayo de 2012 y 31 de agosto de 2012 la Entidad, a través de Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C. V., obtuvo las 6ª, 7ª y 8ª modificación, respectivamente, al título de concesión de la carretera México-Toluca, a efecto de autorizar a la Entidad la construcción de obras de mejoras o de interconexión o inversiones en otras carreteras federales, así como realizar, previa autorización de la SCT, inversiones en la carretera concesionada y/o en otras carreteras federales, las cuales se contemplan en las obras adicionales, al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 se han autorizado inversiones con cargo a este esquema por \$2,797,500, y de las cuales se han invertido \$1,147,582 a esas mismas fechas. Durante 2020 no hubo incremento de obras con cargo a este esquema.

- (2) Inicio de operaciones de la autopista Tlaxcala Xoxtla: el 23 de julio de 2008, el gobierno del estado de Tlaxcala le otorgó a la Entidad, a través de Concesionara PAC, S. A. de C. V., un nuevo título de concesión, para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la autopista de cuota de jurisdicción estatal denominada Tlaxcala - Xoxtla, Tipo A2 por un plazo de 30 años a partir del inicio de operación de la autopista, con una longitud aproximada de 16 kilómetros, con un ancho de corona de 12 metros, que inicia en el entronque con el libramiento poniente de Tlaxcala, y termina en los límites del estado de Tlaxcala y Puebla.

El 5 de enero de 2016, el Gobierno del Estado de Tlaxcala, dio a conocer a través de oficio de autorización que el día 10 de enero de 2016 se iniciarían operaciones de la autopista Tlaxcala Puebla, antes Tlaxcala Xoxtla, con el fin de que se registrara esta fecha como el inicio del plazo de concesión y como terminó en el año 2045.

- (3) El 31 de marzo de 2009, el Gobierno Federal amplió la concesión de la autopista Ecatepec-Pirámides para incluir un tramo adicional con una longitud aproximada de 17.5 km (el “Tramo Ecatepec-Peñón”).

El 18 de septiembre de 2016 inició la operación del Tramo Lechería Texcoco-Acolman de la autopista Ecatepec-Peñón.

- (4) El 15 de diciembre de 2016, la Directora General del Organismo Público descentralizado denominado “Carreteras de Cuota - Puebla” (“CCP”), de conformidad con lo establecido en el último párrafo de la condición Vigésima Segunda del Título de Concesión, solicitó a la Concesionaria realice inversiones en proyectos que permitan dar cumplimiento a lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo 2011 - 2018.

Dentro de los proyectos de infraestructura carretera en el estado de Puebla, se tiene pendiente la construcción de un libramiento con una longitud de 38.06 kilómetros, conocido como “Proyecto integral para la construcción del Libramiento Poniente en el estado de Puebla”, el cual, será construido en dos etapas, la primera de San Martín Texmelucan a Huejotzingo y la segunda etapa de Huejotzingo a la carretera de cuota Atlixco - Jantetelco.



Los términos establecidos en el acuerdo modificatorio señalan: modificar el primer párrafo y adicionar un segundo párrafo a la Condición Trigésima Octava de la Concesión, a efecto de establecer que se prorroga el plazo de la vigencia hasta por treinta años más o por el plazo que resulten necesario para, sin exceder el plazo máximo de 60 años que establece la Ley General de Bienes del Estado de Puebla.

- (5) Modificación al título de concesión de Concesionaria Pac, con fecha 29 de enero de 2016, se realizó el anexo al título de concesión, en el cual se acordó con el gobierno del Estado de México que los gastos necesarios para la ejecución de los análisis de alternativas de proyecto, estudios de campo, anteproyectos, proyectos y estudios de impacto ambiental para la construcción de las vialidades y demás trabajos necesarios para conectar la autopista Peñón- Texcoco con el Nuevo AICM, así como las adecuaciones que se requieran tanto en la actual autopista Peñón- Texcoco como con el Circuito Exterior Mexiquense y los gastos preliminares de la primera etapa de construcción de dichas vialidades. El monto de la inversión para dicho proyecto fue de \$400,000. En esta modificación se contempla una vigencia adicional de hasta 30 años más o por aquel plazo que sea necesario, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley, es decir, 18 de marzo de 2053.

Construcción de obras adicionales - Derivado del anuncio que el Gobierno Federal hizo mediante oficio 9292 con fecha 1 de octubre de 2014, en el cual dio a conocer la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (el “Nuevo AICM”) y de la Ciudad Aeropuerto (la “Ciudad Aeropuerto”), y toda vez que la Entidad había considerado que las vialidades que se construyan como acceso a dichas obras podrían eventualmente tener un impacto negativo en los ingresos de la propia concesión; y que con el plazo remanente de vigencia de la concesión podía recuperar las inversiones, más el rendimiento correspondiente, siempre y cuando dichas vialidades libres de peaje sean utilizadas exclusivamente para acceder al nuevo AICM y/o a la Ciudad Aeropuerto desde cualquiera de los puntos de origen y destino de la autopista de la concesión y con regreso al punto inicial de partida.

La Entidad llevará a cabo la construcción de los carriles adicionales, así como las obras a que se refiere la Condición Primera del Título, conforme al proyecto ejecutivo y al programa de obra que en su momento sea propuesto por la Entidad y aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. De acuerdo al anexo al título de cesión de derechos de concesión, el 10 de septiembre de 2016 el Gobierno del Estado de México por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a favor de Concesionaria Pac la inclusión del proyecto de 6 (Obras de mejora o de interconexión) por un monto de inversión de \$496,000 para la autopista Tenango - Ixtapan de la Sal.

En octubre de 2018, se anunció la cancelación del nuevo AICM y/o la Ciudad Aeropuerto, sin embargo, a la fecha de este informe la SCT, no ha cancelado ni modificado el título de concesión.

- (6) El 30 de julio de 2020, se le otorgó a la Entidad la concesión para la construcción, equipamiento, operación, explotación conservación y mantenimiento del tramo carretero correspondiente al Libramiento Carretero Poniente de la ciudad de Aguascalientes, al norponiente entre la carretera federal número 70 (Aguascalientes – Jalpa) “Entroque el Picacho” y la carretera federal Número 45 (Aguascalientes – Zacatecas), “Entronque la Escondida”, con una longitud aproximada de 24 kilómetros, en el estado de Aguascalientes por un plazo de 30 años contados a partir del 12 de agosto de 2020, fecha de firma de la concesión. Actualmente dicha concesión se encuentra en etapa de construcción.



- (7) Modificación al título de concesión de Armería - Manzanillo en Autovías Terrestres - Con fecha 6 de octubre de 2016, se realizó el anexo al título de concesión en el cual se acordó con la SCT para llevar a cabo los proyectos 1, 2, 3 y 4, de la autopista Armería - Manzanillo, los cuales consisten en desarrollar los caminos laterales de la autopista, estudios derechos de vía y proyecto ejecutivo y construcción de la plaza de cobro de la autopista, la construcción de un nuevo puente que sustituya al puente Tepalcates II y los trabajos de terracería, pavimentos y demás trabajos necesarios para del tramo Tepic San Blas. El monto de la inversión autorizada por la SCT en este anexo es de \$662,202.
- (8) Adjudicación de concesión Monterrey Nuevo Laredo; el 6 de junio de 2018 la SCT otorgó a la Entidad a través de su subsidiaria Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S. A. de C. V. (constituida el 17 de mayo de 2018) el título de concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Monterrey Nuevo Laredo en su tramo La Gloria - San Fernando, por un plazo de 30 años. La concesión inició operaciones en el mes de Julio de 2020.
- (9) Adjudicación de título de concesión de los puentes José López Portillo y El Prieto; el 1 de febrero de 2018, la Entidad obtuvo por parte del Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, el título de concesión para operar, explotar, conservar y mantener el puente denominado “José López Portillo”, de 391 metros de longitud y 11 metros de sección transversa, ubicados sobre el Río Pantepec, en el kilómetro 34 + 45 del tramo Tihuatlan. El Alazán de la carretera federal 180 del estado de Veracruz. Este título de concesión había sido previamente otorgado el 29 de febrero de 2008 al Gobierno del Estado de Veracruz de la Llave por la SCTSecretaría, por una vigencia de 30 años, por lo que a la fecha de adjudicación de la concesión la Entidad tiene el derecho de 11 años adicionales.
- El 1 de febrero de 2018, la Entidad obtuvo por parte del Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, el título de concesión para administrar, operar, explotar, conservar y mantener un puente de cuota denominado “El Prieto II”, ubicado a un costado del puente “El Prieto”. Este título de concesión había sido previamente otorgado el 29 de febrero de 2003 al Gobierno del Estado de Veracruz de la Llave por la SCT, por una vigencia de 30 años, por lo que a la fecha de adjudicación de la concesión la Entidad tiene el derecho de 16 años adicionales.
- (10) El Paquete Michoacán tiene una concesión para construcción y operación durante 30 años de los libramientos de Morelia y Uruapan y la autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas (Paquete Michoacán), las entidades que lo componen son Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V., Operadora de Autopistas de Michoacán, S. A. P. I. de C. V. y Constructora de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V., las cuales auxilian a la Concesionaria en su operación y construcción de los libramientos comprometidos en el título de concesión.
- (11) Concesionaria de Autopistas de Morelos, S.A. de C.V. mantiene una concesión para construcción, operación y mantenimiento por 30 años de la Autopista Jantetelco - El Higuierón con una longitud de 61.8 kilómetros. Actualmente, el consorcio se encuentra en proceso de realización de estudios técnicos, ambientales, liberación de derechos de vía y trámites legales para iniciar el proyecto.



14. Inversión en acciones de asociadas

a. La Entidad mantiene la siguiente participación en asociadas.

Entidades	% de participación al 31 de diciembre de					
	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V. ("Paquete Michoacán") ⁽¹⁾	100%	100%	25.2%	\$ -	\$ -	\$ 960,952
Operadora de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V.	100%	100%	25.2%	-	-	13,066
Constructora de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V.	25.2%	25.2%	25.2%	30,702	43,402	12,738
Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V. ⁽²⁾	49%	49%	49%	647,850	705,469	741,047
Constructora Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V.	49%	49%	49%	74,468	71,918	78,781
Operadora Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V.	49%	49%	49%	9,303	9,120	3,431
Concesionaria Purépecha, S. A. de C. V. "Purépecha" ⁽³⁾	50%	50%	50%	(12,086)	7,077	(12,212)
Posco Mesdc, S. A. de C. V. "Posco" ⁽⁴⁾	0.79551%	0.79551%	22%	25,490	25,490	25,493
Construcciones y Drenajes Profundos, S. A. de C. V.	30%	30%	30%	27,567	27,567	27,567
Osipass, S. A. de C. V.	50%	-	-	21,565	-	-
Chartexa, S. A. de C. V. ("Chartexa") ⁽⁶⁾	30.5%	30.5%	30.5%	151,321	63,703	59,185
Opercarreteras, Gpo. Conc. Metropolitano, Tribasa Cap, Tribasa Colisa, Tribasa Andina y otros ⁽⁵⁾	50%	50%	50%	37,995	37,995	37,995
Servicios Operativos PAIM, S. A. de C. V.	25.2%	25.2%	25.2%	<u>61</u>	<u>61</u>	<u>61</u>
				1,014,236	991,802	1,948,104
Estimación por deterioro ⁽⁵⁾				<u>(37,995)</u>	<u>(37,995)</u>	<u>(37,995)</u>
				<u>\$ 976,241</u>	<u>\$ 953,807</u>	<u>\$ 1,910,109</u>

(1) El 13 de diciembre de 2018, el Fideicomiso F/2886 ("Fibra E") acordó la compra de las autopistas Libramiento Morelia, Libramiento Uruapan, Pátzcuaro-Uruapan, Uruapan-Nueva Italia y Nueva Italia -Lázaro Cárdenas, (en su conjunto, Paquete Michoacán) a través de la adquisición del 100% de las acciones de Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V. y Operadora de Autopistas de Michoacán, S. A. P. I. de C. V., aportando aproximadamente \$2,500 millones de pesos en efectivo más el 25.2% de su tenencia accionaria, dicha operación surtió efectos una vez que la operación fue autorizada la operación por la Comisión Federal de Competencia Económica ("COFECE") con fecha 7 de marzo de 2019, surtiendo efectos a partir del 4 de julio de 2019. Después de la transacción, PINFRA aumentó su participación en Fibra E del 50.1% al 58.7% y en el Paquete Michoacán del 25.2% al 58.7%, por lo cual al 31 de diciembre de 2020 califican como subsidiarias.

(2) Con fecha 18 de agosto de 2014, se constituyó Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V. y como parte del mismo proyecto, con fecha 26 de noviembre de 2014 se constituyó Constructora Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V., ambas para la construcción, explotación, conservación y mantenimiento del Viaducto Elevado jurisdicción estatal en la zona metropolitana de Puebla el cual contará con una longitud de 13.3 kilómetros y se construirá sobre la autopista federal Mexico-Puebla, (a partir del km 115+000 hasta el km 128+300) (la "Concesión del Viaducto Elevado de Puebla") otorgado a Autovías Concesionadas OHL, S. A. de C. V. ("Autovías Concesionadas OHL") la cual tendrá una inversión total de \$10,000,000 de los cuales el Gobierno del Estado de Puebla aportará \$5,000,000, y tendrá una duración de 30 años a partir de octubre de 2016.

(3) Con fecha 18 de agosto de 2015 la Entidad y OHL México, S. A. B. de C. V. ("OHL México") celebraron una asociación con el propósito de llevar a cabo la Concesión del Viaducto Elevado de Puebla.



La Entidad participa en 49% del capital social de Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V. y de Constructora Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V., las cuales se contabilizan en el rubro de inversión en acciones de asociadas, al 31 de diciembre de 2014 la Entidad había aportado al negocio \$612,189. Al 31 de diciembre de 2020, dicha operación fue contabilizada como inversión en asociada.

- (4) La inversión del 50% en Concesionaria Purépecha, S. A. de C. V., contiene la concesión para construir, operar, aprovechar, conservar y mantener el tramo carretero de 22.6 kilómetros de altas especificaciones y jurisdicción estatal ubicado entre la carretera Federal Morelia - Maravatio, Vía Charo y la Autopista de Occidente, que incluye el derecho de vía, las obras de la vía concesionada y demás bienes que la integran, así como la prestación de los servicios conexos y auxiliares.

El plazo de la concesión es de 30 años a partir del 13 de febrero de 2007, y su funcionamiento inició el 26 de junio de 2008. Debido a que existe un control compartido entre la Entidad y los socios de esta concesión, la inversión fue registrada a través del método de participación ya que se considera una operación de control conjunto.

- (5) Con fecha 11 de mayo de 2019, mediante Asamblea General de Accionistas se emitieron y liberaron nuevas acciones, derivado de dicha liberación de acciones el porcentaje accionario de IPM Logística Altamira, S. A. de C. V. se disminuyó de un 22% a un 0.79551%.
- (6) La Entidad mantiene una inversión del 50% en Grupo Concesionario Metropolitano, S. A. de C. V., y otras entidades con el propósito de construir, operar y explotar comercialmente el servicio público de transporte de pasajeros de la línea del tren elevado entre la Ciudad de México y el Estado de México. La construcción de la línea del tren elevado aún no se ha iniciado por causas ajenas a la Entidad y la concesión vence en el 2014. Dada la incertidumbre de la realización de este proyecto, la Entidad tiene registrada una reserva por deterioro de la inversión realizada en dicha entidad.

La inversión en la que participa la Entidad en Opercarreteras, S. A. de C. V. y Grupo Concesionario Metropolitano, S. A. de C. V. se encuentra reservados en 2020, 2019 y 2018 debido a la inviabilidad de los proyectos para los que fueron creados.

- (7) Charterxa se constituyó el 28 de abril de 2015, la compañía se dedica a prestar servicios de transporte aéreo dentro y fuera de la República Mexicana.

Las inversiones en asociadas anteriores, se reconoce utilizando el método de participación en los estados financieros consolidados.

- b. Un resumen de la información respecto de inversión en asociadas de la Entidad se detalla a continuación.

