

INFORME ANUAL 2010



FERROCARRIL MEXICANO, S.A. DE C.V.

Bosque de Ciruelos 99, Bosques de las Lomas
Delegación Miguel Hidalgo, C.P. 11700
México, D.F.

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. tiene en circulación al amparo de un programa de Certificados Bursátiles de fecha 13 de noviembre de 2007 por un monto total de \$5,000,000,000.00 (cinco mil millones de pesos 00/100 M.N.) dos emisiones de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con las siguientes claves de cotización: “FERROMX 07” y “FERROMX 07-2”.

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa mencionado, se encuentran inscritos con el No. 2864-4.15-2007-002 en la sección de valores del Registro Nacional de Valores.

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad del valor o la solvencia del emisor.

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 por el año terminado el 31 de diciembre de 2010.

ÍNDICE

1. INFORMACIÓN GENERAL	2
a) Glosario de Términos y Definiciones	2
b) Resumen Ejecutivo	6
c) Factores de Riesgo	12
d) Otros Valores	20
e) Cambios Significativos a los Derechos de Valores Inscritos en el Registro	21
f) Destino de los fondos	21
g) Documentos de Carácter Público	22
2. LA COMPAÑÍA	23
a) Historia y Desarrollo del Emisor	23
b) Descripción del Negocio	25
i) Actividad Principal	25
ii) Canales de Distribución	25
iii) Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos	25
iv) Principales Clientes	32
v) Legislación Aplicable y Situación Tributaria	37
vi) Recursos Humanos	41
vii) Desempeño Ambiental	42
viii) Información de Mercado	42
ix) Estructura Corporativa	43
x) Descripción de los Principales Activos	44
xi) Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales	48
3. INFORMACIÓN FINANCIERA	53
a) Información Financiera y Operativa Seleccionada	53
b) Información Financiera por Línea de Negocio, Zona Geográfica y Ventas de Exportación	55
c) Informe de Créditos Relevantes	56
d) Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora	57
i) Resultados de las Operaciones por el año finalizado el 31 de diciembre de 2010 en comparación con el año finalizado el 31 de diciembre de 2009 y 2008	57
ii) Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital	60
iii) Control Interno	61
iv) Estimaciones Contables Críticas	61
4. ADMINISTRACION	62
a) Auditores Externos	62
b) Operaciones con Personas Relacionadas y Conflictos de Interés	63
c) Administradores y Accionistas	64
d) Estatutos Sociales y Otros Convenios	72
5. PERSONAS RESPONSABLES	75
6. ANEXOS	75
1. Dictamen de los Comisarios y Estados Financieros Dictaminados al 31 de diciembre de 2010 y 2009	76
2. Anexo "N"	107
3. Eventos Relevantes Publicados a la BMV durante el 2011	109

1. INFORMACIÓN GENERAL

a) Glosario de términos y definiciones

Términos y Definiciones:

“BMV”	Bolsa Mexicana de Valores, S.A. de C.V.
“BNSF”	Burlington Northern-Santa Fe Railway Company.
“CFC”	Comisión Federal de Competencia.
“Certificados” o “Certificados Bursátiles”	Certificados bursátiles emitidos por la Compañía.
CETES	Certificados de la Tesorería de la Federación.
“CNBV”	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“Consejo de Administración”	Consejo de Administración de la Compañía.
“Concesión Nacozari”	Concesión de fecha 27 de agosto de 1999 otorgada por la SCT a la Compañía para operar y explotar la vía corta Nacozari.
“Concesión Ojinaga-Topolobampo”	Concesión de fecha 22 de junio de 1997 otorgada por la SCT a la Compañía para operar y explotar la vía corta Ojinaga-Topolobampo.
“Concesión Pacífico-Norte”	Concesión de fecha 22 de junio de 1997 otorgada por la SCT a la Compañía para operar y explotar la vía troncal Pacífico-Norte.
“Concesiones”	Conjuntamente, la Concesión Nacozari, la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte.
“Convenio de Accionistas”	Convenio de accionistas de fecha 13 de junio de 1997 celebrado entre UP, ICA y Grupo México, según el mismo ha sido modificado.
“Dólar” o “Dólares” o “US\$”	Dólares de los Estados Unidos de América.
"Emisión"	Cualquier emisión de Certificados Bursátiles que el Emisor lleve a cabo de conformidad con el Programa.
“Emisor”, “Compañía” o “Ferromex”	Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

“Estados Financieros”	Estados financieros auditados de la Compañía al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, así como las notas a los mismos.
"E.U.A." o “Estados Unidos”	Estados Unidos de América.
“Ferronales”	Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación.
“Ferrosur”	Ferrosur, S.A. de C.V.
“FTVM”	Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
“GFM”	Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.
“Grupo México” o “GMEXICO”	Grupo México, S.A.B. de C.V.
“ICA”	Constructoras ICA, S.A. de C.V.
“INPC”	Índice Nacional de Precios al Consumidor.
“ITM”	Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V.
“KCSM”	Kansas City Southern de México, S. de R.L. de C.V. (antes TFM, S.A. de C.V.).
“LRSF”	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
“Ley Ambiental”	Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
“Ley de Vías”	Ley de Vías Generales de Comunicación.
LIBOR	Tasa Intercambiaría Ofrecida en Londres.
“México”	Estados Unidos Mexicanos.
“NIF”	Normas de Información Financiera Mexicanas.
“Peso” o “Pesos” o “\$”	Moneda de curso legal y poder liberatorio en México, en el entendido que todas las cifras en Pesos contenidas en este Informe se expresan en Pesos nominales al 31 de diciembre de 2010, salvo que se indique algo distinto.
“PROFEPA”	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
“Programa”	Programa de Emisión de Certificados Bursátiles del Emisor.

“RSF”	Reglamento del Servicio Ferroviario.
“RNV”	Registro Nacional de Valores que mantiene la CNBV.
“SCT” o “Secretaría”	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
“SEMARNAT”	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“STFRM” o Sindicato Ferroviario	Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.
“Tenedores”	Tenedores de los Certificados Bursátiles.
“TFM”	TFM, S.A. de C.V. (hoy Kansas City Southern de México, S. de R. L. de C.V.).
“UAFIRDA”	La suma de la utilidad de operación de la Compañía, más depreciación y amortización aplicables respecto de la Compañía, calculados conforme a las NIF en México.
“UDIs”	Unidad de inversión, cuyo valor se publica periódicamente por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación o cualquier índice que lo sustituya.
“UP”	Union Pacific Railroad Company.