I. **Concesionaria Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V.**

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Activos circulantes	\$ 1,194,135	\$ 1,199,977	\$ 1,516,971
Activos no circulantes	\$ 9,138,839	\$ 9,365,453	\$ 9,275,517
Pasivos circulantes	\$ 4,495,400	\$ 213,832	\$ 4,769,077
Pasivos no circulantes	\$ 4,367,393	\$ 8,911,868	\$ 4,511,070
Los montos de los activos y pasivos que se detallaron anteriormente incluyen lo siguiente:			
Efectivo y equivalente de efectivo	\$ 341,816	\$ 142,146	\$ 189,236



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Pasivos financieros no circulantes (no incluye cuentas por pagar a proveedores, otras cuentas por pagar y provisiones)	\$ <u>4,367,393</u>	\$ <u>4,376,136</u>	\$ <u>4,511,070</u>
Ingresos	\$ <u>530,278</u>	\$ <u>580,378</u>	\$ <u>1,186,451</u>
(Pérdida) utilidad neta	\$ <u>(117,589)</u>	\$ <u>(72,610)</u>	\$ <u>106,614</u>
La utilidad anterior del año incluye lo siguiente:			
Gastos por intereses	\$ <u>503,585</u>	\$ <u>504,813</u>	\$ <u>414,663</u>
Impuestos a la utilidad	\$ <u>149,254</u>	\$ <u>149,727</u>	\$ <u>119,526</u>

La conciliación de la información financiera que se resumió anteriormente del valor en libros de la participación en Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V., se reconoció en los estados financieros consolidados:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Activos netos de la asociada	\$ 1,322,142	\$ 1,439,730	\$ 1,512,341
Proporción de la participación de la Entidad en Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V.	<u>49%</u>	<u>49%</u>	<u>49%</u>
Valor en libros de la participación de la Entidad en Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V.	\$ <u>647,850</u>	\$ <u>705,468</u>	\$ <u>741,047</u>

Concesionaria Purépecha, S. A. de C. V.

	2020	2019	2018
Activos circulantes	\$ <u>53,493</u>	\$ <u>45,055</u>	\$ <u>45,451</u>
Activos no circulantes	\$ <u>647,720</u>	\$ <u>661,922</u>	\$ <u>662,948</u>
Pasivos circulantes	\$ <u>399,280</u>	\$ <u>467,558</u>	\$ <u>252,823</u>
Pasivos no circulantes	\$ <u>326,105</u>	\$ <u>305,307</u>	\$ <u>490,688</u>
Ingresos	\$ <u>52,526</u>	\$ <u>64,019</u>	\$ <u>59,823</u>
Utilidad (pérdida) neta	\$ <u>28,811</u>	\$ <u>(38,920)</u>	\$ <u>(38,193)</u>
La utilidad anterior del año incluye lo siguiente:			
Ingresos por intereses	\$ <u>1,071</u>	\$ <u>1,261</u>	\$ <u>1,063</u>
Impuestos a la utilidad	\$ <u>5,538</u>	\$ <u>10,710</u>	\$ <u>41,856</u>



La conciliación de la información financiera que se resumió anteriormente del valor en libros de la participación en Concesionaria Purépecha, S. A. de C. V., se reconoció en los estados financieros consolidados:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Activos netos de la asociada	\$ (24,172)	\$ 14,154	\$ (24,424)
Proporción de la participación de la Entidad en Concesionaria Purépecha, S. A. de C. V.	<u>50%</u>	<u>50%</u>	<u>50%</u>
Valor en libros de la participación de la Entidad en Concesionaria Purépecha, S. A. de C. V.	<u>\$ (12,086)</u>	<u>\$ (7,077)</u>	<u>\$ (12,212)</u>

II. *Chartexa, S. A. de C. V.*

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Activos circulantes	<u>\$ 31,404</u>	<u>\$ 42,676</u>	<u>\$ 2,700</u>
Activos no circulantes	<u>\$ 406,633</u>	<u>\$ 164,581</u>	<u>\$ 168,553</u>
Pasivos circulantes	<u>\$ -</u>	<u>\$ 22,930</u>	<u>\$ -</u>
Utilidad neta	<u>\$ 5,819</u>	<u>\$ 7,557</u>	<u>\$ 4,417</u>

La conciliación de la información financiera que se resumió anteriormente del valor en libros de la participación en Chartexa, S. A. de C. V., se reconoció en los estados financieros consolidados:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Activos netos de la asociada	\$ 437,850	\$ 184,327	\$ 171,253
Proporción de la participación de la Entidad en Chartexa, S. A. de C. V.	<u>34.56%</u>	<u>34.56%</u>	<u>34.56%</u>
Valor en libros de la participación de la Entidad en Chartexa, S. A. de C. V.	<u>\$ 151,321</u>	<u>\$ 63,703</u>	<u>\$ 59,185</u>



c. **Cambio en la participación de la Entidad en la asociada**

En 2018, la Entidad poseía el 25.20% de participación del Paquete Michoacán y registró la inversión como una asociada. En julio de 2019, la Entidad enajenó la participación del 25.20% en Paquete Michoacán a la Fibra E por \$4,986 millones. El diferencial del intercambio se contabilizó como efecto por dilución en el estado de variaciones en el capital contable, mismo que se determinó comparando el valor en libros de ambas participaciones no controladoras, y que equivale a \$1,111,665. Se generó un gasto por impuesto a la utilidad por \$1,386,033, cuya porción a largo plazo es por \$1,188,029.

15. Otros activos

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Depósitos en garantía ⁽¹⁾	\$ 19,163	\$ 82,245	\$ 57,046
Anticipos a subcontratistas ^{(2) y (3)}	766,215	348,578	969,732
Pagos anticipados	51,769	47,506	32,861
Otros activos	<u>1,360</u>	<u>6,674</u>	<u>8,147</u>
	<u>\$ 838,507</u>	<u>\$ 485,003</u>	<u>\$ 1,067,786</u>

- (1) El saldo al 31 de diciembre de 2020, incluye depósitos en garantía por la implementación del nuevo software contable Microsoft Dynamics, utilizado a partir del 1 de enero de 2020.
- (2) Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, incluyen \$42,229 de la carta de crédito para inversión en el Paquete Michoacán.
- (3) Corresponden a anticipos otorgados a subcontratistas para obra los cuales de conformidad con el contrato de construcción no han sido devengados y no pueden asociarse con estimaciones por trabajos efectuados por los mismos que tengan que ser capitalizados como inversión en concesión.

16. Subvenciones gubernamentales

El 25 de agosto de 2016, la Entidad a través de CAMSA Morelos, recibió por parte del FONADIN, la cantidad de \$136,298,142 UDI's a un valor de 5.290374, equivalentes a \$721,068 a esa fecha para la construcción de la autopista Siglo XXI. El importe al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 ascendió a \$792,975 y \$831,473 y \$848,678, respectivamente a dicha subvención se han contabilizado como una subvención gubernamental relacionada con el activo y se presentan netas de su amortización por el ingreso diferido para efectos de estos estados financieros consolidados.

La cláusula quinta del convenio de la subvención le otorga al FONADIN el derecho a participar sobre los ingresos diferenciales de la concesión. La Entidad está obligada a entregar al FONADIN por concepto de recuperación, el 50% del excedente de los ingresos que exista por encima del 20% de los ingresos establecidos en el convenio.

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Aportación	\$ 900,331	\$ 872,174	\$ 848,678
Amortización acumulada	<u>(107,356)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 792,975</u>	<u>\$ 872,174</u>	<u>\$ 848,678</u>



17. Créditos bancarios

- a. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, los créditos bancarios por pagar se integran como sigue:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
<p>Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S.A. de C.V., como acreditado y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (Banobras) celebraron, el 19 de noviembre de 2012, el contrato de apertura de crédito simple por un monto de \$4,900,000, divididos en 2 disposiciones: Tramo I por \$3,800,000 y Tramo II por \$1,100,000. Con fecha 10 de julio de 2014 Banobras y BanBajío celebraron un contrato de cesión de derechos y obligaciones en virtud del cual BanBajío adquirió 20% del crédito original. Con fecha 18 de septiembre de 2014 se firmó un convenio modificatorio entre Concesionaria de Autopistas de Michoacán, Banobras y BanBajío. El destino del crédito es cubrir parcialmente la modernización y ampliación de la autopista concesionada, así como las construcciones de los Libramientos de Morelia y Uruapan.</p> <p>Durante 2020 se realizó la reestructura del crédito Preferente con Banobras con la adición de un tramo por la cantidad de \$3,080,000 para liquidar los conceptos del párrafo anterior más intereses y comisiones devengadas a la fecha de pago, dando un total de crédito con Banobras de \$7,000,000.</p> <p>La reestructura del crédito tuvo como finalidad disminuir el gasto financiero, al pasar de una tasa de intereses TIEE 91 a TIEE 28 con pagos mensuales, primeramente, y en segundo lugar una disminución en el SPREAD de los créditos anteriores pasando de un 3.18% del Crédito Preferente y un 4.98% del Subordinado, a un 1.35% por la totalidad del crédito. Adicionalmente, se contrató una operación de cobertura SWAP con una tasa fija de 6.84% con Banobras cubriendo un notional de 4,900,000 de pesos.</p>	\$ 6,932,800	\$ 4,900,000	\$ -



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Con fecha 7 de agosto de 2019, Banco Invex, S. A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, en su calidad de fiduciario del Fideicomiso identificado con el No. 3558, como acreditado y BBVA Bancomer, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bancomer celebraron el contrato de apertura de crédito simple por un monto de \$1,800,000, pagadero en amortizaciones trimestrales e intereses a una tasa TIIE más un spread variable previamente acordado desde 0.50% hasta un 3%, pagaderos trimestralmente	1,473,339	1,580,681	1,754,910
Con fecha 28 de agosto de 2015, Concesionaria de Autopistas de Michoacán S.A. de C.V., como acreditado y Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), celebraron el contrato de apertura de crédito simple por un monto de \$2,100,000, pagadero en amortizaciones trimestrales e intereses a una tasa TIIE más un spread variable previamente acordado, pagaderos trimestralmente. Este crédito fue liquidado en 2020 con el refinanciamiento del crédito con Banobras que se menciona al inicio de esta Nota.	-	1,628,571	-
Línea de Crédito Sindicado Preferente con Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS), Institución de Banca de Desarrollo, por un monto total de \$600,000 (valor histórico original) a una tasa de TIIE 28 días más 3 puntos. Se este crédito se liquidó en 2020.	-	581,149	586,611
Línea de Crédito Sindicado Preferente con Banco Mercantil del Norte, S. A., Institución de Banca Múltiple, por un monto total de \$600,000 (valor histórico original) a una tasa de TIIE 28 días más 3 puntos. Se este crédito se liquidó en 2020.	-	576,085	580,626



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Crédito revolvente simple con Banco Mercantil del Norte, S. A., Institución de Banca Múltiple, hasta por un monto de \$275,000 siendo el IVA solicitado a favor como fuente de pago del mismo. a una tasa de TIIE 28 días más 2.6 puntos.	-	17,447	63,304
Deuda financiera	8,406,139	9,283,933	2,985,451
Menos:			
Gastos de apertura de deuda	(100,198)	(67,879)	(33,377)
Porción circulante de la deuda financiera	<u>(402,300)</u>	<u>(36,000)</u>	<u>(99,304)</u>
	<u>\$ 7,903,641</u>	<u>\$ 9,180,054</u>	<u>\$ 2,852,770</u>

18. Derechos de cobro cedidos a largo plazo (bursatilizaciones)

Los derechos de cobro cedidos representan el pasivo que se debe liquidar por las emisiones de los Certificados Bursátiles a que se refieren los Fideicomisos que se detallan, y que será cubierto con los derechos de cobro futuros cedidos por las autopistas concesionadas.

Detalle de su integración:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Derechos de cobro cedidos	\$ 8,391,473	\$ 8,417,924	\$ 4,243,241
Gastos de emisión de certificados bursátiles, neto	<u>(227,523)</u>	<u>(233,469)</u>	<u>(176,265)</u>
	8,163,950	8,184,455	4,066,976
Menos - Porción circulante de derechos de cobro cedidos por pagar	<u>(242,387)</u>	<u>(189,220)</u>	<u>(283,462)</u>
Vencimiento a largo plazo de derechos de cobro cedidos	<u>\$ 7,921,563</u>	<u>\$ 7,995,235</u>	<u>\$ 3,783,514</u>

La integración de los fideicomisos emisores al 31 de diciembre de 2020, es la siguiente:

Fideicomiso emisor	Corto plazo	Largo plazo	Intereses	Características de los Certificados Bursátiles
a) INVEX 1646 Tenango - Ixtapan de la Sal	\$ 79,357	\$ 466,816	\$ 2,748	Oferta pública de 1,580,579 Certificados Bursátiles con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico), amortizable en 33 pagos semestrales a partir del segundo vencimiento de intereses y con vencimiento el 4 de octubre de 2022. La tasa es fija del 5% anual sobre el saldo insoluto.



Fideicomiso emisor	Corto plazo	Largo plazo	Intereses	Características de los Certificados Bursátiles
b) INBURSA 1486 Santa Ana - Altar	111,796	563,486	1,885	Oferta pública de 2,117,395 Certificados Bursátiles Preferentes, con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico) con vencimiento el 14 de diciembre de 2033 a una tasa anual del 5.4% anual incrementable a 5.6%, bajo ciertas circunstancias
c) INBURSA 1486 Santa Ana - Altar	-	400,414	961	Oferta pública de 846,958 Certificados Bursátiles Subordinados, con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico) con vencimiento el 14 de diciembre de 2034 a una tasa anual del 5.4% anual incrementable gradualmente a 5.6% bajo ciertas circunstancias
d) INBURSA 1486 Santa Ana - Altar	-	705,892	1,694	Oferta pública de 1,279,437 Certificados Bursátiles Preferentes Convertibles con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico) con vencimiento el 14 de diciembre de 2034 a una tasa anual del 5.4% incrementable gradualmente a 5.6% bajo ciertas circunstancias cada vez que los prepagos acumulados de la Serie Preferente, ascienden a un 5% del saldo inicial de la misma, entonces el 8% de la Serie Convertible se convertirá en Preferente
e) INVEX 3877 Atlixco – Jantetelco Atlixcayotl Teziutlán	\$ 26,867 15,422 5,000	\$ 2,028,506 2,054,465 779,610	\$ 30,871 31,813 11,685	Oferta pública de 60,000,000 Certificados Bursátiles Preferentes Convertibles con valor nominal de 100 pesos cada uno (histórico) con vencimiento el 24 de abril de 2024 a una tasa anual del 6.8% fija.
Huachinango	<u>3,945</u>	<u>911,374</u>	<u>13,734</u>	
	<u>\$ 242,387</u>	<u>\$ 7,921,563</u>	<u>\$ 95,391</u>	



La integración de los fideicomisos emisores al 31 de diciembre de 2019 (reestructurados), es la siguiente:

Fideicomiso emisor	Corto plazo	Largo plazo	Intereses	Características de los Certificados Bursátiles
a) INVEX 1646 Tenango - Ixtapan de la Sal	\$ 76,876	\$ 488,263	\$ 2,729	Oferta pública de 1,580,579 Certificados Bursátiles con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico), amortizable en 33 pagos semestrales a partir del segundo vencimiento de intereses y con vencimiento el 4 de octubre de 2022. La tasa es fija del 5% anual sobre el saldo insoluto.
b) INBURSA 1486 Santa Ana - Altar	78,019	568,797	1,835	Oferta pública de 2,117,395 Certificados Bursátiles Preferentes, con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico) con vencimiento el 14 de diciembre de 2033 a una tasa anual del 5.4% anual incrementable a 5.6%, bajo ciertas circunstancias
c) INBURSA 1486 Santa Ana - Altar	-	402,254	965	Oferta pública de 846,958 Certificados Bursátiles Subordinados, con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico) con vencimiento el 14 de diciembre de 2034 a una tasa anual del 5.4% anual incrementable gradualmente a 5.6% bajo ciertas circunstancias
d) INBURSA 1486 Santa Ana - Altar	-	704,091	1,690	Oferta pública de 1,279,437 Certificados Bursátiles Preferentes Convertibles con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico) con vencimiento el 14 de diciembre de 2034 a una tasa anual del 5.4% incrementable gradualmente a 5.6% bajo ciertas circunstancias cada vez que los prepagos acumulados de la Serie Preferente, ascienden a un 5% del saldo inicial de la misma, entonces el 8% de la Serie Convertible se convertirá en Preferente