Ciertos Términos Ferroviarios:

AAR, Asociación Americana de Ferrocarriles	Asociación de la industria encargada de establecer los parámetros de seguridad, mantenimiento, operación, servicio y reparación en Norteamérica.
Calibre de Riel	Es la denominación que se le da al riel en función de su peso por unidad de longitud.
Derechos de Paso	Derecho de un concesionario de operar su equipo con su propio personal sobre la vía férrea de otro concesionario conforme a los contratos que al efecto se celebren y estando sujeto a las tarifas autorizadas.
Equipo de Arrastre	Vehículo ferroviario para transporte de personas o carga que no cuenta con tracción propia.
Equipo Ferroviario	Vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas.
Equipo Tractivo	Vehículo ferroviario autopropulsado que se utiliza en las vías férreas para el movimiento de Equipo Ferroviario.
Escape o Ladero	Vía férrea auxiliar conectada por ambos extremos a la vía principal para permitir el paso de trenes o para almacenar Equipo Ferroviario.
Estación	Instalaciones donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de carga y pasajeros, recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de trenes.
Intermodal	Actividades que incorporan a más de un modo de transporte.
Patio	Un sistema de vías dentro de límites definidos que incluye a la vía principal y las vías destinadas a la formación de trenes, almacenamiento de carros u otros fines.
Sistema Centralizado de Tráfico de Trenes (SCTT) anteriormente denominado CTC	Sistema por medio del cual el movimiento de los trenes se autoriza mediante señales controladas desde un punto determinado a través de medios electromecánicos, eléctricos o computarizados y el movimiento de los trenes se gobierna a control remoto desde la oficina del despachador.
Tren	Una o más máquinas acopladas, con o sin Equipo de Arrastre, exhibiendo indicadores (inicial y número de locomotora y aparatos de inicio y fin de tren) y autorizado a operar en una vía principal.
Vías Férreas	Los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentran en los patios que a su vez sean indispensables para la operación.

b) Resumen Ejecutivo

Panorama de la Compañía

Conforme a la publicación "The Railroad Facts" de la Association of American Railroads, Ferromex es el operador ferroviario más grande de México, en términos tanto de cobertura por número de kilómetros como de número de carros usados en la prestación de sus servicios, y presta principalmente servicios de carga general e intermodal por ferrocarril, al igual que otros servicios auxiliares, y que incluyen el transporte de pasajeros, arrastres intraterminal y servicio de terminales automotrices, entre otros. Ferromex cuenta con la cobertura más grande del sistema ferroviario mexicano con 7,108.6 Km. de vías principales y 1,001.9 Km. de ramales que abarcan alrededor del 71% de la superficie geográfica del país y casi 80% de su área industrial y comercial. La Compañía opera la flota ferroviaria más grande del país con 551 locomotoras y 14,500 carros de distintos tipos, algunos de los cuales son propios y otros rentados a terceros.

Durante el 2010, la Compañía tuvo ingresos totales por \$14,750.8 millones, costos y gastos de operación por \$11,971.9 millones, utilidad de operación por \$2,778.9 millones, utilidad neta por \$2,104.2 millones y UAFIRDA¹ por \$3,700.8 millones.

Antecedentes de Ferromex

A partir de la Revolución Mexicana de 1910 y hasta 1996, el gobierno de México fue propietario y responsable de la operación de la red ferroviaria que existía en México, a través de Ferronales. En el año de 1996, el gobierno mexicano inició un programa para privatizar su sistema ferroviario al dividir a Ferronales en diversos sistemas regionales, para posteriormente vender las sociedades concesionarias de cada sistema resultantes, a través de licitaciones públicas.

A mediados de 1997, UP, Grupo México e ICA a través de una compañía tenedora, GFM, presentaron una oferta en una licitación pública para la adquisición de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía, la cual era concesionaria de la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte. El 4 de julio de 1997, GFM fue designado el participante ganador de tal licitación y el 18 de agosto de 1997 celebró dos contratos de compraventa con el objeto de adquirir la totalidad de las acciones de la Compañía. A esa fecha, la Compañía ya era concesionaria de las citadas Concesión Ojinaga-Topolobampo y Concesión Pacífico-Norte, las cuales le daban derecho a operar y explotar, por un período de 50 años, la vía troncal del Pacífico-Norte y la vía corta Ojinaga-Topolobampo. GFM pagó al gobierno mexicano un monto aproximado de \$3,940.9 millones de pesos (valor histórico) como contraprestación por la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía; adicionalmente GFM efectuó aportaciones de capital en la Compañía por un importe de \$255.8 millones de pesos (valor histórico), con el objeto de que la Compañía liquidara pasivos con el Gobierno Federal por (i) materiales y equipo de la Concesión Ojinaga- Topolobampo y (ii) el precio de la concesión Ojinaga - Topolobampo. En un principio, Grupo México controlaba el 74% de GFM, siendo el 26% restante propiedad a partes iguales entre UP e ICA. En marzo de 1999, ICA vendió su parte a UP, quedando sólo dos accionistas, UP y Grupo México, este último a través de Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V., "ITM", con una participación del 26% y 74%, respectivamente.

Además de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía, que incluía la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte, el precio pagado incluía acciones representativas del 25% del capital social de FTVM, la terminal de ferrocarriles de la Ciudad de México, valuadas, según estados financieros de la Compañía al 30 de junio de 1997, en \$55.8 millones (valor histórico). En agosto de 1999 GMEXICO, con la autorización de la SCT, transfirió a Ferromex la totalidad de sus derechos y obligaciones de la concesión de Nogales-Nacoziari de conformidad con un Convenio de Cesión de Derechos.

¹ Aún cuando el UAFIRDA no es sinónimo de flujo disponible, constituye una medida generalmente aceptada financieramente. No obstante ello, para tener una visión completa y correcta de la situación financiera de la Compañía, véase el resto de este Informe, incluyendo los Estados Financieros de la Compañía.

Las Concesiones

Las Concesiones otorgan a Ferromex el derecho de aprovechar y explotar las Vías Generales de Comunicación Ferroviaria, para lo cual, mediante dichas concesiones, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes concede el uso de la vía férrea, los derechos de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria, así como los bienes del dominio público que se especifican en cada Concesión, aunado a lo anterior se confiere el derecho de proporcionar los servicios de Transporte Público Ferroviario de Carga y de Pasajeros (éste último, en el caso de la concesión de la Vía Corta denominada Ojinaga-Topolobampo), así como otros servicios auxiliares a los antes descritos durante un período de 50 años (y 30 años en el caso de la Concesión identificada como Nacozari), las cuales pueden ser renovadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años, de conformidad con el artículo 11 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Las Concesiones confieren a Ferromex el derecho exclusivo de usar, aprovechar y explotar las Vías Generales de Comunicación Ferroviaria por el tiempo que dure cada concesión, incluidas sus prórrogas, así como para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga (y adicionalmente el de pasajeros en el caso de Ojinaga – Topolobampo) durante un período de 30 años (18 años en el caso de la Concesión Nacozari), excepto por algunos derechos de paso y de arrastre de la red de vías ferroviarias que entraron y/o entren en vigor de acuerdo con lo señalado en las Concesiones y por los periodos señalados en las mismas. Actualmente, la Compañía solamente presta servicios de transporte público de pasajeros en la ruta Chihuahua-Pacífico y en el tren denominado Tequila Express, que corre desde la Ciudad de Guadalajara hasta Amatitán en el Estado de Jalisco. De no prorrogarse las Concesiones, la vía y bienes revertirán a la Nación, sin costo alguno para el Gobierno Federal.

Actualmente, Ferromex cuenta con tres Títulos de Concesión para ofrecer servicios de transportación de carga, identificadas como: la Vía General de Comunicación Ferroviaria Pacífico-Norte, la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo (en ésta también se proporciona el servicio de transporte de pasajeros), y la Vía General de Comunicación Ferroviaria Nacozari. Con fecha 12 de febrero de 2001, se modificaron los Anexos Uno, Dos, Nueve, Diez y Once del Título de Concesión Pacífico-Norte, con la finalidad de integrar a dicha vía troncal, el tramo de la vía Morelos, que va del kilómetro M-229+364.75 = B-253+668.24 al kilómetro M-262+094.30 = B-285+861 (de Hércules a Mariscal, en el estado de Querétaro). Asimismo, el día 19 de septiembre del 2006, se modificaron los Anexos Uno, Dos, Tres y Cuatro del Título de Concesión de Pacífico-Norte, con el objeto de excluir los tramos ferroviarios de las líneas IB “Yurécuaro-Los Reyes” del kilómetro IB-6+000 al IB-138+164, RA “Allende-Cd. Acuña” del kilómetro RA-10+000 al RA-118+800, AC “Salamanca-Jaral del Progreso” del kilómetro AC-0+800 al AC-35+715, IC “Ocotlán-Atotonilco” del kilómetro IC-0+700 al IC-34+900, TL “Empalme Orendain-Ameca” del kilómetro TL-6+000 al TL-52+247, y TM “La Vega-Etzatlán” del kilómetro TM-0+000 al TM-34+500, y por lo tanto incluir las líneas ferroviarias IP “Manzanillo-Peña Colorada” del kilómetro IP-0+000 al IP-6+225, Antigua troncal línea I “Guadalajara-Guadalajara” del kilómetro I-253+000 al I-256+200, IZ “Zona Industrial de Guadalajara” del kilómetro IZ-0+000 al IZ-3+500, P del kilómetro P-90+000 al P-110+360, “Y” conectada con la línea “P” en los kilómetros P-108+461 = PA-0+000 y P-108+917, “PA” del kilómetro PA-0+000 al PA-8+000, “Y” de la antigua vía del Graseo conectada con la línea A-587+018 (kilómetro actual) = A-587+020 (kilómetros sobre plano) y A-587+444, del tramo “Y” y 413.8 metros de la cola de la “Y”.

A la fecha de este Informe, las Concesiones se encuentran en vigor, Ferromex ha cumplido con sus obligaciones conforme a las mismas y no ha sido notificado de circunstancia alguna que pudiera traer como consecuencia su revocación, rescate y/o terminación de dichas concesiones.

La Red de Ferromex

Además de que la Compañía ya era concesionaria al momento de su adquisición de la vía troncal Pacífico-Norte, también era concesionaria de la vía corta Ojinaga-Topolobampo. Posteriormente, en el año de 1999, la Compañía obtuvo la Concesión Nacozeni. El sistema, en su conjunto, conecta a las ciudades de México, Guadalajara, Monterrey y otras ciudades importantes de México, localizadas en las zonas centro y oeste, y a éstas con los puertos de la costa occidental Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas, así como con ciertos cruces fronterizos de importancia estratégica tales como: Caléxico-Mexicali, Nogales-Nogales, El Paso-Cd. Juárez, Presidio-Ojinaga y Eagle Pass-Piedras Negras. También está conectada con los puertos de Altamira y Tampico (mediante derecho de paso) en el Golfo de México. Las Concesiones establecen que Ferromex tiene que otorgar a KCSM (antes TFM, S.A. de C.V.) ciertos derechos de paso a sus vías concesionadas y a su vez tiene derecho de utilizar ciertos derechos de paso en las vías concesionadas a KCSM. Ferromex tiene, entre otros, derecho de paso a lo largo de los más de 600 km. de la ruta norte – sur de KCSM, desde Encantada (cerca de Ramos Arizpe) hasta Viborillas (cerca de Querétaro). De igual forma, Ferromex otorga derechos de paso a KCSM, destacando principalmente, el que va de Mariscal (cerca de Querétaro) hasta la ciudad de Guadalajara, y a través de otra vía, hasta el puerto de Altamira.

En adición a los Derechos de Paso Obligatorios descritos anteriormente, Ferromex y KCSM son parte de cierto convenio, por virtud del cual se otorgan recíprocamente derechos de paso en Monterrey, Altamira, Guadalajara y Aguascalientes. Véase “Eventos Recientes - Acuerdo con KCSM” para mayor información al respecto.



Segmentos del Negocio

Durante el año 2010, el 84% de los ingresos de Ferromex provinieron de los siguientes segmentos de negocio: Agrícola, Productos Industriales, Minerales Automotriz, Químicos y Fertilizantes, Cemento, Metales, Intermodal y Energía.

Los otros servicios que representan el 16% de los ingresos, incluyen, ingresos por reducción en descuentos por ajustes al precio del diesel, servicios comerciales diversos "Car Hire" (utilización de nuestros carros por otros ferrocarriles) y servicio de transporte de pasajeros. La diversidad de los mercados e industrias que servimos, dan a nuestra Compañía gran estabilidad ante las fluctuaciones en la demanda. Nuestra alta participación en el transporte de productos agrícolas nos da una gran estabilidad ya que participa en un sector que atiende necesidades primarias, tanto en importaciones como exportaciones. El transporte de productos Agrícolas participó con el 28.6% de los ingresos de Ferromex, Productos Industriales 10%, Minerales 9.5%, Automotriz 9.7%, Químicos y Fertilizantes 6.1%, Cemento 4.3%, Metales 5.7%, Intermodal 5.0% y Energía 5.0%.

Durante el 2010 que representó el décimo tercer año de operación de Ferromex, se reporta una importante recuperación respecto al año anterior, ya que el volumen de carga transportada fue de 45.3 mil millones de toneladas-kilómetro netas, contra las 39.2 millones de toneladas netas en el 2009. Los carros cargados en el año totalizaron 815,346. El volumen de carga transportada expresada en toneladas kilómetro netas creció 6,072 millones que representó un incremento del 15.5% con respecto al año anterior. El segmento Intermodal se mostró beneficiado aumentando un 39.2%, Metales 26.9%, Automotriz 24.2%, Agrícola 20.3%, Minerales 14.7%, Productos Industriales 14.4%, Energía 7.3%, por otro lado se observó una disminución en los segmentos: Químicos y Fertilizantes (8.7%) y Cemento (3.9%).