Fideicomiso emisor	Corto plazo	Largo plazo	Intereses	Características de los Certificados Bursátiles
e) INVEX 3877				Oferta pública de 60,000,000 Certificados Bursátiles Preferentes Convertibles con valor nominal de 100 Pesos cada uno (histórico) con vencimiento el 24 de abril de 2024 a una tasa anual del 6.8% fija.
Atlixco – Jantetelco	\$ 13,619	\$ 2,014,312	\$ 31,099	
Atlixcayotl	11,502	2,084,547	31,984	
Teziutlán	4,249	800,013	11,751	
Huachinango	<u>4,955</u>	<u>932,958</u>	<u>13,806</u>	
	<u>\$ 189,220</u>	<u>\$ 7,995,235</u>	<u>\$ 95,859</u>	

La integración de los fideicomisos emisores al 31 de diciembre de 2018 (reestructurados), es la siguiente:

Fideicomiso emisor	Corto plazo	Largo plazo	Intereses	Características de los Certificados Bursátiles
a) INVEX 1646 Tenango - Ixtapan de la Sal	\$ 74,805	\$ 554,526	\$ 2,921	Oferta pública de 1,580,579 Certificados Bursátiles con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico), amortizable en 33 pagos semestrales a partir del segundo vencimiento de intereses y con vencimiento el 4 de octubre de 2022. La tasa es fija del 5% anual sobre el saldo insoluto.
b) INBURSA 1486 Santa Ana - Altar	40,712	627,677	1,906	Oferta pública de 2,117,395 Certificados Bursátiles Preferentes, con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico) con vencimiento el 14 de diciembre de 2033 a una tasa anual del 5.4% anual incrementable a 5.6%, bajo ciertas circunstancias
c) INBURSA 1486 Santa Ana - Altar	-	401,965	965	Oferta pública de 846,958 Certificados Bursátiles Subordinados, con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico) con vencimiento el 14 de diciembre de 2034 a una tasa anual del 5.4% anual incrementable gradualmente a 5.6% bajo ciertas circunstancias



Fideicomiso emisor	Corto plazo	Largo plazo	Intereses	Características de los Certificados Bursátiles
d) INBURSA 1486 Santa Ana - Altar	-	649,098	1,558	Oferta pública de 1,279,437 Certificados Bursátiles Preferentes Convertibles con valor nominal de 100 UDI's cada uno (histórico) con vencimiento el 14 de diciembre de 2034 a una tasa anual del 5.4% incrementable gradualmente a 5.6% bajo ciertas circunstancias cada vez que los prepagos acumulados de la Serie Preferente, ascienden a un 5% del saldo inicial de la misma, entonces el 8% de la Serie Convertible se convertirá en Preferente
e) INVEX 2740 Atlixco - Jantetelco Atlixcayotl Teziutlán	52,298 56,917 33,085	519,802 425,761 351,746	3,868 3,506 4,148	Oferta pública de 25,000,000 Certificados Bursátiles Preferentes Convertibles con valor nominal de 100 Pesos cada uno (histórico) con vencimiento el 27 de Mayo de 2026 a una tasa anual del 6.8% fija.
Huachinango	<u>25,645</u>	<u>252,939</u>	<u>5,252</u>	
	<u>\$ 283,462</u>	<u>\$3,783,514</u>	<u>\$ 24,124</u>	

Los vencimientos de los Certificados Bursátiles por pagar al 31 de diciembre de 2020, son:

2021	\$ 242,387
2022	166,706
2023	237,492
2024	343,765
2025	359,089
2026 y años posteriores	<u>7,042,034</u>
	<u>\$ 8,391,473</u>

a. INBURSA - 1486 (Santa Ana – Altar)

El 14 de diciembre de 2015, el monto acumulado de pagos principal del Saldo Inicial de los Certificados Preferentes alcanzó otro 5%, de conformidad con el Título de los Certificados Bursátiles Convertibles, inmediatamente después del pago de cupón del 14 de junio de 2017 se realizó la segunda conversión de un 8% de Certificados Convertibles.

Las series emitidas son Serie 06U, Serie 06-2U y Serie 06-3U, respectivamente.

En el ejercicio 2006, la Entidad obtuvo un contrato de construcción, modernización, operación, conservación, mantenimiento y transferencia con el Gobierno de Sonora para construir las obras necesarias para modernizar la carretera de cuota Santa Ana - Altar, y transferir el tramo carretero Altar - Pitiquito. Derivado de lo anterior, el Gobierno de Sonora le transmitió los derechos de cobro de las cuotas de peaje en el tramo carretero Santa Ana-Altar, al Fideicomiso 1486 con Banco Inbursa, S. A.



En base a lo anterior, se emitieron certificados 4,235,329 bursátiles fiduciarios con valor de 100 UDI's cada uno cuyo fin es financiar la construcción de la carretera en cuestión. Los intereses se pagan semestralmente y la emisión vencerá en el año 2031, se prevén amortizaciones anticipadas con base en una curva programada.

El 30 de agosto de 2006, Concesionaria Zonalta, S. A. de C. V. (ahora Concesionaria Santa Ana Altar, S. A. de C. V.) celebró con Banco Inbursa, S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, División Fiduciaria, el contrato de Fideicomiso Irrevocable de administración y fuente de pago 1486 para la afectación y transmisión en fideicomiso de la titularidad de los derechos de cobro, así como todas las cuotas presentes y futuras que pudieran tener derecho a cobrar o recibir en relación con la carretera de cuota, los derechos de Indemnización, cualquier derecho de prórroga a las concesiones y el derecho a recibir cualquier cantidad o activo por parte de la autoridad gubernamental, con el objeto de realizar una colocación de certificados bursátiles fiduciarios, cuya fuente de pago principal lo constituyen los derechos de cobro y las cuotas derivadas de la carretera de cuota y no tienen un garantía específica.

Con fecha 11 de junio de 2012, en Asamblea General de Tenedores de los Certificados Bursátiles Fiduciarios, se aprobó el prepago parcial de los Certificados Bursátiles Fiduciarios (ZonalCB 06U) de Concesionaria Santa Ana Altar por \$389,900 y la aportación de \$10,100 para mantenimiento mayor, quedando un remanente de la deuda por \$1,616,900. Lo anterior tuvo como objetivo fortalecer el perfil de la deuda.

Con fecha 20 de junio de 2012, en Comité Técnico se firmó el convenio modificatorio al Fideicomiso No. F/1486 previamente autorizado por la SCT/SCT, en el que por acuerdo de los tenedores de los certificados bursátiles y con autorización de la Comisión Bancaria Nacional de Valores (“CNBV”) emitida mediante oficio número L53-8629-202 de fecha de 13 de junio 2012 se actualizó la inscripción de los certificados ZONALCB06U en el registro nacional de valores para quedar dividida la deuda original de los certificados ZONALCB06U en tres series con características diferentes pagándose anticipadamente el 20 de junio de 2012 53,900 títulos junto con sus intereses devengados. El canje de los Certificados Bursátiles fue de la siguiente forma:

1. Una serie preferente por un monto equivalente al 50% de la deuda la cual ascendía a 211,739,500 UDI's (“Serie Preferente”), con fecha de vencimiento del 14 de diciembre de 2033 a una tasa de interés real del 5.40%, incrementable gradualmente a 5.60%, en caso de no estar completamente liquidada al 14 de diciembre de 2031. El principal se pagará al vencimiento, aunque existe la opción de pagos anticipados semestrales. Los intereses se pagarán semestralmente.
2. Una serie subordinada (“Serie Subordinada”) por un monto equivalente al 20% de la deuda la cual ascendía a 84,695,800 UDI's a una tasa de interés real del 5.40% hasta el 14 de diciembre de 2031; posterior a esta fecha se incrementará gradualmente a 5.60% hasta la fecha de liquidación de la deuda cuyo vencimiento es el 14 de diciembre de 2034. Una vez que la Serie Preferente se haya liquidado en su totalidad y si existiese un remanente de recursos, se pagará anticipadamente, hasta donde alcance, la Serie Subordinada. El prepago de esta serie se pagará al vencimiento, aunque existe la opción de pagos anticipados. Los intereses se pagarán semestralmente, en caso de tener los recursos suficientes.
3. Una serie convertible a serie preferente (“Serie Convertible”) por un monto equivalente al 30% de la deuda la cual ascendía a 127,043,700 UDI's a una tasa de interés real del 5.40% hasta el 4 de diciembre de 2031; posterior a esta fecha se incrementará gradualmente a 5.60% hasta la fecha de liquidación de la deuda. Cada vez que los prepagos acumulados de la Serie Preferente asciendan a un 5% del saldo inicial de la misma, el 8% de los certificados de la Serie Convertible se convertirán en Serie Preferente.



b. INVEX - 3877 (Carreteras Poblanas)

Con fecha 30 de abril de 2019, el Fideicomiso Irrevocable Número 3877 realizó la emisión pública de 42,000,000 CBFs con clave de Pizarra IPORCB 19, con valor nominal de cien pesos cada uno (por un total de \$4,200,000) y la emisión pública de 2,867,454 CBFs con clave de Pizarra IPORCB 19U, con valor nominal de cien UDIs cada uno equivalentes a \$627.7345 por cada certificado bursátil (por un total de \$1,799,999), a una tasa fija del 9.95% y 5.47% respectivamente. La deuda de los Certificados Bursátiles IPORCB19 e IPORCB 19U tiene un vencimiento legal el 5 de diciembre de 2070 con un calendario de pagos semestrales programados no obligatorio a realizarse el día 30 de abril y 30 octubre de cada año y un último pago e 5 de diciembre de 2070, o el día hábil siguiente en caso de ser días inhábiles cualquiera de las fechas establecidas de pago; no obstante, el vencimiento legal, la curva programa de pago es hasta el 30 octubre de 2037. Promotora PP aportó al Fideicomiso F/3877 las carreteras Atlixcáyotl, Teziutlán y Huauchinango, asignándole por esta aportación el 65% de los recursos recibidos por la emisión. La deuda de los Certificados Bursátiles está garantizada parcialmente con el cobro futuro de peaje del aforo vehicular que transita en la Autopista Vía Atlixcáyotl, Autopista Apizaco – Huachinango, Virreyes – Teziutlán y Atlixco, en el Estado de Puebla. Con los recursos obtenidos de la colocación de los Certificados Bursátiles Fiduciarios identificados con la clave de pizarra IPORCB 19 se prepagaron los certificados del Fideicomiso 2740.

Con fecha 27 de mayo de 2016, el Fideicomiso Irrevocable F/2740 realizó la emisión de oferta pública en el mercado mexicano por un monto de \$2,500 millones en CBFIs a una tasa fija del 6.80%, a un plazo de 10 años, con vencimiento el 27 de mayo de 2026 y con clave de pizarra PAQPCB 16. La deuda de los Certificados Bursátiles, está garantizada con el cobro futuro de peaje del aforo vehicular que transita en las carreteras: Atlixcayotl, Teziutlán, Huauchinango y Atlixco.

19. Beneficios al retiro

- a. La Entidad cuenta con un plan que cubre primas de antigüedad, que consisten en un pago único de 12 días por cada año trabajado con base al último sueldo, limitado al doble del salario mínimo establecido por ley. El pasivo relativo 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 sobre una base de bonos gubernamentales.
- b. La Entidad mantiene planes de beneficios definidos para los empleados que califican en sus subsidiarias. Conforme a estos planes, los empleados tienen derecho a beneficios al retiro que están entre 40% y 45% del salario final al cumplir la edad de retiro de 65 años. No se otorgan otros beneficios posteriores al retiro.
- c. El costo neto del período por las obligaciones derivadas del costo de planes de retiro informales de pensiones y sus relativas primas de antigüedad, en 2020 ascendió a \$5,803, en 2019 no se registró costo alguno y en 2018 es de \$30. Otras revelaciones que requieren las normas contables se consideran poco importantes.

20. Reserva de mantenimiento mayor

	2020			
	Saldo Inicial	Adiciones	Provisión utilizada	Saldo al cierre
Reserva para mantenimiento mayor	\$ 380,796	\$ 574,727	\$ (611,831)	\$ 343,872



	2019 (reestructurados)			Saldo al cierre
	Saldo inicial	Adiciones	Provisión utilizada	
Reserva para mantenimiento mayor	\$ 201,539	\$ 623,882	\$ (444,445)	\$ 380,976

	2018 (reestructurados)			Saldo al cierre
	Saldo Inicial	Adiciones	Provisión utilizada	
Reserva para mantenimiento mayor	\$ 163,481	\$ 192,577	\$ (154,519)	\$ 201,539

21. Instrumentos financieros

a. Clases y categorías de instrumentos financieros y sus valores razonables

La siguiente tabla combina información sobre:

- Clases de instrumentos financieros basados en su naturaleza y características
- Los valores en libros de los instrumentos financieros;
- Valores razonables de los instrumentos financieros (excepto los instrumentos financieros cuando el valor en libros se aproxima a su valor razonable); y
- Niveles de jerarquía de valor razonable de los activos financieros y pasivos financieros para los cuales se reveló el valor razonable.

Los niveles de jerarquía de valor razonable 1 a 3 se basan en el grado en que el valor razonable es observable:

- Las mediciones del valor razonable de nivel 1 son aquellas derivadas de precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos;
- Las mediciones del valor razonable de Nivel 2 son aquellas derivadas de insumos distintos a los precios cotizados incluidos en el Nivel 1 que son observables para el activo o pasivo, ya sea directamente (es decir, como precios) o indirectamente (es decir, derivados de los precios); y
- Las mediciones del valor razonable de nivel 3 son aquellas derivadas de técnicas de valoración que incluyen entradas para el activo o pasivo que no se basan en datos observables del mercado (entradas no observables).

b. Categorías de instrumentos financieros

Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
<u>Activos financieros</u>			
Efectivo	\$ 1,132,458	\$ 485,688	\$ 224,660
<u>FVTPL:</u>			
Instrumentos financieros derivados	2,899	23,022	64,387
<i>Inversiones en valores - Con finés de negociación</i>	11,682,419	12,208,173	2,666,901
<i>Otras inversiones a valor de realización</i>	1,199,902	-	-



	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
<i>A costo amortizado:</i>			
<i>Inversiones en valores -</i>			
Conservados a su vencimiento	12,136,430	16,069,430	22,145,020
Cuentas por cobrar y documentos por cobrar a largo plazo	2,390,795	2,646,380	2,536,080

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
<u>Pasivos financieros</u>			
<i>FVTPL:</i>			
Instrumentos financieros derivados	168,283	76,941	-
<i>A costo amortizado:</i>			
Cuentas por pagar a proveedores	640,560	614,669	425,645
Créditos bancarios	8,406,139	9,283,933	2,985,451
Derechos de cobro cedidos	8,163,950	8,184,455	4,066,976
Intereses por pagar	133,632	201,506	61,879
Otros pasivos	415,071	-	-

c. ***Objetivos de la administración del riesgo financiero***

La función de Tesorería Corporativa de la Entidad ofrece servicios a los negocios, coordina el acceso a los mercados financieros nacionales e internacionales, supervisa y administra los riesgos financieros relacionados con las operaciones de la Entidad a través de los informes internos de riesgo, los cuales analizan las exposiciones por grado y la magnitud de los riesgos. Estos riesgos incluyen el riesgo de mercado (incluyendo el riesgo cambiario, riesgo en las tasas de interés a valor razonable y riesgo en los precios), riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de la tasa de interés del flujo de efectivo.

La Entidad busca minimizar los efectos de estos riesgos utilizando instrumentos financieros derivados para cubrir las exposiciones de riesgo. El uso de los derivados financieros se rige por las políticas de la Entidad aprobadas por el Consejo de Administración, las cuales proveen principios escritos sobre el riesgo cambiario, riesgo de las tasas de interés, riesgo de crédito, el uso de instrumentos financieros derivados y no derivados y la inversión de exceso de liquidez. Los auditores internos revisan periódicamente el cumplimiento con las políticas y los límites de exposición. La Entidad no suscribe o negocia instrumentos financieros, entre los que se incluye los instrumentos financieros derivados, para fines especulativos.

La función de Tesorería Corporativa informa trimestralmente al comité de Administración de riesgos de la Entidad, el cual es un cuerpo independiente que supervisa los riesgos y las políticas implementadas para mitigar las exposiciones de riesgo.

d. ***Riesgo de mercado***

No ha habido cambios en la exposición de la Entidad a los riesgos del mercado o la forma como se administran y valúan estos riesgos.



e. ***Administración del riesgo de exposición a UDI***

Dentro del curso habitual de sus operaciones, la Entidad está expuesta a riesgos de mercado que están relacionados principalmente con la posibilidad de que cambios en la tasa de conversión de UDI's a Pesos afecten en forma adversa el valor de sus activos y pasivos financieros, su desempeño o sus futuros flujos de efectivo. Las UDI's son un factor de conversión que toma en consideración los efectos de la inflación. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, el 39%, 49% y 60%, respectivamente, de las obligaciones de deuda de la Entidad estaban denominadas en UDI's. Este riesgo está contrarrestado en gran medida por el hecho de que los ingresos generados por las concesiones están sujetos a ajustes anuales con base en el índice de inflación.

El incremento en el valor de la UDI's por los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, fue de 3.23%, 2.80% y 5%, respectivamente. Si dicho incremento hubiera sido 4.23% (i.e., 100 puntos base por encima de su incremento real), resultaría en un decremento en los resultados y en el capital contable de aproximadamente \$43,823, \$44,466 y \$41,923, respectivamente. El cambio representa un cambio que la Administración considera razonablemente posible y ha sido determinado como la diferencia entre el cambio real y el tope de inflación que detonaría una renegociación de tarifas.

El análisis de sensibilidad anterior incluye los instrumentos financieros vigentes al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 puede no ser representativo del riesgo de cambio en valor de la UDI durante los períodos completos debido a variaciones en la posición neta denominada en UDI's. Adicionalmente, como se mencionó antes, existe una cobertura natural de este riesgo con los ingresos futuros de las concesiones, los cuales, al no representar un instrumento financiero en el estado de situación financiera de la Entidad, no se ven reflejados en la sensibilidad mostrada.

f. ***Administración del riesgo cambiario***

Respecto al riesgo cambiario, la Entidad considera que su exposición es poco significativa debido a las pocas operaciones y saldos que se denominan en moneda extranjera y los cuales se mencionan en la Nota 28. La Entidad contrata sus financiamientos en la misma moneda de la fuente de su repago. En caso de que la exposición a este riesgo se volviera significativa en algún período particular, será administrada dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

g. ***Administración del riesgo de tasas de interés***

La Entidad se encuentra expuesta a riesgos en tasas de interés debido a que las entidades en la Entidad obtienen préstamos a tasas de interés tanto fijas como variables. Este riesgo es manejado por la Entidad manteniendo una combinación apropiada entre los préstamos a tasa fija y a tasa variable, y por el uso de contratos swap de tasa de interés y contratos forward de tasa de interés. Las actividades de cobertura se evalúan regularmente para que se alineen con las tasas de interés y el apetito de riesgo definido; asegurando que se apliquen las estrategias de cobertura más rentables.

Las exposiciones de la Entidad a las tasas de interés de los activos y pasivos financieros se detallan en la siguiente sección de administración de riesgo de liquidez de esta Nota.

La Entidad está expuesta a los riesgos de mercado relacionados con las fluctuaciones en las tasas de interés debido a que algunas de sus emisiones de certificados bursátiles devengan intereses a tasas variables vinculadas a la TIIE y el aumento de dicha tasa daría como resultado el aplazamiento de las fechas de pago esperadas. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, los certificados bursátiles emitidos con motivo de la bursatilización de una de las autopistas de la Entidad, mismos que representaban aproximadamente el 75%, 75% y 49% de su deuda insoluble, respectivamente, devengaban intereses a tasas vinculadas a la TIIE.



Si las tasas de interés hubieran estado 50 puntos por encima/por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes.

Análisis de sensibilidad para las tasas de interés

Los análisis de sensibilidad han sido determinados con base en la exposición a las tasas de interés tanto para los instrumentos derivados como para los no derivados al final del período sobre el que se informa. Para los pasivos a tasa variable, se prepara un análisis suponiendo que el importe del pasivo vigente al final del período sobre el que se informa ha sido el pasivo vigente para todo el año. Al momento de informar internamente al personal clave de la Administración sobre el riesgo en las tasas de interés, se utiliza un incremento o decremento de 50 puntos, lo cual representa la evaluación de la Administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de interés.

h. *Administración del riesgo de precios*

Los instrumentos financieros de la Entidad no la exponen a riesgos financieros significativos de precio. Por otro lado, los peajes que cobra la Entidad están regulados y se ajustan al menos en forma anual en base en el índice de precios al consumidor en México.

i. *Administración del riesgo de crédito*

El riesgo de crédito sobre los fondos líquidos e instrumentos financieros derivados es limitado debido a que las contrapartes son bancos con altas calificaciones de crédito asignadas por reconocidas agencias calificadoras.

j. *Administración del riesgo de liquidez*

La responsabilidad última de la gestión del riesgo de liquidez recae en el consejo de Administración, que ha establecido un marco adecuado de gestión del riesgo de liquidez para la gestión de los requisitos de financiación y gestión de liquidez a corto, medio y largo plazo de la Entidad. La Entidad gestiona el riesgo de liquidez mediante el mantenimiento de reservas adecuadas, servicios bancarios y servicios de préstamos de reserva, mediante el seguimiento continuo de los flujos de efectivo previstos y reales, y al conciliar los perfiles de vencimiento de los activos y pasivos financieros. Los detalles de las instalaciones no utilizadas adicionales que la Entidad tiene a su disposición para reducir aún más el riesgo de liquidez se detallan a continuación.

Las siguientes tablas detallan el vencimiento contractual restante de la Entidad para sus pasivos financieros no derivados con períodos de reembolso acordados. Las tablas se han elaborado sobre la base de los flujos de efectivo no descontados de los pasivos financieros en función de la fecha más temprana en la que la Entidad puede estar obligada a pagar. La tabla incluye tanto los intereses como los principales flujos de efectivo. En la medida en que los flujos de interés sean de tasa variable, el monto no descontado se deriva de las curvas de tasa de interés en la fecha de reporte.

Los montos incluidos en la siguiente tabla para las obligaciones por pagar son el monto máximo que la Entidad podría verse obligada a liquidar en virtud del acuerdo por el monto garantizado total si la contraparte reclama ese monto a la garantía. Sobre la base de las expectativas al final del período sobre el que se informa, la Entidad considera que es más probable que no que no se pague ningún importe en virtud del acuerdo. Sin embargo, esta estimación está sujeta a cambios dependiendo de la probabilidad de que la contraparte reclame en virtud de la garantía, que es una función de la probabilidad de que los créditos financieros mantenidos por la contraparte garantizados sufran pérdidas crediticias.



El vencimiento contractual se basa en la fecha más temprana en que la Entidad deba pagar.

Al 31 de diciembre de 2020	A 1 año	2 a 5 años	6 a 10 años	11 a 15 años	Total
Créditos bancarios	\$ 402,300	\$ 6,881,932	\$ 1,021,709	\$ -	\$ 8,305,941
Interés Créditos Bancarios	38,241	-	-	-	38,241
Derechos de cobro cedidos	242,387	4,184,987	2,874,015	862,561	8,163,950
Interés Derecho de cobro cedidos	95,391	-	-	-	95,391
Cuentas por pagar a proveedores	<u>640,560</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>640,560</u>
Total	<u>\$ 1,418,879</u>	<u>\$ 11,066,919</u>	<u>\$ 3,895,724</u>	<u>\$ 862,561</u>	<u>\$ 17,244,083</u>

Al 31 de diciembre de 2019 (reestructurados)	A 1 año	2 a 5 años	6 a 10 años	11 a 15 años	Total
Créditos bancarios	\$ 36,000	\$ 5,998,722	\$ 3,181,332	\$ -	\$ 9,216,054
Interés Créditos Bancarios	105,247	-	-	-	105,247
Derechos de cobro cedidos	189,220	4,055,372	3,939,863	-	8,184,455
Interés Derecho de cobro cedidos	95,859	-	-	-	95,859
Cuentas por pagar a proveedores	<u>614,669</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>614,669</u>
Total	<u>\$ 1,041,395</u>	<u>\$ 10,054,094</u>	<u>\$ 7,121,195</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 18,216,684</u>

Al 31 de diciembre de 2018 (reestructurados)	A 1 año	2 a 5 años	6 a 10 años	11 a 15 años	Total
Créditos bancarios	\$ 99,304	\$ 1,005,063	\$ 1,499,963	\$ 347,744	\$ 2,952,074
Interés Créditos Bancarios	37,755	-	-	-	37,755
Derechos de cobro cedidos	283,462	2,373,446	1,410,068	-	4,066,976
Interés Derecho de cobro cedidos	24,124	-	-	-	24,124
Cuentas por pagar a proveedores	<u>425,647</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>425,647</u>
Total	<u>\$ 870,292</u>	<u>\$ 3,378,509</u>	<u>\$ 2,910,031</u>	<u>\$ 347,744</u>	<u>\$ 7,506,576</u>

k. **Valor razonable de los instrumentos financieros**

Esta Nota proporciona información acerca de cómo la Entidad determina los valores razonables de los distintos activos y pasivos financieros.

1. **Valor razonable de los instrumentos financieros registrados al costo amortizado**

Las inversiones en valores mantenidas con fines de negociación se valúan a su valor razonable que se determina con precios de mercados reconocidos y cuando los instrumentos no cotizan en un mercado, se determina con modelos técnicos de valuación reconocidos en el ámbito financiero y se clasifican como nivel 2 (ver sección de Jerarquía de valor razonable). Adicionalmente, la Entidad mantiene inversiones en reportos en mercado de dinero que se clasifican como mantenidas al vencimiento. A pesar de que se valúan a su costo amortizado, dada la naturaleza de corto plazo y a que pagan rendimientos que generalmente representan tasas de mercado al momento de adquisición del instrumento, la Administración considera que sus valores en libros se aproximan a su valor razonable. Los valores en libros de los instrumentos mantenidos al vencimiento también se revelan en la Nota 7.



Otros instrumentos financieros reconocidos en los estados financieros consolidados que no se reconocen a su valor razonable incluyen las cuentas y documentos por cobrar, cuentas por pagar a proveedores, créditos financieros y derechos de cobro cedidos. Excepto por lo que se detalla en la siguiente tabla, la Administración de la Entidad, considera que los valores en libros de dichos activos y pasivos financieros, se aproxima a su valor razonable dada su naturaleza y corto vencimiento:

Al 31 de diciembre de 2020	Valor en libros	Valor razonable
Pasivos financieros:		
Créditos bancarios	\$ 8,305,941	\$ 10,757,423
Derecho de cobros cedidos	8,163,950	9,088,148
Al 31 de diciembre de 2019 (reestructurado)	Valor en libros (reestructurados)	Valor razonable (reestructurados)
Pasivos financieros:		
Créditos bancarios	\$ 8,041,373	\$ 8,253,560
Derecho de cobros cedidos	8,184,455	8,701,292
Al 31 de diciembre de 2018 (reestructurado)	Valor en libros (reestructurados)	Valor razonable (reestructurados)
Pasivos financieros:		
Derecho de cobros cedidos	\$ 4,066,977	\$ 8,041,373
Créditos bancarios	2,985,451	8,041,373

2. ***Técnicas de valuación y supuestos aplicados para propósitos de determinar el valor razonable***

El valor razonable de los activos y pasivos financieros se determina de la siguiente forma:

- El valor razonable de los activos y pasivos financieros con términos y condiciones estándar y negociados en los mercados líquidos activos se determinan con referencia a los precios cotizados en el mercado.
- El valor razonable de los otros activos y pasivos se determina de conformidad con modelos de determinación de precios de aceptación general, que se basan en el análisis del flujo de efectivo descontado.
- En particular, el valor razonable de los derechos de cobro cedidos se determinó a través de un enfoque de mercado, utilizando los precios cotizados de los certificados bursátiles de la Entidad y ajustándolos, en su caso, por factores de volumen y nivel de actividad cuando se considera que el mercado no es activo. Esta valuación se considera de nivel 3, debido a la relevancia de los factores de ajuste, los cuales no son observables.

22. **Adquisición de activos a través de adquisición de acciones**

a. ***Subsidiarias relevantes adquiridas***

Nombre de la entidad	Actividad principal	Fecha de adquisición	Proporción de acciones adquiridas (%)
Concesionaria Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V.	Concesionaria de Autopistas	Julio 2019	74.80%
Operadora Autopistas de Michoacán, S. A. de C. V.	Operadora de Autopistas	Julio 2019	74.80%

La contraprestación transferida para la adquisición de las acciones de las Entidades ascendió a \$4,675,000.



b. **Activos adquiridos y pasivos asumidos a la fecha de adquisición**

	Concesionaria de Autopistas Michoacán	Operadora Autopistas Michoacán	Total
Activos			
Efectivo	\$ 6,719	\$ 21,896	\$ 28,615
Cuentas por cobrar a clientes y otras	299,049	139,010	438,059
Inventarios	-	6,045	6,045
Efectivo restringido	468,481	-	468,481
Planta y equipo	-	23,240	23,240
Inversión en concesión y otros activos	10,366,748	-	10,366,748
Beneficio a la utilidad diferido	-	26,753	26,753
	Concesionaria de Autopistas Michoacán	Operadora Autopistas Michoacán	Total
Pasivos			
Cuentas por pagar	160,144	34,903	195,047
Impuesto sobre la renta diferido	379,730	-	379,730
Deuda y otros pasivos a largo pla	6,748,027	-	6,748,027
			<u>4,035,137</u>
Porción adquirida	75%		<u>\$ 3,026,352</u>

La contraprestación entregada por la porción de activos adquiridos y pasivos asumidos ascendió a \$4,651,625. El diferencial por \$1,625,273 corresponde a un valor adicional asignado a la adquisición de la concesión.

El registro inicial para la adquisición del Paquete Michoacán fue únicamente determinado provisionalmente al final del periodo de reporte. Para propósitos fiscales, se requiere que se reajusten los valores fiscales de los activos del Paquete Michoacán con base en los valores de mercado y otros factores.

c. **Efecto de las adquisiciones en los resultados de la Entidad**

El resultado del año 2019 incluye un monto de \$427,600 millones atribuible al resultado adicional generado por el Paquete Michoacán. Los ingresos del periodo comprendido del 4 de julio al 31 de diciembre de 2019 incluyen \$792,032 millones relacionados con el Paquete Michoacán.

Si se hubiesen efectuado dichas adquisiciones de activos al 1 de enero de 2019, los ingresos de la Entidad provenientes de operaciones continuas hubieran ascendido a \$1,628,174 millones, mientras que el resultado del año de operaciones continuas hubiera ascendido a \$730,634 millones. La Administración de la Entidad considera que estas cifras “proforma” representan una medida aproximada del desempeño de la Entidad combinado sobre una base anualizada y que proporcionan un punto de referencia de comparación para periodos futuros.

En la determinación de los ingresos y utilidad proforma de la Entidad, en caso de que se hubiera adquirido el Paquete Michoacán al inicio del periodo actual sobre el que se informa, la Administración hubiera:

- Calculado la amortización de la inversión en concesiones conforme al flujo vehicular ocurrido en el período.



23. Instrumentos financieros derivados

Instrumentos financieros de cobertura. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurado) y 2018 (reestructurado), la Entidad tiene en circulación \$6,939,067, \$8,392,953 y \$2,202,059 en monto nocional de instrumentos financieros derivados para propósitos de cobertura. Se contratan instrumentos financieros derivados para cubrir la exposición al riesgo de tasas de interés relacionado con el financiamiento de los proyectos. Por política no se celebran contratos de instrumentos derivados para propósitos de especulación.

La integración de los instrumentos financieros derivados al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, se conforma únicamente de instrumentos que cubren fluctuaciones en tasas de interés.