Volumen por Segmento

(Millones de Toneladas / Km. Netas, al 31 de diciembre)

Año concluido al 31 de diciembre de:

Segmento	2010	part%	2009	part%	2008	part%
Agrícolas	17,797	39.3%	14,798	37.7%	15,772	39.2%
Productos Industriales	4,012	8.9%	3,505	8.9%	3,511	8.7%
Minerales	7,074	15.6%	6,165	15.7%	6,101	15.2%
Automotriz	1,924	4.2%	1,550	4.0%	1,485	3.7%
Químicos y Fertilizantes	3,133	6.9%	3,431	8.8%	3,259	8.1%
Cemento	2,376	5.2%	2,474	6.3%	2,870	7.1%
Metales	3,572	7.9%	2,815	7.2%	3,010	7.5%
Intermodal	2,595	5.7%	1,865	4.8%	1,966	4.9%
Energía	2,794	6.2%	2,603	6.6%	2,213	5.5%
	45,277	100.0%	39,205	100.0%	40,187	100.0%

Estrategia de Negocios

Ferromex ha implementado una estrategia comercial, bajo tres acciones:

Retener la Base de Clientes Actual. Después de la privatización, la prioridad que tuvo Ferromex fue retener su base de clientes existente. Para ello, la Compañía continúa invirtiendo una gran cantidad de recursos en fuerza motriz, equipo de arrastre y en modernos proyectos de infraestructura, diseñados para incrementar la eficiencia y confiabilidad del sistema. También se han celebrado contratos de arrendamiento para obtener equipo adicional a fin de proporcionar los equipos especializados requeridos cada vez más por clientes tales como: Ternium, Crown Import, General Motors, Chrysler, Ford Motor Co., Nissan, Deacero, Ahmsa, Cervecería Modelo, Kimberly Clark, entre otros.

Mayores Ventas para los Clientes Existentes. Esta parte de la estrategia de Ferromex está encaminada a incrementar la participación de la Compañía en cada una de las necesidades de transporte de sus clientes. A fin de aprovechar la participación que la Compañía tiene en los negocios de los clientes, Ferromex ha asignado importantes montos de inversión para incrementar la capacidad de su red y expandir sus instalaciones actuales con objeto de adaptarse a los nuevos tráficos. Dentro de esta estrategia, Ferromex ha invertido en instalaciones de trasbordo de carga y centros de acopio a fin de convertir el movimiento de carga terrestre a ferroviario para aquellos clientes que necesiten servicios de puerta a puerta, por no contar con instalaciones ferroviarias. Igualmente se ha invertido en la construcción, ampliación o rehabilitación de espuelas y de vías público, así como en la construcción de terminales intermodales, de trasvase y automotrices.

Obtención de Nuevos Clientes. Con objeto de aumentar su participación de mercado, Ferromex cuenta con un programa de prospectación de clientes; analizando sus necesidades de transporte, la Compañía ha estado implementando nuevos servicios e innovaciones para los clientes potenciales.

El principal énfasis estratégico ha sido en los siguientes temas:

- Continuar con inversiones a niveles adecuados, con el fin de mantener equipos e instalaciones modernas y eficientes.
- Mantener y mejorar los niveles de servicio a los clientes, enfocándose en los niveles de confiabilidad, seguridad y puntualidad respecto de sus servicios de transporte.
- Aprovechar la relación con su socio UP y con su aliado comercial BNSF, los dos ferrocarriles más grandes de Norteamérica, con la finalidad de tener acceso a las mejores prácticas operativas de la industria de transporte ferroviario.
- Conocer las necesidades específicas de sus clientes, con el propósito de hacer inversiones que permitan a Ferromex contar con las instalaciones y unidades de arrastre requeridos por el mercado para poder ofrecerles un servicio de clase mundial.
- Adaptarse a las necesidades de mercado, para captar nuevos clientes que actualmente son atendidos por otros medios de transporte.

Ventajas Competitivas

Ferromex cuenta con las siguientes ventajas competitivas sobre los demás ferrocarriles, el transporte terrestre y otros competidores:

- Ferromex ofrece la red ferroviaria con mayor cobertura en México (7,108.6 Km. de vías principales y 1,001.9 km de ramales), apoyada también por la flota ferroviaria más grande del país con 551 locomotoras y 14,500 carros de distintos tipos (8,410 propios y 6,090 rentados).
- Ferromex tiene el derecho exclusivo de prestar servicios de carga respecto de las vías férreas comprendidas por las Concesiones por un período de 50 años contados a partir de la recepción de la Concesión.
- Tiene acceso directo a los principales Centros Industriales del país.
- Amplio soporte operativo y comercial asignado en el corporativo del Distrito Federal, así como en las divisiones Chihuahua, Guadalajara, Hermosillo, Irapuato y Monterrey.
- El complemento de Intermodal México, para brindar infraestructura especializada como: Terminales Intermodales, de transvase y cross docks.
- La Compañía cuenta con cinco opciones de cruces fronterizos con EUA (Piedras Negras-Eagle Pass, Ojinaga-Presidio, Ciudad Juárez-El Paso, Nogales-Nogales y Mexicali-Caléxico), comunicación con cuatro importantes puertos en el Pacífico (Guaymas, Topolobampo, Mazatlán y Manzanillo) y acceso a dos más en el Golfo de México (Altamira y Tampico, este último a través de derechos de paso), lo que permite ofrecer alternativas interesantes para clientes importadores y exportadores.
- Brinda servicios individualizados, que permiten tener una operación continua altamente eficiente como en el caso de granos y minerales. En granos, conjuntamente con los ferrocarriles norteamericanos, se ofrecen servicios "Carrusel", que consisten en trenes de 100 a 110 carros de 90 a 100 toneladas de carga cada uno, que dan servicio directo entre origen y destino a instalaciones preparadas para cargar y descargar el tren completo en un máximo de 24 horas.
- Vías de acceso directo a las principales armadoras automotrices del país.
- La alianza con UP y BNSF, le permite a la Compañía tener acceso a tecnología de punta y los sistemas más novedosos de logística y operación, los cuales permiten dar un mejor servicio a los clientes.
- Cuenta con el Centro Nacional de Servicio a Clientes, con cobertura las 24 hrs. del día y los 365 días del año. A través del número telefónico 01 800 367 3900 se mantiene una comunicación estrecha con el cliente, resolviendo en cuestión de horas cualquier problema o incidente que pudiera presentarse.
- Ferromex ofrece a sus clientes la facilidad de documentar sus embarques desde su página web, a través del enlace e-Ferromex, los 7 días de la semana.
- Ferromex proporciona un servicio continuo, confiable y puntual, soportado por el Sistema de Gestión de Calidad de Ferrocarril Programado (Certificación ISO 9001).
- El ferrocarril representa una opción amigable al medio ambiente ya que las emisiones de carbono al medio ambiente son menores comparado contra el autotransporte (un tren Carrusel de granos equivale a 300 camiones).

Resumen de Información Financiera

La siguiente tabla muestra información financiera resumida de la Compañía para cada uno de los periodos que se indican. Esta información debe ser leída junto con, y está sujeta en su totalidad, a la información contenida en los Estados Financieros de la Compañía, incluyendo las notas respectivas (anexo 1). Los Estados Financieros de la Compañía son preparados de conformidad con las NIF.

A continuación se presenta información financiera resumida para los años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008.

Información Financiera Seleccionada (1) Información del Estado de Resultados (expresado en millones de pesos nominales)

	2010	2009	2008
INGRESOS TOTALES	14,750.8	12,307.7	11,916.6
COSTOS DE OPERACIÓN	10,482.8	8,991.6	8,345.9
UTILIDAD BRUTA	4,268.0	3,316.1	3,570.7
GASTOS GENERALES	1,489.1	1,389.9	1,260.7
UTILIDAD DE OPERACIÓN	2,778.9	1,926.2	2,310.0
RESULTADO INTEGRAL DE FINANCIAMIENTO	64.6	165.5	224.3
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO A LA UTILIDAD	2,755.8	1,702.5	2,040.1
UTILIDAD NETA	2,104.1	1,287.5	1,588.9
UAFIRDA	3,700.8	2,789.5	3,068.4

(1) Véase Estado de Resultados completo en “3. a) Información Financiera y Operativa seleccionada”.

c) Factores de riesgo

1. Ciertos Factores de Riesgo relacionados con la Compañía

Grupo México y UP tienen una influencia determinante en la conducción del negocio de la Compañía.

Grupo México y UP tienen una influencia significativa sobre la conducción del negocio y el control de la Compañía. Grupo México es propietario del 75% de ITM, (el 25% restante es propiedad de INBURSA y CARSO). Los propietarios del capital social en circulación de GFM son ITM en 74% y UP con el 26% a través de Mexican Pacific LLC. Grupo México controla a través de ITM, el 55.5% de las acciones representativas de capital social en circulación de GFM, quien es propietaria del 99.99% de las acciones de Ferromex. En general, todas las decisiones importantes de la Compañía deben de ser tomadas de común acuerdo entre Grupo México y UP. Grupo México tiene derecho a nombrar a ocho de los once consejeros de Ferromex. UP es propietaria a través de Mexican Pacific, LLC del 26% del capital social en circulación de Ferromex. UP tiene derecho a nombrar tres miembros del Consejo de Administración. UP y Grupo México conjuntamente, y en algunos casos, conforme a ciertas limitaciones, Grupo México actuando por sí solo, tiene la facultad de tomar, todas las decisiones que requieren la aprobación del Consejo de Administración de Ferromex. En consecuencia, las decisiones que tomen tanto Grupo

México, como UP respecto de la Compañía, podrían ser favorables a sus intereses, pero desfavorables a los intereses de los Tenedores. (Ver “4. c) Administración – Administradores y Accionistas”).

La Compañía ha incurrido en deuda y pudiera incrementar su nivel de endeudamiento.

Ferromex ha incurrido y probablemente seguirá incurriendo en deuda por montos importantes, lo cual pudiera afectar de manera adversa los derechos de los acreedores de Ferromex, incluyendo a los Tenedores, así como la capacidad de pago de Ferromex. Al 31 de diciembre de 2010, la deuda derivada de financiamientos de Ferromex ascendía a la cantidad de \$2,500.0 millones de pesos. (Ver “3. c) Información Financiera – Informe de Créditos Relevantes”).

Una reducción en la calificación crediticia aplicable a la Compañía, también afectaría adversamente el costo de la deuda de la Compañía y la posibilidad de refinanciarla. Cualquier de estos eventos tendría un efecto adverso significativo en la situación financiera de la Compañía y podría afectar significativamente a los Tenedores.

Además, Ferromex está obligada a destinar un monto de sus flujos de operación al servicio de su deuda. Esto, si se combinara con altas tasas de interés aplicables a los pasivos de la Compañía, podría resultar en que la Compañía estuviera obligada a destinar una parte importante de su flujo al servicio de su deuda, lo cual podría afectar la posibilidad de que se realicen todas las inversiones planeadas, y podría afectar adversamente la situación competitiva y resultados de operación de la Compañía en el futuro, lo que a su vez podría afectar negativamente a los Tenedores y la obligación de la Compañía de pagar puntualmente los Certificados Bursátiles.

La capacidad de la Compañía para pagar su deuda depende principalmente de sus resultados de operación. Si los resultados de operación de la Compañía se ven afectados de manera significativa, por cualquier circunstancia y su capacidad de administrarla rentablemente, la Compañía podría enfrentar problemas para pagar su deuda.

El Gobierno Federal tiene la facultad de revocar las Concesiones, en caso de incumplimiento por parte de la Compañía de las obligaciones establecidas en las mismas.

Las Concesiones son el principal activo de la Compañía y sin ellas, la Compañía no puede llevar a cabo sus negocios. Las Concesiones pueden ser revocadas por el Gobierno Federal por diversas razones, entre las que se incluyen, el interrumpir la prestación del servicio, realizar actos que impidan la operación de otros concesionarios, incumplir en el pago de indemnizaciones por daños que resulten de la prestación del servicio, aplicar tarifas superiores a las registradas con la SCT o incumplir con las obligaciones de Ferromex incluidas en las Concesiones. (Ver 2. b) iii) “La Compañía – Descripción del Negocio – Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos - Concesiones”. Las Concesiones también pueden darse por terminadas en el caso de liquidación o quiebra de Ferromex. En cualesquier de los citados casos de revocación o terminación, las operaciones y resultados de operación de Ferromex se verían afectados en forma adversa y significativa y podrían traer como consecuencia que Ferromex incumpliere sus obligaciones de pago respecto de los Certificados Bursátiles.

El Gobierno Federal tiene la facultad de requisar o rescatar las Concesiones o de imponer modalidades en el servicio.

La Ley y las Concesiones permiten al Gobierno Federal, por medio de la SCT, la requisa de las Vías Generales de Comunicación explotadas por Ferromex (y los equipos ferroviarios y bienes relacionados), en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, pagando los daños y perjuicios que esta requisa cause a su valor real (excepto en el caso de guerra internacional). (Ver 2. b) iii) “La Compañía – Descripción del Negocio – Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos - Concesiones”). La Ley General de Bienes Nacionales señala que las Concesiones pueden ser rescatadas por causa de utilidad o interés público, mediante el pago de una indemnización. Finalmente, el Gobierno Federal, a través de la SCT para atender necesidades derivadas de caso fortuito

o de fuerza mayor, puede imponer modalidades en la operación y explotación del servicio público de transporte ferroviario, contra el pago de una indemnización o contraprestación según sea el caso de que se trate. Ferromex no puede asegurar que, en los casos citados, la indemnización a recibir sea la necesaria para resarcirle por los daños y perjuicios sufridos, ni que la indemnización será pagada en un plazo adecuado. En cualquiera de los casos citados, las operaciones y resultados de Ferromex podrían verse afectados en forma adversa y significativa y Ferromex podría no contar con recursos suficientes para cumplir con sus obligaciones, incluyendo sus obligaciones respecto de los Certificados Bursátiles.

La Compañía ha promovido tres juicios mercantiles en contra de KCSM (antes TFM) en relación con contraprestaciones, entre otros, por derechos de paso, tráfico interlineal e interconexión. Actualmente sólo uno de ellos sigue pendiente de resolverse. En caso de que dicho juicio tuviera un resultado adverso para Ferromex, la situación financiera de la Compañía podría verse afectada.