A raíz de la creación de la Fibra los créditos bancarios que se tenían con BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito, fueron subrogados por tal motivo al no existir exposición al riesgo de tasa de interés por no tener créditos bancarios se decidió cancelar los instrumentos financieros derivados que se tenían contratados a esa fecha ya que no existía deuda que necesitara de cobertura.

a. Instrumentos financieros derivados, swaps de tasa de interés

Para mitigar el riesgo de fluctuaciones en la tasa de interés, la Entidad utiliza instrumentos financieros derivados de intercambio swaps para fijar tasas variables.

La siguiente tabla muestra los instrumentos financieros a que cubren fluctuaciones a través de swaps de tasas de interés que la empresa a través de sus subsidiarias tiene contratados a la fecha, de los cuales se detallan los datos más relevantes a continuación:

Al 31 de diciembre de 2020:

Cobertura	Nocional (miles de pesos)	Fecha de		Tasa que		Valor razonable
		Contratación	Vencimiento	Recibe	Paga	
IR-Swap	1,336,962	31/10/2013	27/11/2023	TIE 28D (%)	8.30%	\$ 47
IR-Swap	270,000	11/04/2014	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.30%	21
IR-Swap	511,578	04/08/2014	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	38
IR-Swap	371,000	15/09/2014	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	452
IR-Swap	536,713	24/06/2014	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	654
IR-Swap	389,483	09/12/2014	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	261
IR-Swap	292,500	28/01/2015	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	196
IR-Swap	91,764	18/02/2015	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	61
IR-Swap	451,972	22/04/2015	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	550
IR-Swap	308,328	26/05/2015	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	206
IR-Swap	235,962	01/07/2015	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	287
IR-Swap	103,737	22/07/2015	26/02/2024	TIE 28D (%)	8.33%	<u>126</u>
						<u>\$ 2,899</u>

Cobertura	Nocional (miles de pesos)	Fecha de		Tasa que		Valor razonable
		Contratación	Vencimiento	Recibe	Paga	
IR-Swap	544,782	10/08/2018	06/02/2026	TIE 28D (%)	8.10%	\$ (36,857)
IR-Swap	675,000	03/10/2018	06/02/2026	TIE 28D (%)	8.10%	(52,866)
IR-Swap	409,643	30/07/2015	31/07/2025	Trim. LIN ACT/360	7.64%	(39,318)
IR-Swap	409,643	30/07/2015	31/07/2025	Trim. LIN ACT/360	7.64%	<u>(39,242)</u>
						<u>\$ (168,283)</u>



Al 31 de diciembre de 2019 (reestructurados):

Cobertura	Nocional (miles de pesos)	Fecha de		Tasa que		Valor razonable
		Contratación	Vencimiento	Recibe	Paga	
IR-Swap	1,336,962	31/10/2013	27/11/2023	TIEE 28D (%)	8.30%	\$ 3,845
IR-Swap	270,000	11/04/2014	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.30%	977
IR-Swap	511,578	04/08/2014	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	1,812
IR-Swap	371,000	15/09/2014	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	2,290
IR-Swap	536,713	24/06/2014	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	3,313
IR-Swap	389,483	09/12/2014	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	2,107
IR-Swap	292,500	28/01/2015	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	1,582
IR-Swap	91,764	18/02/2015	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	496
IR-Swap	451,972	22/04/2015	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	2,790
IR-Swap	308,328	26/05/2015	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	1,668
IR-Swap	235,962	01/07/2015	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	1,457
IR-Swap	103,737	22/07/2015	26/02/2024	TIEE 28D (%)	8.33%	640
IR-Swap	141,966	26/08/2015	25/11/2020	TIEE 28D (%)	8.33%	4
IR-Swap	128,041	15/09/2015	25/11/2020	TIEE 28D (%)	8.33%	4
IR-Swap	341,369	04/11/2015	25/11/2020	TIEE 28D (%)	8.33%	11
IR-Swap	180,922	21/01/2016	25/11/2020	TIEE 28D (%)	8.33%	6
IR-Swap	338,829	12/02/2016	25/11/2020	TIEE 28D (%)	8.33%	11
IR-Swap	80,425	15/01/2016	25/11/2020	TIEE 28D (%)	8.33%	3
IR-Swap	173,154	11/05/2016	25/11/2020	TIEE 28D (%)	8.33%	<u>6</u>
						<u>\$ 23,022</u>

Cobertura	Nocional (miles de pesos)	Fecha de		Tasa que		Valor razonable
		Contratación	Vencimiento	Recibe	Cobertura	
IR-Swap	675,000	08/10/2019	06/02/2026	TIEE 28D (%)	8.1%	\$ (20,780)
IR-Swap	613,962	08/10/2019	06/02/2026	TIEE 28D (%)	8.1%	(27,900)
IR-Swap	409,643	30/07/2015	30/07/2025	TIEE 28D (%)	7.64%	(14,063)
IR-Swap	409,643	30/07/2015	30/07/2019	TIEE 28D (%)	7.64%	<u>(14,198)</u>
						<u>\$ (76,941)</u>

Al 31 de diciembre de 2018 (reestructurados):

Cobertura	Nocional (miles de pesos)	Fecha de		Tasa que		Valor razonable
		Contratación	Vencimiento	Recibe	Paga	
IR-Swap	675,000	10/08/2018	06/02/2026	TIEE 28D (%)	8.1%	\$ 6,935
IR-Swap	675,000	03/10/2018	06/02/2026	TIEE 28D (%)	8.1%	11,717
IR-Swap	409,643	30/07/2015	31/07/2025	TIEE 28D (%)	7.64%	15,306
IR-Swap	409,643	30/07/2015	31/07/2025	TIEE 28D (%)	7.64%	15,271
CAP	32,773	30/07/2015	31/07/2019	-	-	<u>15,158</u>
						<u>\$ 64,387</u>



Análisis de sensibilidad

Debido al fin de cobertura de los instrumentos derivados contratados se tiene una efectividad dentro de los límites establecidos, por lo que se considera que el análisis de sensibilidad no es aplicable.

24. Impuestos, anticipo de clientes y gastos acumulados

- a. Los impuestos, anticipo de clientes y gastos acumulados, se integran como sigue:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Impuestos por pagar	\$ 608,300	\$ 919,162	\$ 710,084
Impuesto al valor agregado trasladado pendiente de cobro	50,396	77,203	52,394
Acreedores diversos	265,237	357,491	235,763
Anticipo de clientes	62,889	102,124	123,778
Otras cuentas por pagar	<u>372,676</u>	<u>487,142</u>	<u>358,204</u>
	<u>\$ 1,359,498</u>	<u>\$ 1,943,122</u>	<u>\$ 1,480,223</u>

25. Capital contable

- a. El capital social a valor nominal al 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados) y 2018 (reestructurados), se integra como sigue:

	Número de acciones	Importe
Capital fijo		
Nominativo	380,123,523	\$ 719,772
Serie L	<u>49,416,058</u>	<u>82,774</u>
	<u>429,539,581</u>	<u>\$ 802,546</u>

El capital social está integrado por acciones comunes sin valor nominal y de libre suscripción. El capital variable es ilimitado.

- b. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas del 3 de julio de 2020, se aprobó la reducción del Fondo de Recompra de la sociedad por \$6,000,000 con cargo al saldo al Resultado de ejercicios anteriores
- c. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas del 31 de octubre de 2019, se aprobó el decreto de dividendos a los accionistas de la sociedad la cantidad total de \$2,000,000, los cuales fueron pagados durante 2020, con cargo a la cuenta de resultados de ejercicios anteriores, provenientes de la cuenta de utilidad fiscal neta de la sociedad procedente de los ejercicios fiscales de 2017 y de las utilidades acumuladas más las utilidades que se generen hasta la fecha de pago.
- d. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas del 25 de mayo de 2018, se aprobó el decreto y pago de dividendos a los accionistas de la sociedad la cantidad total de \$4,000,000 con cargo a la cuenta de resultados de ejercicios anteriores, provenientes \$1,529,840 de la cuenta de utilidad fiscal neta al 31 de diciembre de 2013 y \$436,950 de la cuenta de utilidad fiscal neta al 31 de diciembre de 2017, los pagos de dividendos fueron \$2,000,000, \$499,739, \$1,500,260 con fechas 21 de marzo de 2019 y 13 y 26 de junio de 2018, respectivamente.



- e. Las utilidades retenidas incluyen la reserva legal. De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de las utilidades netas del ejercicio debe separarse un 5% como mínimo para formar la reserva legal, hasta que su importe ascienda al 20% del capital social a valor nominal. La reserva legal puede capitalizarse, pero no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad, y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo.
- f. La distribución del capital contable, excepto por los importes actualizados del capital social aportado y de las utilidades retenidas fiscales, causará el ISR a cargo de la Entidad a la tasa vigente al momento de la distribución. El impuesto que se pague por dicha distribución, se podrá acreditar contra el ISR del ejercicio en el que se pague el impuesto sobre dividendos y en los dos ejercicios inmediatos siguientes, contra el impuesto del ejercicio y los pagos provisionales de los mismos.
- g. Adquisición de acciones propias - De acuerdo la Ley del Mercado de Valores y la circular única que rige a las emisoras inscritas en el Registro Nacional de Valores, la Entidad puede adquirir acciones representativas de su capital social, ya sea con cargo a su capital social o a su capital contable.
- h. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, el número de acciones recompradas ascendió a 2.002, 708,635 y 664,726 acciones, respectivamente.

26. Participación no controladora

Para todos los años presentados en el estado de resultados consolidado la ganancia atribuible a la participación no controladora se basa en los resultados de Concesionaria de Autopistas de Morelos, S. A. de C. V., Mexicana de Cales, S. A. de C. V., Promotora y Administradora de Carreteras, S. A. de C. V. Desarrollo Global de Concesiones, S. A. de C. V., Concesionaria ASM, S. A. de C. V. Promotora PP, S. A. de C. V., Promotora Ecatepec Pirámides, S. A. de C. V., Concesionaria de Autopistas Michoacán, S. A. de C. V. y Concesionaria Monterrey Nuevo Laredo, S. A. de C. V.

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Saldos al inicio del año	\$ 7,120,152	\$ 4,791,528	\$ 4,523,139
Participación en el resultado del año	755,865	736,501	764,309
Aumento de capital participación no controladora	198,526	921,146	18,576
Efecto por la valuación de instrumentos financieros derivados, neto de impuesto la utilidad	(17,253)	(29,535)	2,933
Efecto Fibra E ⁽¹⁾	(514,613)	(1,111,665)	(517,429)
Reembolso de prima en suscripción de acciones a participación no controladora ⁽²⁾	(182,900)	(10,013)	-
Por el incremento de patrimonio Fibra E	-	2,498,999	-
Reparto minoritarios	-	(676,809)	-
Otros	(29,199)	-	-
Saldos al final del año	<u>\$ 7,330,578</u>	<u>\$ 7,120,152</u>	<u>\$ 4,791,528</u>

(1) Corresponde a distribuciones de capital efectuadas por la Fibra E al público inversionista.

(2) Corresponde al reembolso de la prima en suscripción de acciones que realizó Fibra E al público inversionista, como resultado de las distribuciones que le realizó su entidad promotora PACSA.



27. Entidades promovidas a la Fibra-E de carretera concesionadas

El 11 de octubre de 2016 fue constituido el Fideicomiso Irrevocable No. F/2886 (Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, Fiduciario), siendo este un fideicomiso de inversión en energía e infraestructura (el “Fideicomiso” o “Fibra-E”), que califica para ser tratado como una entidad transparente en México para fines de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. Por lo tanto, todos los ingresos de la conducción de las operaciones del Fideicomiso se atribuyen a los tenedores de sus Certificados Bursátiles Fiduciarios de Inversión en Energía e Infraestructura (“CBFEs”) y el Fideicomiso no está sujeto a Impuesto Sobre la Renta en México. Para mantener el estado como Fibra-E el Fideicomiso debe distribuir anualmente al menos el 95% de su resultado fiscal neto a los tenedores de sus CBFEs.

Por lo anterior, mediante oferta pública realizada por la Fiduciaria el día 12 de octubre de 2016, se llevó a cabo la emisión de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía con plenos derechos de voto de la Serie C (los “CBFEs Serie “C”) y simultáneamente los preferentes de la serie “L” CBFEs Serie “L” que tendrán derechos limitados. Los CBFEs Serie “C” se encuentran subordinados en todo momento a los CBFEs Serie “L” respecto a las distribuciones que realice el Fiduciario con instrucciones del Administrador. La oferta pública ascendió a 394,502,411 CBFE Serie “L”, considerando la opción de sobreasignación, con un valor nominal de \$30 pesos cada uno por un importe total de \$11,835,072 como recursos netos de \$199,241 de gastos de emisión.

Con posterioridad a las emisiones anteriores, el Fideicomiso adquirió las acciones representativas del 44.4% del capital social de PACSA, cuyo activo principal es la concesión de la Autopista México-Toluca que, como titular de la concesión, percibe los ingresos generados por las cuotas de peaje de la Autopista México-Toluca.

PACSA, es una Sociedad Elegible cuya actividad exclusiva reúne los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, ya que consiste en la realización en México de un proyecto de inversión en infraestructura implementados a través de concesiones, celebrados entre el sector público, a través de la SCT y PACSA, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, que se encuentra en etapa de operación y cuya vigencia restante al momento de la adquisición de las acciones representativas del capital social de PACSA por parte del Fideicomiso es mayor a 7 años. El Fideicomiso es administrado por Infraestructura Viable, S.A. de C.V. (el “Administrador”).

La tenencia de PINFRA en su subsidiaria se vio disminuida en un 13.3% lo cual es reconocido como una participación no controladora.

28. Saldos y transacciones en moneda extranjera

a. La posición monetaria en moneda extranjera, sujeta a riesgo cambiario, es:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Miles de dólares estadounidenses:			
Activos monetarios	\$ 692,820	\$ 664,781	\$ 276,950
Pasivos monetarios	<u>370</u>	<u>(1,388)</u>	<u>(4,443)</u>
Posición larga	<u>692,450</u>	<u>663,393</u>	<u>272,507</u>
Equivalente en miles de pesos	<u>\$ 13,813,477</u>	<u>\$ 12,520,017</u>	<u>\$ 5,356,289</u>



- b. Las transacciones en moneda extranjera fueron como sigue:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
	(En miles de dólares estadounidenses)		
Compras de importación	<u>1,616</u>	<u>1,482</u>	<u>1,681</u>

- c. Los tipos de cambio, en pesos, vigentes a la fecha de los estados financieros y a la fecha de su dictamen, fueron como sigue:

	2020	2019	2018	29 de abril de 2021
Dólar estadounidense	<u>19.9352</u>	<u>18.8727</u>	<u>19.6556</u>	<u>19.9712</u>

- d. El valor de la UDI en pesos, vigentes a la fecha de los estados financieros y a la fecha de emisión de los estados financieros consolidados, fueron como sigue:

	2020	2019	2018	29 de abril de 2021
UDI	<u>\$ 6.605597</u>	<u>\$ 6.399018</u>	<u>\$ 6.226631</u>	<u>\$ 6.791231</u>

29. Operaciones con partes relacionadas

- a. Con fecha 4 de junio de 2016, la Entidad celebró un contrato de crédito simple hasta por \$539,000, de pesos mexicanos en una o varias disposiciones con Constructora Libramiento Elevado de Puebla, S. A. de C. V. (asociada), al 31 de diciembre de 2018 la Entidad ha dispuesto \$438,091, este crédito devenga intereses a la tasa del 9%, los montos de los intereses devengados durante el ejercicio 2018 ascendieron a \$25,921, respectivamente.
- b. Las operaciones con partes relacionadas efectuadas por el año que terminó el 31 de diciembre en el curso normal de sus operaciones, fueron como sigue:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Ingresos por:			
Intereses	\$ 18,885	\$ 24,848	\$ 40,073
Operación y conservación de carreteras	36,797	38,420	32,066
Servicios administrativos	2,073	20,436	117,655

30. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR. Conforme a la Ley de ISR la tasa para 2020, 2019 y 2018 fue el 30% y continuara al 30% para años posteriores.