En Septiembre de 2001, Ferromex promovió un juicio ordinario mercantil en contra de KCSM, solicitando la declaración judicial para determinar el monto y pago de principal e intereses por concepto de contraprestaciones por derechos de paso, tráfico interlineal e interconexión por el período comprendido entre el 19 de febrero de 1998 y el 31 de agosto de 2001 y una declaración judicial de que KCSM ha incumplido con las obligaciones recíprocas entre las partes. Éste juicio a la fecha ya está concluido y se condenó a Ferromex al pago de gastos y costas por un monto aproximado de \$85.0 millones de pesos, sin embargo por sentencia del 2 de febrero de 2005 quedaron reservados los derechos de Ferromex para hacerlos valer en lo futuro, cabe destacar que Ferromex continúa teniendo el derecho a cobrar las sumas de dinero correspondientes, por lo que actualmente está en estudio el proyecto de demanda a presentar. (Ver 2.b) xi) “La Compañía – Descripción del negocio – Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales”).

En abril 2004, Ferromex promovió un juicio ordinario mercantil en contra de KCSM, solicitando la declaración judicial para determinar el monto y pago de principal e intereses por concepto de contraprestaciones, exclusivamente por fletes interlineales o servicios de interconexión, por el período comprendido entre el 1º de septiembre al 31 de diciembre de 2001. El presente juicio se encuentra concluido, el 9 de septiembre de 2010 KCSM presentó billete de depósito por la cantidad de \$20.9 millones de pesos para cubrir la suerte principal a la que fue condenada, mismo que fue abonado a la cuenta de Ferromex. El 29 de octubre de 2010, KCSM exhibió billete de depósito por la cantidad de \$8.1 millones de pesos por concepto de intereses moratorios. (Ver 2. b) xi) “La Compañía – Descripción del Negocio – Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales“.

El 19 de Septiembre de 2006, Ferromex presentó demanda inicial de Juicio Ordinario Mercantil en contra de KCSM, demandando la rendición de cuentas por el período que comprende de enero de 2002 a diciembre de 2004 respecto de los cobros efectuados por los diversos servicios de transporte ferroviario conocidos como tráficos interlineales y que Ferromex le ha prestado a KCSM, así como el pago de las sumas de dinero que resulten de dicha rendición de cuentas. A la fecha, este asunto no se ha resuelto de manera definitiva.

En caso de que las sentencias definitivas sean contrarias a Ferromex, la situación financiera de Ferromex podría verse afectada en forma adversa.

Ferromex firmó el 9 de febrero de 2010 con KCSM un acuerdo que establece, entre otras cuestiones, los términos y condiciones conforme a los cuales se otorgarán recíprocamente el uso de ciertos derechos de paso y derechos de arrastre, entre los que se encuentran los de Guadalajara, Monterrey, Altamira y Aguascalientes, así como el monto de las contraprestaciones que deberán pagarse uno a otro por el uso de dichos derechos a partir de enero de 2009. Ferromex considera que la diferencia de las cuotas acordadas desde el 2009 comparadas contra las reconocidas contablemente en dicho período no es relevante.

Asimismo en el referido acuerdo, se establecen las contraprestaciones que deberán pagarse recíprocamente por la prestación de servicios de interconexión (tráficos interlineales) cuya vigencia inicia en distintas fechas del 2009.

Con la firma de este acuerdo se pone fin a las controversias legales que existen entre las partes en relación con estos temas. Por lo que hace a los periodos anteriores, las partes convinieron en llegar a un acuerdo en los montos por derechos de paso, derechos de arrastre y servicios de interconexión (tráficos interlineales) que deberán pagarse recíprocamente y en caso de no lograrlo se estaría a lo que determinen los tribunales competentes. Adicionalmente, KCSM y Ferrosur, firmaron un acuerdo pro-competitivo que amplía el acceso de KCSM a los estados de Puebla y Tlaxcala y a la infraestructura actual en el puerto de Veracruz. En virtud de este acuerdo, KCSM retira sus objeciones a la concentración de Ferrosur por parte de ITM, la división de infraestructura y transporte de Grupo México.

Ferromex considera que con este acuerdo se logrará una mayor eficiencia en el sistema ferroviario, que redundará en mejor servicio para los usuarios y, por otra parte, confirma el efecto pro-competitivo por virtud de la adquisición de Ferrosur por parte de ITM, que con el acuerdo alcanzado con KCSM, se espera sea resuelto favorablemente.

En caso de que la Compañía no llegue a un acuerdo con KCSM en relación con las contraprestaciones a ser pagadas y cobradas por derechos de paso y servicios de interconexión, la SCT podrá determinar de forma unilateral las contraprestaciones.

De conformidad a lo establecido en las Concesiones y en la Ley, la SCT tiene la facultad, en caso de que las partes no lleguen a un acuerdo, de fijar de forma unilateral las condiciones y contraprestaciones que deban pagar y cobrar los concesionarios por los derechos de paso y los servicios de interconexión, tomando como base ciertos parámetros establecidos en la Ley. (Ver 2. b) iii) “La Compañía – Descripción del Negocio – Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos - Concesiones”). La SCT ha seguido diversos procedimientos administrativos con el objeto de determinar dichas contraprestaciones, los cuales, a esta fecha, no han sido resueltos de manera definitiva. En caso de que estas contraprestaciones unilaterales contravengan los intereses de la Compañía será procedente el juicio de nulidad o el juicio de amparo. La Compañía no puede asegurar que la SCT va a establecer contraprestaciones que compensen de forma adecuada y si dichas contraprestaciones serán suficientes para cubrir los costos y no afectar las utilidades de la Compañía.

Considerando que existe competencia efectiva Ferromex fijará libremente las tarifas en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

De conformidad a lo establecido en las Concesiones, Permisos y en la Ley, Ferromex tiene la facultad de establecer las tarifas que cobre al público por sus servicios, con el único requisito que las mismas sean registradas ante la SCT. Como excepción a dicha facultad, la Ley establece que en caso de que se determine que no existe competencia efectiva en la prestación de los servicios, la SCT podrá, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, determinar de forma unilateral, las tarifas que deba cobrar la Compañía por la prestación de sus servicios. La Compañía no puede asegurar que en caso de se dé el supuesto establecido en el presente párrafo las tarifas establecidas por la SCT serían suficientes para cubrir los costos y no afectar las utilidades de la Compañía. Hasta el momento, la SCT no ha establecido base tarifaria alguna.

La Compañía está sujeta a diversas obligaciones de hacer y no hacer.

Conforme a los términos de los diversos pasivos que tiene contratados la Compañía, la misma está sujeta a diversas obligaciones de hacer y no hacer. (Ver 3. c) “Información Financiera – Informe de Créditos Relevantes”). Si la Compañía incumpliere con cualquiera de dichas obligaciones, los pasivos de la Compañía podrían darse por vencidos anticipadamente (incluyendo los pasivos de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles), caso en el cual es posible que la Compañía no pueda pagar simultáneamente todas sus obligaciones, incluyendo sus obligaciones conforme a los Certificados Bursátiles.

La Compañía podría ser responsable del pago de cantidades significativas, derivadas de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena.