- a. Los impuestos a la utilidad reconocidos en los resultados:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
ISR:			
Causado	\$ 1,371,674	\$ 1,578,143	\$ 1,471,880
Diferido	<u>607,239</u>	<u>220,078</u>	<u>121,843</u>
	<u>\$ 764,435</u>	<u>\$ 1,798,221</u>	<u>\$ 1,593,723</u>



- b. 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:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Tasa legal	30%	30%	30%
Método de participación	(10%)	(3%)	(3%)
Menos efectos de la inflación	(2%)	(1%)	(1%)
Beneficios por pérdidas fiscales no reconocidos	-	(1%)	(5%)
Tasa efectiva	<u>18%</u>	<u>25%</u>	<u>21%</u>

- c. Los principales conceptos que originan el saldo del activo por ISR diferido son:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
ISR diferido activo:			
Efecto de pérdidas fiscales por amortizar	\$ 695,639	\$ 185,783	\$ 279,048
Inmuebles, maquinaria y equipo	48,921	50,255	48,060
Anticipos de clientes	18,867	225,239	408,375
Reserva para mantenimiento mayor	103,162	114,293	60,462
Efecto fiscal por compra de acciones FVIA	1,364,154	1,189,893	-
Provisiones y otros	<u>309,773</u>	<u>42,596</u>	<u>66,322</u>
ISR diferido activo	2,540,516	1,808,059	862,267
ISR diferido (pasivo):			
Inversión en concesión	(223,521)	(264,075)	(313,266)
Otros activos	(99,774)	-	-
Pagos anticipados	<u>(13,905)</u>	<u>(9,957)</u>	<u>(7,000)</u>
ISR diferido pasivo	(337,200)	(274,032)	(320,266)
Total activo	<u>\$ 2,203,316</u>	<u>\$ 1,534,027</u>	<u>\$ 542,001</u>

- d. Impuesto diferido en el estado de posición financiera

La siguiente información es el análisis del activo (pasivo) por impuesto diferido presentado en el estado de posición financiera:

	2020	2019	2018
Activo por impuestos diferidos	\$ 2,540,516	\$ 1,808,059	\$ 862,267
Pasivo por impuestos diferidos	<u>337,200</u>	<u>274,032</u>	<u>320,266</u>
	<u>\$ 2,203,316</u>	<u>\$ 1,534,027</u>	<u>\$ 542,001</u>



- e. Los beneficios de las pérdidas fiscales actualizadas pendientes de amortizar de los que ya se ha reconocido parcialmente el activo por ISR diferido y un crédito fiscal, respectivamente, pueden recuperarse cumpliendo con ciertos requisitos. En el caso de las concesionarias, según la regla miscelánea vigente desde 1994, podrán ser amortizadas hasta el término la concesión. Los años de vencimiento y sus montos actualizados al 31 de diciembre de 2020 son:

Año de vencimiento	Pérdidas amortizables
2024	\$ 475,747
2025 en adelante	<u>1,843,050</u>
	<u>\$ 2,318,797</u>

- f. Como se menciona en la Nota 5c., derivado de la adquisición de Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S. A. de C.V. por el Fideicomiso 2886, la Entidad tiene registrado al 31 de diciembre de 2020 y 2019 un impuesto por pagar a largo plazo por \$978,376 y \$1,188,029 respectivamente, correspondiente a la ganancia en venta de acciones el cual se pagará durante los siguientes 7 años a partir de 2019.

31. Compromisos

- a. La Entidad se encuentra obligada a pagar al Gobierno Federal y a Gobiernos de los Estados, como contraprestación por la explotación y operación de las autopistas concesionadas, del 0.5% al 1.5% de los ingresos tarifados que reciba anualmente.
- b. La Entidad tiene una serie de obligaciones derivadas de los títulos de concesión y eventualmente en casos de incumplimientos graves podrán ser revocados por las autoridades.
- c. El 31 de marzo de 2009, la Entidad y el Gobierno Federal a través de la SCT celebraron el tercer convenio modificatorio a la Concesión Ecatepec - Pirámides, por virtud del cual se otorga a la Entidad, la facultad de construir, operar, explotar, conservar y mantener un nuevo tramo carretero denominado Ecatepec - Peñón, como extensión al tramo carretero Ecatepec - Pirámides que deberá comunicar con la carretera Peñón - Texcoco concesionada a PACSA, parte relacionada. La inversión estimada por dicho tramo asciende a \$772,497 de acuerdo con el proyecto ejecutivo autorizado por el Gobierno Federal más \$278,000 por concepto de costos de adjudicación de la concesión del nuevo tramo carretero. El plazo de la concesión es de 30 años a partir del 25 de enero de 1991.
- d. Como se mencionan en la Nota 13, la Entidad tiene el compromiso de realizar una serie de obras bajo ciertos títulos de concesión vigentes que se encuentran en periodo de construcción.

32. Contingencias

- a. La Entidad está involucrada en ciertas acciones legales y procesos que surgen de la actividad normal de los negocios por un monto \$52,250, al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente. La Administración de la Entidad opina, con base en el asesoramiento de los consultores legales, que tales litigios y procesos se resolverán sin ningún efecto material sobre la posición financiera consolidada de la Entidad o los resultados de sus operaciones.
- b. La Entidad celebra diversas operaciones entre partes relacionadas, por lo que podrían surgir diferencias de impuestos si las autoridades fiscales consideran que los precios y montos utilizados por la Entidad, no son equiparables a los que se utilizan con o entre partes independientes en operaciones comparables.



- c. Experconstructores Zacatecana, S. A. de C. V. (antes Triturados Basálticos y Derivados, S. A. de C. V. (“TBD”) tiene un juicio ordinario civil promovido por Proyectos y Cimentaciones Tacana, S. A. de C. V. (“TACANA”) ante el Juzgado Primero de Distrito en Materia Civil de fecha 6 de abril de 2001, cuya contingencia asciende a \$70,049 al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, aproximadamente; sin embargo, al haber entrado en concurso mercantil en sentencia dictada el 22 de marzo de 2002, TBD considera que los créditos de TACANA son anteriores al concurso mercantil y por lo tanto, deben sujetarse a lo previsto por la Ley de Concursos Mercantiles y en estricto apego al convenio conciliatorio que, para dar por terminado el concurso mercantil, celebró TBD con sus acreedores y se aprobó judicialmente con carácter de cosa juzgada el 18 de diciembre de 2003.

En este convenio se estipuló un pago concursal del 5.41% para el universo de acreedores concursales sin garantía específica (acreedores comunes) por lo que la ejecución de TACANA no debe contravenir el convenio conciliatorio en detrimento del universo de acreedores concursales. Estos argumentos han sido vertidos en el juicio y serán revisados en amparo por los Tribunales Colegiados en contra del último acto de ejecución del juicio que TACANA promoviera en el futuro. Lo anterior ha sido resuelto en ese sentido por los Tribunales Colegiados en los amparos que ha promovido TBD. En adición, al 31 de diciembre de 2016 y hasta la fecha de emisión de los estado financieros, se tiene un importe de \$54,151 en los fondos restringidos en fideicomiso para hacer frente a esta demanda.

El 27 de febrero de 2018, la Entidad celebró un convenio de reversión de patrimonio y extinción total del Fideicomiso, debido a que se han cumplido con las obligaciones fiscales que se derivaron del concurso mercantil y por haber excedido el plazo legal establecido en el Código Civil, por lo que en esa fecha se liquidó el fideicomiso.

- d. Concesionaria de Autopistas de Morelos S. A. de C. V.

Juicio Principal

El juicio iniciado el 30 de julio de 2018 por Construcciones Aldesem, S.A. de C.V. (“Aldesa”) con número de expediente 304/2018, tramitado ante el Juzgado Quinto de Distrito en Materia Civil de la Ciudad de México, en el cual demanda de CAM, diversas prestaciones en términos del Título de Concesión de 18 de diciembre de 2013 para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años la Autopista tipo A2 “Siglo XXI”, tramo “Jantetelco – El Higuierón (Xicatlacotla)”, con una longitud de 61.8 kilómetros, en el Estado de Morelos y del Contrato de Obra a Precio Alzado y Tiempo Determinado de 13 de junio del 2014 celebrado entre CAM y Aldesa a fin que ésta última llevará a cabo la construcción de la referida Autopista “Siglo XXI”.

La acción judicial antes referida consiste en un juicio ordinario mercantil promovido en contra de CAM, el Fiduciario, Banco Mercantil del Norte, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. Institución de Banca de Desarrollo, Chubb México Seguros, S.A., Mapfre Tepeyac, S.A. y Alfredo Jorge García Ávila, en el que Aldesa reclama: (i) pagos supuestamente adeudados por trabajos y otros conceptos en términos del Contrato de Obra; (ii) nulidades del ejercicio de ciertos poderes otorgados por CAM y como consecuencia la nulidad de ciertos actos suscritos por el Fideicomiso Irrevocable de Inversión, Administración y Fuente de Pago No. F/2021; (iii) al Fiduciario se reclama los daños y perjuicios causados como consecuencia de su actuar; y (iv) el pago de la indemnización derivada de la póliza de seguro por daños sufridos en el Proyecto derivado de los sismos del pasado septiembre del año de 2017.

Las prestaciones reclamadas el juicio ordinario mercantil ascienden a aproximadamente a la cantidad de \$260,000,000. Se estima como poco probable que se materialice el pasivo señalado mediante la procedencia de la acción intentada contra CAMSA Morelos.

Al día de hoy, por lo que respecta al trámite del juicio principal, las partes demandadas, ya dieron contestación a la demanda y actualmente, se encuentra en periodo probatorio el juicio de referencia.



Juicio nulidad

Por otro lado, existe un diverso juicio ordinario mercantil iniciado por Aldesa en contra de CAM, Pinfra y GBM tramitado bajo el expediente 1419/2019 del índice del Juzgado Quincuagésimo Cuarto de lo Civil del Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad de México, admitido dicho procedimiento por auto de 5 de abril de 2019, en el cual se demandó la nulidad lisa y llana de las resoluciones adoptadas en la asamblea general extraordinaria de accionistas de CAM celebrada el 8 de febrero de 2019. En dicho juicio ya se dio contestación a la demanda por todos los codemandados y se encuentra pendiente de abrirse el periodo probatorio.

Atento a la naturaleza de lo reclamado y de las partes involucradas, es imposible anticipar un resultado ante el juicio mencionado en el numeral 2 anterior.

Juicio de nulidad en federales

En el mismo sentido, Aldesa promovió un juicio ordinario mercantil idéntico en contra de CAM, Pinfra y GBM tramitado bajo el expediente 110/2019 del índice del Juzgado Cuarto de Distrito en Materia Civil de la Ciudad de México, admitido dicho procedimiento por auto de 5 de noviembre de 2019, en el cual se demandó la nulidad lisa y llana de las resoluciones adoptadas en la asamblea general extraordinaria de accionistas de CAM celebrada el 8 de febrero de 2019. En dicho juicio ya se dio contestación a la demanda por todos los codemandados y se encuentra pendiente de abrirse el periodo probatorio.

Atento a la naturaleza de lo reclamado y de las partes involucradas, es imposible anticipar un resultado ante el juicio mencionado en el numeral 3 anterior.

33. Estado de resultados por naturaleza

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, los gastos por naturaleza se describen a continuación:

	2020	2019 (reestructurados)	2018 (reestructurados)
Gastos de operación:			
Honorarios y consultoría externa	\$ 91,119	\$ 83,489	\$ 73,710
Sueldos y salarios	26,171	26,017	21,278
Gastos de representación	7,889	12,115	4,118
Gastos de oficina	9,367	7,690	5,360
Seguros y fianzas	2,790	5,602	1,875
Depreciación y amortización	5,549	3,479	9,529
Otros	6,258	4,620	1,374
Mantenimiento	2,680	4,628	2,904
Diversos	1,286	2,158	2,012
Gastos de viaje	341	1,217	332
Arrendamientos	670	966	97
	<u>\$ 154,120</u>	<u>\$ 151,981</u>	<u>\$ 122,589</u>

34. Información por segmentos de negocio

Los segmentos a informar de la Entidad de acuerdo a la IFRS 8 son los que se proporciona al funcionario que toma las decisiones operativas para propósitos de asignar los recursos y evaluar el rendimiento del segmento y se enfoca en base a los tipos de bienes y servicios prestados.



La información analítica por segmento operativo se presenta a continuación:

2020	Concesión	Construcción	Materiales	Total
Ingresos netos	\$ 8,047,316	\$ 1,543,888	\$ 341,839	\$ 9,933,043
Utilidad bruta	\$ 5,100,571	\$ (73,207)	\$ 116,602	\$ 5,143,966
Utilidad de operación	\$ 4,991,321	\$ 18,461	\$ 87,985	\$ 5,097,767
Gastos financieros	\$ (1,199,723)	\$ (217,691)	\$ (322)	\$ (1,417,736)
Ingresos financieros	\$ 1,451,541	\$ 403,779	\$ 9,146	\$ 1,864,466
Impuestos a la utilidad	\$ 1,063,643	\$ (319,792)	\$ 20,584	\$ 764,435
Utilidad neta	\$ 3,344,981	\$ 12,372	\$ 58,964	\$ 3,416,317
Activos totales	\$ 67,863,807	\$ 6,293,800	\$ 863,718	\$ 75,021,325
Adquisiciones de activo fijo	\$ 60,812	\$ 2,852	\$ 1,800	\$ 65,464
Inversión en acciones asociadas	\$ 719,750	\$ 105,170	\$ 151,321	\$ 976,241
Depreciación y amortización	\$ 834,654	\$ 2,723	\$ 25,643	\$ 863,020
Pasivos totales	\$ 20,340,473	\$ 1,481,150	\$ 120,481	\$ 21,942,104
2019 (reestructurados)	Concesión	Construcción	Materiales	Total
Ingresos netos	\$ 8,635,936	\$ 3,007,614	\$ 406,375	\$ 12,049,925
Utilidad bruta	\$ 5,963,614	\$ 398,575	\$ 125,224	\$ 6,487,413
Utilidad de operación	\$ 5,929,528	\$ 401,391	\$ 90,621	\$ 6,421,540
Gastos financieros	\$ 1,049,503	\$ 36,999	\$ 25	\$ 1,086,527
Ingresos financieros	\$ (1,849,508)	\$ (241,374)	\$ (12,203)	\$ (2,103,085)
Impuestos a la utilidad	\$ 1,574,062	\$ 180,137	\$ 44,022	\$ 1,798,221
Utilidad neta	\$ 4,813,232	\$ 425,630	\$ 58,777	\$ 5,297,639
Activos totales	\$ 68,818,163	\$ 6,419,940	\$ 913,141	\$ 76,151,244
Adquisiciones de activo fijo	\$ 236,781	\$ 4,845	\$ 7,824	\$ 249,450
Inversión en acciones asociadas	\$ 807,730	\$ 82,375	\$ 63,702	\$ 953,807
2019 (reestructurados)	Concesión	Construcción	Materiales	Total
Depreciación y amortización	\$ 667,681	\$ 891	\$ 22,013	\$ 690,585
Pasivos totales	\$ 23,485,231	\$ 2,048,481	\$ 157,080	\$ 25,690,792



2018 (reestructurados)	Concesión	Construcción	Materiales	Total
Ingresos netos	\$ 8,400,328	\$ 3,138,908	\$ 635,168	\$ 12,174,404
Utilidad bruta	\$ 5,764,380	\$ 661,821	\$ 222,435	\$ 6,648,636
Utilidad de operación	\$ 5,822,743	\$ 621,381	\$ 200,252	\$ 6,644,376
Gastos financieros	\$ 575,184	\$ 73,138	\$ 30	\$ 648,352
Ingresos financieros	\$ (1,154,353)	\$ (177,793)	\$ (25,478)	\$ (1,357,624)
Impuestos a la utilidad	\$ 1,236,594	\$ 279,829	\$ 77,300	\$ 1,593,723
Utilidad neta	\$ 5,123,446	\$ 446,207	\$ 148,400	\$ 5,983,079
Activos totales	\$ 51,042,146	\$ 6,020,774	\$ 955,361	\$ 58,018,281
Adquisiciones de activo fijo	\$ 103,104	\$ 1,817	\$ 11,338	\$ 116,259
Inversión en acciones asociadas	\$ 1,759,405	\$ 91,519	\$ 59,185	\$ 1,910,109
Depreciación y amortización	\$ 424,220	\$ 3,664	\$ 26,547	\$ 454,431
Pasivos totales	\$ 11,002,966	\$ 2,148,075	\$ 150,976	\$ 13,302,017

Las bases de reconocimiento contable sobre las que se determinaron los activos, pasivos y los resultados asignados a cada segmento operativo son las mismas que se describen en la Nota 4.c a los estados financieros consolidados.