En virtud de la naturaleza de sus operaciones, la Compañía podría ser responsable del pago de cantidades significativas, derivadas de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena. La Compañía, en el curso ordinario de sus operaciones, se encuentra expuesta a riesgos resultantes de choques o accidentes que pudieran derivar en responsabilidades con terceros. No obstante que la Compañía cuenta con seguros de responsabilidad contratados con empresas de reconocido prestigio y de acuerdo a los estándares de la industria, la Compañía no puede asegurar que las coberturas resultantes de las mismas serían suficientes para cubrir las responsabilidades que pudieran derivarse de algún accidente o choque. En tal caso, la Compañía tendría que cubrir dichas responsabilidades con recursos propios, lo que podría afectar los resultados y flujos de efectivo de la misma; asimismo, independientemente de las responsabilidades pecuniarias y de sí las cubriera la Compañía, dichos accidentes podrían tener como consecuencia la interrupción del servicio y por consiguiente la disminución de ingresos. En cualquiera de los casos citados, las operaciones y resultados de Ferromex podrían verse afectados en forma adversa y significativa, y Ferromex podría no contar con recursos suficientes para cumplir con sus obligaciones, incluyendo sus obligaciones respecto de los Certificados Bursátiles.

Los aumentos en el precio de los combustibles podrían aumentar los costos de operación y podrían afectar negativamente los resultados de operación de la Compañía.

El diesel es el principal insumo utilizado por la Compañía. Al ser PEMEX Refinación el único proveedor de diesel de la Compañía, la Compañía podría verse afectada adversamente por los aumentos al precio del diesel que establezca PEMEX Refinación de forma unilateral. La Compañía tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de compra de 19,575 metros cúbicos y un máximo de 38,650 metros cúbicos por mes, aunque ese límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al convenio modificatorio establecido el 18 de mayo de 2010. A su vez, en convenio modificatorio que entró en vigor a partir del 29 de junio de 2007, el contrato tiene vigencia por cuatro años prorrogable por dos años y al término de éstos se renovará cada año. Dicho contrato podrá ser terminado por cualquiera de las partes en cualquier momento previa notificación de una parte a la otra con cuando menos tres meses de anticipación. En caso de que dicho contrato fuere dado por terminado por PEMEX Refinación, la Compañía no puede asegurar que encuentre rápidamente, proveedores alternos que le suministren el diesel que requiere para sus operaciones, lo que afectaría negativamente sus operaciones y resultados. Si el precio de los combustibles aumentara, en virtud de la inestabilidad en el medio oriente o en otras partes del mundo o por otras razones, los costos de operación de la Compañía aumentarían y esto podría afectar de manera negativa la utilidad de operación en la medida que no sea posible transferir el impacto total de esos aumentos a los clientes. La Compañía no puede asegurar que no habrá un aumento de precios en los combustibles. (Ver 2. b) iv) “La Compañía – Principales Clientes – Reducción en descuentos”).

La competencia directa contra el camión, barco, cabotaje y KCSM puede afectar los resultados de la Compañía.

La Compañía enfrenta competencia significativa del autotransporte. De hecho, antes de la privatización del ferrocarril, los autotransportistas habían reducido considerablemente la participación de mercado de Ferrocarriles Nacionales de México, lo cual ha requerido de esfuerzos e importantes inversiones por parte de Ferromex, para revertirlo (ver sección 2.b) viii) “La Compañía – Descripción del Negocio – Información de Mercado”). Considerando que las líneas de autotransportes tanto nacionales como extranjeras pueden competir eficientemente respecto a costos con Ferromex, sobre todo en distancias cortas y medias ya sean locales o transfronterizas, esta industria representa un competidor difícil de enfrentar, más aún será cuando se concrete el libre tránsito del autotransporte mexicano a Estados Unidos.

Ferromex también enfrenta competencia en el transporte marítimo, aunque a menor escala, tanto en importaciones como en el servicio de cabotaje. Esta competencia es especialmente importante en el segmento agrícola.

KCSM, una de las otras concesionarias de vías férreas en México, también compite con Ferromex, pues representa una alternativa para transportación de bienes al mercado norteamericano y algunas ciudades de México que son atendidas por ambas compañías.

Consideramos que el conocimiento y presencia que tiene Ferromex en el mercado y su contacto constante con el mismo le permitirán permanecer siempre sólido y con precios competitivos.

Las leyes ambientales aplicables a Ferromex, son cada vez más estrictas. En la medida en que no se puedan transferir los costos de cumplimiento a los clientes de Ferromex, tales costos podrían tener un impacto adverso significativo sobre la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía.

Las operaciones de la Compañía se encuentran sujetas a diversas Leyes, Reglamentos y normas en materia ambiental. La SEMARNAT y la PROFEPA, pueden iniciar procedimientos en contra de empresas que las infrinjan. Las instalaciones ferroviarias cumplen actualmente con las regulaciones ambientales, sin embargo, el transporte ferroviario está sujeto a numerosos riesgos, incluyendo accidentes, que podrían ocasionar impactos y daños al ambiente. La Compañía considera que no será necesario realizar gastos extraordinarios en el futuro a efecto de cumplir con dicha legislación, y que las posibles exposiciones monetarias por eventos ambientales no han afectado ni se espera que afecten la situación financiera de la Compañía ya que se observan cuidadosamente prácticas de operación de nuestras instalaciones y equipos para evitar y minimizar daños ambientales. Además se tienen seguros por riesgos ambientales típicos de la industria ferroviaria. (Ver 2. b) vii) “La Compañía – Descripción del Negocio – Desempeño Ambiental”).

Sin embargo, la Compañía no puede asegurar que no requerirá incurrir en gastos por montos significativos con el fin de cumplir con la legislación ambiental (incluyendo gastos por reparación de daños o respecto de nuevas inversiones), que pudieran afectar su liquidez, operación o situación financiera, así como su capacidad para pagar los Certificados Bursátiles.

En virtud de la naturaleza de su negocio y de lo dispuesto por las Concesiones, la Compañía tiene que efectuar importantes inversiones de capital.

De conformidad con lo establecido en las Concesiones y con el propósito de competir eficazmente con los autotransportistas, la Compañía tuvo que efectuar muy fuertes inversiones de capital en los últimos años: \$1,575.5 millones en el año 2010, \$1,637.6 millones en el año 2009 y \$1,893.0 millones en el año 2008 y estima que tendrá que seguir efectuando inversiones para eficientar sus operaciones y competir rentablemente. En virtud de la naturaleza del negocio ferroviario, la Compañía, tiene que efectuar importantes inversiones de capital en la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, así como de sus patios, laderos y terminales. La Compañía no puede asegurar que contará con los recursos suficientes para llevar a cabo dichas inversiones; de no poder hacerlo, las operaciones y situación financiera de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa y significativa. De no contar con suficientes recursos y decidir aplicarlos a nuevas inversiones, la Compañía podría dejar de cumplir puntualmente con sus obligaciones conforme a los Certificados Bursátiles.