35. Eventos subsecuentes

Adjudicación del Proyecto La Huasca – Real del Monte

La Entidad obtuvo fallo a favor para la adjudicación del Proyecto de Asociación Público Privada, para la Prestación del Servicio de Disponibilidad de la “Carretera Real del Monte – Entronque Huasca”, carretera A4, con una longitud de 10.31 km, en el Estado de Hidalgo consiste en:

- I. El Otorgamiento de una Concesión de Jurisdicción Estatal por 30 años para la Construcción, Operación, Explotación, Conservación y Mantenimiento de la “Carretera Real del Monte – Entronque Huasca”
- II. El capital de Riesgo estimado para el proyecto es de 1,522 millones de pesos.
- III. El Monto Total de Inversión asciende a los 2,571 millones de pesos.

Dicha concesión tendrá inicio a partir del día 26 de abril de 2021 hasta el 26 de abril de 2051. Se estima que el tiempo de construcción sea de 16 meses para iniciar operaciones en septiembre de 2022.

36. Autorización de la emisión de los estados financieros consolidados

Los estados financieros consolidados adjuntos fueron autorizados para su emisión el 29 de abril de 2021, por Carlos Césarman Kolteniuk, Director de Finanzas de la Entidad; consecuentemente éstos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha, y están sujetos a la aprobación de la Asamblea Ordinaria de Accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

* * * * *



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



Ciudad de México a 29 de abril de 2021.

COMITÉ DE AUDITORÍA.
INFORME ANUAL 2020

**Al Consejo de Administración de
PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A. B. DE C.V. Y
SUBSIDIARIAS.**

Estimados Señores:

En cumplimiento al artículo 43 fracción II de la Ley de Mercado de Valores, en mi carácter de Presidente del Comité de Auditoría de **Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. (Pinfra, S.A. B. de C.V.)**, me permito informarles sobre las actividades desempeñadas por dicho Comité durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020.

El Comité de Auditoría de **Pinfra, S.A.B. de C.V.** está conformado de la siguiente manera:

Miembro	Cargo	Calidad
Luis Javier Solloa Hernández	Presidente	Consejero Independiente
Luis Hoyo García	Miembro	Consejero Independiente
Ramiro Pérez Abuin	Miembro	Consejero Independiente

La administración de **Pinfra, S.A. B. de C.V.** tiene la responsabilidad de emitir los estados financieros con base en las Normas Internacionales de Información Financiera, preparar en tiempo y forma la información financiera e implantar los sistemas de control interno.

El establecimiento del sistema de control interno en **Pinfra, S.A. B. de C.V.** es responsabilidad de la Dirección General. El Comité de Auditoría como parte de su función primordial de coadyuvar con el Consejo de Administración en la revisión continua de los controles internos, emite el presente informe que comprende el periodo del 1 de enero 2020 al 31 de diciembre del mismo año, elaborado con base en los

objetivos y alcance de los lineamientos para la implementación del sistema de control interno de la sociedad.

En el desarrollo de nuestro trabajo hemos considerado en todo momento las recomendaciones contenidas en la Ley de Mercado de Valores y el Código de Mejores Prácticas Corporativas.

El Comité de Auditoría ha realizado su evaluación con base en el seguimiento que efectúa a través de sus sesiones periódicas, considerando los principales riesgos de **Pinfra, S.A. B. de C.V.** y apoyado en los resultados reportados en los informes y seguimientos del Auditor Interno, así como en el dictamen del Auditor Externo Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (Deloitte) a los estados financieros.

En relación con las funciones del Comité de Auditoría de **Pinfra, S.A. B. de C.V.**, durante el ejercicio social 2020, se llevaron a cabo las siguientes actividades:

- 1.- Nuevamente se revisaron, analizaron y aprobaron las principales políticas contables seguidas por **Pinfra, S.A. B. de C.V.**, en términos de la información recibida. El Sistema de Control Interno continúa avanzando en su implementación con base en los lineamientos preparados por la Administración y aprobados por el Consejo de Administración, derivado del resultado de las acciones y proyectos realizados por la Administración, así como de los trabajos realizados por el Comité de Auditoría con el apoyo de Auditoría Externa; y estos avances, han coadyuvado a fortalecer la capacidad de **Pinfra, S.A.B. de C.V.** para responder favorablemente ante las condiciones del entorno.

- 2.- Tanto los miembros del comité como su servidor, en mi carácter de Presidente, asistimos a las sesiones virtuales correspondientes al año 2020 enlistadas a continuación:
 - a) Lunes 24 de febrero.
 - b) Lunes 13 de abril.
 - c) Martes 7 de julio
 - d) Martes 25 de agosto.
 - e) Martes 22 de septiembre
 - f) Jueves 22 de octubre.
 - g) Jueves 19 de noviembre.
 - h) Viernes 18 de diciembre.

- 3.- Revisamos la información financiera trimestral de la sociedad en base a Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS), correspondiente al ejercicio de 2020, sobre lo cual nos percatamos que mostraba la situación financiera real de la Sociedad no presentaba modificación alguna a las políticas contables seguidas por la Sociedad y como tal, recomendamos su presentación al Consejo de Administración para su aprobación. Las Reglas Internacionales de Información Financiera (International Financial Information Rules) emitidas por el Buró Internacional de Estándares de Contabilidad (International Accounting Standards Bureau), fueron aplicadas de manera consistente por la Sociedad y sus subsidiarias en la preparación de sus estados financieros internos y auditados.

4.- Nuevamente se discutió ampliamente, junto con Socios de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche (Tomatsu Limited) "Deloitte", auditores externos de **Pinfra, S.A. B. de C.V.**, los riesgos inherentes en las diferentes áreas. Se está trabajando por parte de la Administración en la actualización del mapa de riesgos correspondiente.

5.- Se revisó y autorizó el monto de los honorarios para la auditoría externa de los estados financieros del ejercicio de 2020.

En nuestras entrevistas y sesiones del Comité de Auditoría con los auditores independientes, nos cercioramos que cumplan los requisitos de independencia y rotación de su personal de supervisión.

6.- Se revisaron y comentaron los reportes sobre los resultados de la auditoría externa al 31 de diciembre de 2020, presentados por el Deloitte Auditor Externo de la Sociedad.

También revisamos con ellos y con la administración de **Pinfra, S.A. B. de C.V.**, sus recomendaciones sobre el control interno que desarrollaron en el transcurso de su trabajo, así como los procedimientos y alcances de la auditoría externa para el ejercicio de 2020. Solicitamos a la Administración atienda a la brevedad las debilidades reportadas por los auditores externos.

Cabe mencionar que revisamos el cumplimiento del programa de trabajo de los auditores externos, estuvimos al tanto de sus alcances, sus cálculos de materialidad, etc., por lo que podemos concluir que se han desempeñado con el profesionalismo necesario cumpliendo con las normas técnicas establecidas en la Circular Única de Auditores Externos (CUAE) emitida por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, así como las de carácter ético correspondientes.

Durante el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2020, el auditor externo proveyó servicios relacionados con emisión de dictámenes de Tráfico Promedio Diario Anualizado, reportes de aseveraciones sobre inversión en concesiones, información proforma para emisiones de valores públicos, así como asesorías fiscales puntuales los cuales fueron prestados en las condiciones previamente pactadas y sin que ellos en su conjunto excedan el total de honorarios cobrados a la Sociedad por la auditoría de estados financieros.

Los servicios por parte de otros asesores de la Sociedad fueron prestados en el curso ordinario del negocio y bajo condiciones y términos de mercado.

7.- Revisamos los estados financieros dictaminados por Deloitte al 31 de diciembre del 2020. Cabe mencionar que dicha firma emite el 29 de abril del presente una opinión limpia, sin excepciones sobre dichos estados financieros. En base a lo anterior, se sugiere al Consejo de Administración se aprueben los Estados Financieros por el ejercicio social de 2020, para ser sometidos a la Asamblea de Accionistas para su aprobación.

- 8.- El Comité ha sido informado por la administración y los auditores externos independientes de que las operaciones relevantes con partes relacionadas están efectuadas a valor de mercado, son sujetas de análisis por un tercero en términos de precios de transferencia y serán reportadas, en su caso, en los dictámenes fiscales correspondientes.
- 9.- Se corroboró por parte del Comité de Auditoría el cumplimiento de obligaciones fiscales de todas y cada una de las empresas que integran **Pinfra, S.A. B. de C.V.** en su carácter de contribuyente directo y como retenedor.
- 10.- Durante el ejercicio 2020 se dio seguimiento a la formalización de los acuerdos de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración.
- 11.- Durante el ejercicio fiscal objeto de este reporte, el comité de auditoría no recibió comentarios o quejas de accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados o terceros en relación con los controles internos de la Sociedad o asuntos relacionados, ni tampoco acusaciones respecto de irregularidades.
- 12.- A la fecha de este reporte, el comité de auditoría no ha tenido diferencias de opinión con directivos relevantes de la Sociedad, ni tampoco con los auditores internos y externos.
- 13.- Las políticas y criterios contables y de información seguidas por la sociedad son adecuados y suficientes tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma. Dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el Director General por lo que confirmo que dicha información refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados de **Pinfra, S.A. B. de C.V.**
- 14.- Con respecto al informe anual del Director General que presentará a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de **Pinfra, S.A. B. de C.V.** y que fue circulado previamente a todos los Órganos de Gobierno, destaco que resume de manera clara y oportuna lo ocurrido durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre del 2020 en **Pinfra, S.A. B. de C.V.** En virtud de lo anterior, el informe a presentar por el Director General, muestra en forma veraz y suficiente la marcha y resultados de la Sociedad, así como los principales proyectos existentes.

Atentamente,


C.P.C. Luis Javier Solloa Hernández.
Cédula Profesional 1669377.
Presidente del Comité de Auditoría de Pinfra, S.A. B. de C.V.

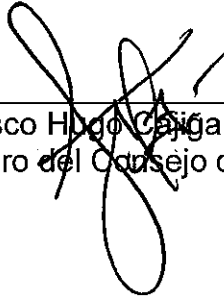


Ciudad de México a 29 de abril de 2021.

A quien corresponda,

El que suscribe, en mi carácter de Secretario no miembro del Consejo de Administración de **PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V.**, certifico y hago constar que la presente copia del Informe del Comité de Auditoría presentado a la Asamblea General Ordinaria Anual de accionistas de Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. celebrada en esta misma fecha, es copia fiel de su original.

Atentamente



Lic. Francisco Hugo Cárdena Castillo
Secretario no miembro del Consejo de Administración

**Promotora y Operadora de
Infraestructura, S. A. B. de
C. V. y Subsidiarias**

Declaración del Auditor externo
independiente conforme al artículo 37 de
las Disposiciones de carácter general
aplicables a las Entidades y Emisoras
supervisadas por la Comisión Nacional
Bancaria y de Valores



C.P.C. Luis Javier Solloa Hernández
Presidente del Comité de Auditoría de
Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias

Estimado C.P.C. Luis Javier:

En los términos del artículo 37 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la "Comisión") que contraten servicios de auditoría externa de Estados Financieros Básicos (las "Disposiciones"), en nuestro carácter de auditores externos de los estados financieros consolidados por el año que terminó el 31 de diciembre de 2020 de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias (la "Entidad"), declaramos lo siguiente:

- I. El que suscribe declaro que cumplo con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de las disposiciones, según lo manifiesto en el Documento de Declaración anexo, así como que soy contador público titulado con título expedido por la Secretaría de Educación Pública, con certificado emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C. número **428** expedido el **01** de **mayo** de **2018**. Asimismo, cuento con Número de Registro **07107** en la Administración General de Auditoría Fiscal Federal del Servicio de Administración Tributaria **14393** expedido el **23** de **junio** de **1999**. Por otra parte, Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C. (el "Despacho") cuenta con número de registro **7433** en la AGAFF del SAT.
- II. Que desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la auditoría externa y hasta la emisión de nuestro Informe de Auditoría Externa de fecha 29 de abril de 2021, así como de las fechas de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el artículo 15 de las Disposiciones, cumplimos con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 de las Disposiciones, así como que el Despacho se ajusta a lo previsto en los artículos 6, 9 y 10, en relación con el artículo 14 de las Disposiciones.
- III. Que el Despacho cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de las Disposiciones y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el artículo 12 de las Disposiciones.

Informo que este fue mi primer año como auditor externo independiente y he realizado la auditoría de Estados Financieros Consolidados de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias, y que **Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.** ha prestado durante 12 años los servicios de auditoría externa.

Mediante este documento, manifiesto mi consentimiento expreso para proporcionar a la Comisión la información que esa nos requiera a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos mencionados.

Asimismo, nos obligamos a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos mencionados en este manifiesto, físicamente o través de imágenes en formato digital, en medio ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que se concluya la auditoría de Estados Financieros Consolidados de la Emisora.

Atentamente

C. P. C. Carlos M. Pantoja Flores
29 de abril de 2021



Declaración del Auditor Externo Independiente de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias

En los términos de los Artículos 4 y 5 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las Entidades y Emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos (las "Disposiciones"), en mi carácter de auditor externo de los estados financieros básicos consolidados por el año que terminó el 31 de diciembre de 2020 de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias (la "Entidad"), manifiesto lo siguiente:

- Soy Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz, Urquiza S. C. (el Despacho), desde el año 1999.
- Cuento con el registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal del Servicio de Administración Tributaria (AGAFF) número 14393 y con la certificación como contador público emitida por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. con número 428, con fecha de último refrendo el 1 de mayo de 2018.
- Cuento con la experiencia profesional necesaria para desarrollar labores de auditoría externa en los términos de la fracción III del Artículo 4 de las Disposiciones,
- Soy independiente en términos del Artículo 6, Capítulo II de las Disposiciones.
- No estoy suspendido ni expulsado de mis derechos como miembro de la asociación profesional a la que pertenezco.
- No he sido ni estoy condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya ameritado pena corporal.
- No estoy inhabilitado para ejercer el comercio o para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema financiero mexicano, así como no he sido declarado en quiebra o concurso mercantil sin que haya sido rehabilitado.
- No tengo suspensión o cancelación de alguna certificación o registro que se requiera para fungir como Auditor Externo Independiente, por causas imputables a mí y que hayan tenido su origen en conductas dolosas o de mala fe.
- No he sido ni he tenido ofrecimiento para ser consejero o directivo de la Emisora o de su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
- No tengo litigio alguno pendiente con la Emisora o, en su caso, con su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
- Que el Despacho cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el Artículo 9 de las Disposiciones y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el Artículo 12 de las Disposiciones. En el **Anexo B** se incluye manifestación firmada por el Director General del Despacho, dirigida a la Comisión Técnica de Calidad del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C., sobre el cumplimiento con lo dispuesto en la Norma Internacional de Control de Calidad 1 "Control de calidad en las firmas de auditoría que realizan auditorías y revisiones de estados financieros básicos, así como otros encargos que proporcionan un grado de seguridad y servicios relacionados" emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento de la Federación Internacional de Contadores. Manifiesto, asimismo, que se ha asignado un socio de revisión de la calidad del compromiso ("EQCR") en los términos de la Norma Internacional de Control de Calidad 1 y la Norma Internacional de Auditoría 220 "Control de calidad de la auditoría de estados financieros", de conformidad con los artículos 9 y 10 de las Disposiciones.
- El Despacho cuenta con una política actualizada para el archivo de papeles de trabajo de auditoría.
- El equipo del compromiso y yo cumplimos con las normas profesionales y los requisitos de calidad aplicables y contamos con la capacidad técnica para el desarrollo del trabajo al que hacen referencia las disposiciones aplicables.



- El contenido del Informe de Auditoría Externa y de otros comunicados y opiniones señalados en el Artículo 15 de las Disposiciones, son responsabilidad del Despacho.
- En el supuesto que se identifiquen amenazas a la independencia o incumplimiento a las normas establecidas en los códigos de ética a que hace referencia la Fracción X del Artículo 6 de las Disposiciones, éstas se documentaran en los papeles de trabajo de la auditoría.
- No tengo impedimento para participar en labores de auditoría externa para esta Emisora respecto a los años de servicio permitidos.
- No tengo inversiones en acciones o títulos de deuda emitidos por esta Emisora. Así mismo he obtenido confirmación de los socios involucrados en la auditoría y del equipo de auditoría, que ni ellos ni sus cónyuges, concubinas, concubenarios o dependientes económicos mantienen inversiones en acciones o títulos de deuda emitidos por esta Emisora.

Atentamente

C.P.C. Carlos M. Pantoja Flores
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

29 de abril de 2021

* * * * *





Anexo B

Galaz, Yamazaki,
Ruiz Urquiza, S.C.
Paseo de la Reforma 505
Colonia Cusuhútemoc
06500 Ciudad de México
México

Tel: +52 (55) 5080 6000
www.deloitte.com/mx

26 de junio de 2020

MANIFESTACIÓN SOBRE EL CUMPLIMIENTO CON LA NORMA DE CONTROL DE CALIDAD, DENOMINADA CONTROL DE CALIDAD APLICABLE A LAS FIRMAS DE CONTADORES PÚBLICOS QUE DESEMPEÑAN AUDITORÍAS Y REVISIONES DE INFORMACIÓN FINANCIERA, TRABAJOS PARA ATESTIGUAR Y OTROS SERVICIOS RELACIONADOS, POR EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2019.

A la Comisión Administradora de Calidad:

Yo C.P.C. Enrique Vázquez Gorostiza, de conformidad con lo dispuesto en la Norma de Revisión del Sistema de Control de Calidad Aplicable a las Firmas de Contadores Públicos que Desempeñan Auditorías y Revisiones de Información Financiera, Trabajos para Atestiguar y Otros Servicios Relacionados, así como en el reglamento de la misma, del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C., declaro bajo protesta de decir verdad, que la Firma cuenta con un sistema de control de calidad que cubre los servicios profesionales de auditoría y revisiones de información financiera, trabajos para atestiguar y otros servicios relacionados, y el cual se considera que cumple con la normatividad aplicable.

Se acompaña cuestionario de confirmación del Sistema de Calidad.

Firma

Nombre

C.P.C. Enrique Vázquez Gorostiza

En representación de la Firma

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

COMISIÓN TÉCNICA DE CALIDAD

CUESTIONARIO DE CONFIRMACIÓN DEL SISTEMA DE CALIDAD

	Sí	No	N/A	Comentarios
1 La calidad en el desempeño de los trabajos es esencial?	X			
De acuerdo con la confirmación de tu firma:				
a) Quién asume la responsabilidad sobre la calidad?				a) La Asamblea Especial de Socios y el Director General asumen la responsabilidad del sistema de control de calidad de la firma. En lo que respecta a la función de auditoría, se le ha delegado la responsabilidad sobre el sistema de control de calidad al socio Director Nacional de Riesgo – Auditoría
b) Qué tipo de comunicados emiten?				b) i) Generalmente las comunicaciones al personal sobre temas de calidad se hacen mediante correos electrónicos dirigidos a cada uno de ellos. ii) A todo el personal.
i) Forma				
ii) A quienes				
2 Tienen una política por escrito relativa a Independencia?	X			

COMISIÓN TÉCNICA DE CALIDAD

CUESTIONARIO DE CONFIRMACIÓN DEL SISTEMA DE CALIDAD

Sí	No	N/A	Comentarios
<p>3 De que forma y cada cuando se realiza la confirmación de Independencia relativa a:</p> <p>a) La firma</p> <p>b) Sus empleados</p> <p>c) Trabajos específicos</p> <p>La confirmación de Independencia anterior dónde se conserva?</p>			<p>a) Anualmente la firma emite a Deloitte Touche Tohmatsu Limited (DTTL) una confirmación de cumplimiento con las políticas de independencia de DTTL. Adicionalmente, cada vez que otra firma que actúa como auditor principal nos solicita le confirmemos que somos independientes respecto de nuestro cliente lo hacemos, previa verificación de que no existan conflictos de independencia.</p> <p>b) Todos los socios y empleados tienen la obligación de confirmar el cumplimiento con nuestras políticas de independencia. En igual forma, en cada trabajo que se requiera deben confirmar su independencia o indicar las situaciones que puedan crear un conflicto de independencia para, en su caso, establecer las salvaguardas respectivas.</p> <p>c) Cada vez que se requiera</p> <p>En nuestras oficinas Centrales de la Ciudad de México</p>

COMISIÓN TÉCNICA DE CALIDAD

CUESTIONARIO DE CONFIRMACIÓN DEL SISTEMA DE CALIDAD

	Si	No	N/A	Comentarios
4 Qué documentación se custodia cuando existe alguna amenaza a la independencia?				Toda la información relevante que permita identificar el cliente, la persona o personas o situaciones que dan lugar a la amenaza, así como la consulta o instrucciones que se giraron para establecer las salvaguardas o la renuncia a la prestación del servicio.
5 Tienen una política por escrito para realizar la evaluación de la aceptación y retención de clientes y trabajos específicos. De qué forma se realiza: a) La documentación de la evaluación? b) Dónde se conserva	X			a) Por escrito b) En los papeles de trabajo cuando el cliente es aceptado y además en los archivos de la Firma que administra el personal que se encarga de la verificación de no existencia de conflictos de interés o independencia
6 Tienen una política escrita de Capital Humano relativas a: a) Contratación de personal b) Entrenamiento y capacitación c) Asignación de personal a los trabajos d) Evaluaciones e) Remuneraciones	X X X X X			
7 Se capacita periódicamente al personal en todos los niveles y cómo se lleva a cabo	X			Mediante sesiones presenciales, webcasts y/o eLearnings.

COMISIÓN TÉCNICA DE CALIDAD

CUESTIONARIO DE CONFIRMACIÓN DEL SISTEMA DE CALIDAD

	Si	No	N/A	Comentarios
<p>8 Para trabajos de auditoría quien o quienes son los responsables de la:</p> <p>a) Supervisión de los trabajos</p> <p>b) Revisión del trabajo</p> <p>c) Conclusión del mismo</p>				<p>a) Socios</p> <p>b) Socios, Gerentes y Encargados</p> <p>c) Gerentes, Encargados y ayudantes son responsables de concluir las áreas asignadas bajo la supervisión y revisión de los Socios y Gerentes, según corresponda.</p>
<p>9 Tienen una política escrita que permita:</p> <p>a) Realizar consultas apropiadas</p> <p>b) Contar con el personal adecuado para contestar las consultas de los equipos</p> <p>c) Dejar documentadas las consultas</p>	X			
<p>10 Se tiene una política que garantice la custodia y resguardo de los papeles de trabajo ya sean por medios electrónicos o en papel</p>	X			
<p>11 De que forma se comunica al personal en forma periódica aspectos técnicos y de calidad</p>				<p>Se les envían comunicados para indicarles en que sección de nuestra intranet se encuentran las bases de datos con la literatura de la firma, del IMCP o de otras fuentes como pueden ser IFAC, PCAOB, AICPA, SEC, etc.</p>

COMISIÓN TÉCNICA DE CALIDAD

CUESTIONARIO DE CONFIRMACIÓN DEL SISTEMA DE CALIDAD

	Si	No	N/A	Comentarios
12 De que forma y que evidencia escrita se conserva para inspeccionar el cumplimiento de las políticas establecidas				<p>Anualmente se lleva a cabo una revisión de la práctica de auditoría con base en las políticas de DTTL. Esta revisión incluye el sistema de control de calidad (áreas funcionales) y una muestra de trabajos que son seleccionados para verificar el cumplimiento con las políticas relativas al enfoque de auditoría y del sistema de control de calidad. Como resultado de esta revisión, DTTL emite una carta indicando la calificación obtenida tanto en la revisión del sistema de control de calidad como el promedio de todos los trabajos revisados. Adicionalmente, al ser una firma registrada ante el PCAOB, estamos sujetos a la revisión que dicho organismo lleva a cabo periódicamente. El resultado es publicado en la página de internet del PCAOB. Nuestra firma recibe una carta igual a la publicada por el PCAOB.</p>
13 A quién y cómo se reportan los resultados del punto anterior.				<p>Los resultados de la revisión de la práctica son comunicados a cada uno de los socios y gerentes revisados, al director nacional de auditoría, al director nacional de reputación y riesgo, al director nacional de independencia, a los directores regionales en México, al director general de la firma mexicana, al director de riesgo de la región América, al director mundial de riesgo, al director mundial de operaciones de auditoría y al director mundial de auditoría.</p>

COMISIÓN TÉCNICA DE CALIDAD

CUESTIONARIO DE CONFIRMACIÓN DEL SISTEMA DE CALIDAD

Sí	No	N/A	Comentarios
----	----	-----	-------------

Declaro bajo protesta de decir verdad que la información contenida en este cuestionario es veraz.

Director General
Nombre: C.P.C. Enrique Vázquez Gorostiza
Fecha: Junio 26, 2020

Responsable de Control de Calidad
Nombre: C.P.A. Rachel Renee Gajdzik
Fecha: Junio 26, 2020

**Promotora y Operadora de
Infraestructura, S. A. B. de C. V. y
Subsidiarias**

Manifestación de consentimiento
conforme al Artículo 33 y Artículo 39 para
la inclusión en el reporte anual el informe
de auditoría externa y de revisión de la
información del informe anual por el año
que terminó el 31 de diciembre de 2020



**Al Presidente del Comité de Auditoría de
Promotora y Operadora de Infraestructura,
S. A. B. de C. V. y Subsidiarias**

Estimados Señores:

Los suscritos manifestamos, bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias) (la "Entidad" o "Emisora") al 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados), 2018 (reestructurados) y 1 de enero de 2018 (reestructurados) y por los años que terminaron en esas fechas, contenidos en el Anexo "Estados Financieros Consolidados (Dictaminados)" del presente reporte anual, fueron dictaminados con fecha 29 de abril de 2021, de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría ("ISAs" por sus siglas en inglés).

Asimismo, manifestamos que hemos leído el presente reporte anual y, basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tenemos conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados, señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este reporte anual, o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fuimos contratados para realizar, y no realizamos, procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros consolidados dictaminados.

Atentamente



C.P.C. Erik Padilla Curiel
Representante Legal
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

29 de abril de 2021



C.P.C. Carlos M. Pantoja Flores
Auditor Externo
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

29 de abril de 2021

* * * * *



**Al Presidente del Comité de Auditoría de
Promotora y Operadora de Infraestructura,
S. A. B. de C. V. y Subsidiarias**

En los términos del Artículo 39 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las Entidades y Emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos, publicadas en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") del 26 de abril de 2018 y sus modificaciones posteriores (las "Disposiciones") y del Artículo 84 Bis de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y otros participantes del mercado de valores publicadas en el DOF del 19 de marzo de 2003 y sus modificaciones posteriores (la "Circular Única de Emisoras"), en nuestro carácter de auditores externos independientes de los estados financieros consolidados por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 (reestructurados), 2018 (reestructurados) y 1 de enero de 2018 (reestructurados) de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias (la "Emisora"), manifestamos lo siguiente:

- I. Que expresamos nuestro consentimiento para que la Emisora incluya en el reporte anual, el Informe de Auditoría Externa que al efecto emitimos.
- II. Lo anterior en el entendido de que previamente nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Consolidados incluidos en el reporte anual, así como cualquier otra información financiera comprendida en dichos documentos cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Consolidados o del Informe de Auditoría que presentamos coincide con la auditada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.



C.P.C. Erik Padilla Curiel
Representante Legal
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

29 de abril de 2021



C.P.C. Carlos M. Pantoja Flores
Auditor Externo
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

29 de abril de 2021

* * * * *



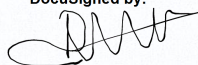


BOLSA MEXICANA DE VALORES
Av. Paseo de la Reforma No. 255
Col Cuauhtémoc
México, D.A. 06500

CLAVE DE COTIZACIÓN: PINFRA
PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V.
TRIMESTRE: REPORTE ANUAL
AÑO: 2020

Declaración de funcionarios de la Institución, responsables de la información.

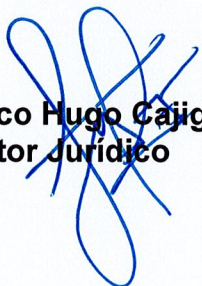
Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación financiera, asimismo manifestamos 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.

DocuSigned by:

E07BF30644A540D...

CP. David Peñaloza Alanis
Director General

Lic. Carlos Cesarman Kolteniuk
Director de Finanzas

Lic. Francisco Hugo Cajiga Castillo
Director Jurídico



BOLSA MEXICANA DE VALORES
Av. Paseo de la Reforma No. 255
Col Cuauhtémoc
México, D.A. 06500

CLAVE DE COTIZACIÓN: PINFRA
PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V.
TRIMESTRE: CUADERNILLO DICTAMINADO
AÑO: 2020

Declaración de funcionarios de la Institución, responsables de la información.

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 trimestral, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación financiera, asimismo manifestamos no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte trimestral o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



CP. David Peñaloza Alanis
Director General



Lic. Carlos Cesarman Kolteniuk
Director de Finanzas



Lic. Francisco Hugo Cajiga Castillo
Director Jurídico

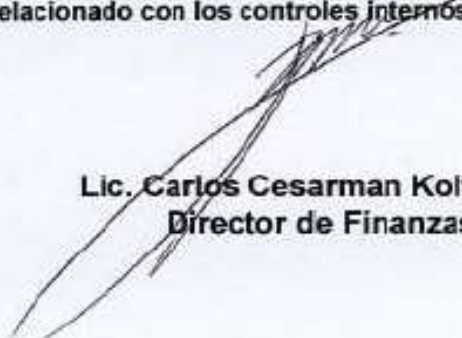
BOLSA MEXICANA DE VALORES
Av. Paseo de la Reforma No. 255
Col Cuauhtémoc
México, D.A. 06500

CLAVE DE COTIZACIÓN: PINFRA
PROMOTORA Y OPERADORA DE INFRAESTRUCTURA, S.A.B. DE C.V.
TRIMESTRE: ESTADOS FINANCIEROS
AÑO: 2020

Declaración de funcionarios de la Institución, responsables de la información.
Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que:

- I. Que hemos revisado la información presentada en los Estados Financieros Básicos dictaminados a que hacen referencia las presentes disposiciones.
- II. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados no contienen información sobre hechos falsos, así como que no han omitido algún hecho o evento relevante, que sea de su conocimiento, que pudiera resultar necesario para su correcta interpretación a la luz de las disposiciones bajo las cuales fueron preparados.
- III. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados y la información adicional a estos, presentan razonablemente en todos los aspectos importantes la situación financiera y los resultados de las operaciones de la Entidad o Emisora de que se trate.
- IV. Que se han establecido y mantenido controles internos, así como procedimientos relativos a la revelación de información financiera relevante.
- V. Que se han diseñado controles internos con el objetivo de asegurar que los aspectos importantes y la información relacionada con la Entidad o Emisora de que se trate, su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio se hagan del conocimiento de la administración.
- VI. Que hemos revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Comité de Auditoría, mediante comunicaciones oportunas, las deficiencias significativas detectadas en el diseño y operación del control interno que pudieran afectar de manera adversa, entre otras, a la función de registro, proceso y reporte de la información financiera.
- VII. Que hemos revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Comité de Auditoría, cualquier presunto fraude o irregularidad que sea de su conocimiento e involucre a la administración o a cualquier otro empleado que desempeñe un papel importante, relacionado con los controles internos.


CP. David Penaloza Alanis
Director General


Lic. Carlos Cesarman Kolteniuk
Director de Finanzas


Lic. Francisco Hugo Cajiga Castillo
Director Jurídico