La Compañía mantiene buenas relaciones con el STFRM, sin embargo en caso de que se diere un conflicto laboral colectivo de importancia, las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas, lo que podría tener un impacto adverso significativo sobre la situación financiera y los resultados de operación de Ferromex. (Ver 2. b) vi) “La Compañía – Descripción del Negocio – Recursos Humanos”).

2. Ciertos Factores de Riesgo relacionados con México

La situación económica de México podría afectar de manera negativa el negocio y resultados de operación de la Compañía.

Ferromex es una sociedad mexicana; por lo tanto, los negocios de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa y significativa por la situación general de la economía mexicana, por la devaluación del Peso, por la inflación, por tasas de interés altas, por acontecimientos políticos o sociales en México, así como por cualquier otra decisión, de cualquier carácter que tome u omita tomar el Gobierno Federal, que sigue teniendo una influencia significativa sobre la situación política, económica y social de México.

México ha experimentado situaciones económicas adversas.

México ha vivido crisis económicas muy severas durante su historia, a partir de octubre de 2008, el Peso sufrió una devaluación respecto al dólar americano, el tipo de cambio se deslizó aproximadamente 25%, tomando en consideración el tipo de cambio al 1° de enero de 2008; sin embargo, esta situación no repercutió en los resultados cambiarios de manera significativa, debido principalmente a que aproximadamente el 30% de los ingresos de Ferromex se facturan en dólares americanos; así como la que tuvo lugar después de la devaluación del Peso en diciembre de 1994. En años recientes, las crisis económicas en Asia, Rusia, Brasil y otros mercados emergentes han tenido un impacto negativo sobre la economía mexicana y podrían volver a tenerlo. En el 2008, la inflación acumulada en México fue de 6.5% y el PIB se incrementó un 2.8%. En el 2009, la inflación en México fue de 3.6% y el PIB tuvo un decremento del (6.5)%. En el 2010, la inflación en México fue de 4.4% y el PIB tuvo un incremento del 5.5%.

Si la economía mexicana se ve afectada por una crisis, incluyendo una recesión o si la inflación o las tasas de interés aumentan significativamente, las operaciones, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados negativamente.

La depreciación y/o devaluación del Peso en relación con el Dólar podría afectar adversamente la situación financiera y los resultados de operación.

El volumen de ventas de la Compañía puede disminuir después de una fuerte devaluación o depreciación del Peso, si la actividad económica baja y el volumen de mercancía transportada disminuye en virtud de una menor actividad económica en el país. Cualquier depreciación o devaluación futura importante del Peso podría reducir el volumen de ventas de la Compañía, lo que podría tener un impacto negativo sobre los resultados de operación.

Además, una parte de los costos de operación de la Compañía se encuentran denominados o indexados al Dólar, por lo que una devaluación significativa del Peso frente al Dólar podría ocasionar un incremento importante en los costos de operación de la Compañía, que la Compañía podría no ser capaz de transferir a sus clientes. Respecto del año 2010, los principales costos denominados en Dólares fueron mantenimiento de locomotoras, arrendamiento de unidades de arrastre, riel, materiales de vía y otros, que representaron aproximadamente el 12.9% del total de los costos de operación. Por otra parte, el precio del diesel está ligado al precio internacional del petróleo y a la cotización Peso - Dólar; este insumo representó el 28.6% de los costos de operación en el 2010. De ser este el caso, los márgenes de operación de la Compañía podrían disminuir, lo que podría traer un efecto adverso significativo en la situación financiera y resultados de la Compañía y, en consecuencia, en su capacidad para pagar los Certificados Bursátiles.

Las disminuciones en el valor del Peso en relación con otras divisas aumentan los costos de los intereses en Pesos respecto de las obligaciones de la Compañía denominadas en otras divisas. En virtud de que la mayoría de los ingresos de la Compañía son en Pesos, lo anterior podría afectar de manera negativa su capacidad de cumplir con los pagos de principal e intereses con respecto a las deudas de la Compañía. El valor del Peso ha estado sujeto a fluctuaciones significativas con respecto al Dólar en el pasado y podría estar sujeto a fluctuaciones considerables en el futuro. Al 31 de diciembre de 2010 el tipo de cambio del Peso frente al Dólar fue de \$12.3571 por Dólar.

Además, una devaluación o depreciación cuantiosa del Peso podría alterar los mercados de cambios internacionales y podría limitar la capacidad de la Compañía de transferir o convertir en Dólares y otras divisas los Pesos que obtiene de sus operaciones. Si bien el gobierno mexicano actualmente no restringe, y por muchos años no ha restringido, el derecho o facultad de los mexicanos o de entidades extranjeras de convertir Pesos en Dólares o de transferir otras divisas fuera de México, el gobierno podría instituir restricciones en materia de cambio de divisas en el futuro, lo que afectaría en forma adversa y significativa a la Compañía.

La Compañía no puede asegurar que el Peso no se devaluará con relación al Dólar en el futuro o que el Gobierno Federal no aprobará disposiciones que restrinjan el derecho de cambiar Pesos en Dólares y viceversa.

Los altos niveles de inflación y las altas tasas de interés en México podrían afectar adversamente la situación financiera y resultado de operación de la Compañía.

México ha experimentado niveles altos de inflación. La tasa anual de inflación, según cambios en el Índice Nacional de Precios al Consumidor, fue de 6.5% para el 2008, 3.6% para el 2009 y 4.4% para el 2010. Los ingresos de la Compañía podrían verse afectados, de manera directa, por la fluctuación de los niveles de inflación en México. No puede asegurarse que la Compañía pueda incrementar sus precios en porcentajes equivalentes a la inflación o a niveles suficientes para cubrir los incrementos en los costos de la prestación del servicio ferroviario resultante de dicha inflación. En virtud de lo anterior, cualquier incremento inflacionario que no sea compensado mediante el incremento en los precios del servicio ferroviario, podría afectar la liquidez, la situación financiera o los resultados de operación de la Compañía, así como su capacidad para pagar los Certificados Bursátiles.

El 31 de diciembre de 2010 (último día de subasta del mes), la tasa Cetes de 28 días fue del 4.45%. Altas tasas de interés en México incrementarían el servicio de la deuda de la Compañía denominada en Pesos y podrían afectar de manera negativa los costos de la Compañía y por lo tanto la situación financiera y resultados de operación de la Compañía y su capacidad de cumplir puntualmente con sus obligaciones, incluyendo su capacidad para pagar los Certificados Bursátiles.

3. Ciertos Factores de Riesgo relacionados con los Certificados Bursátiles

Prelación en Caso de Concurso Mercantil o Quiebra.

En el caso de concurso mercantil o quiebra de Ferromex, los Tenedores serán considerados, en cuanto a su prelación para recibir pago, como en igualdad de condiciones que todos los demás acreedores quirografarios de Ferromex. Conforme a la Ley de Concursos Mercantiles, en caso de declaración de concurso mercantil o quiebra de Ferromex, ciertos créditos incluyendo los créditos a favor de los trabajadores, los créditos de los acreedores singularmente privilegiados, los créditos de acreedores con garantías reales, los créditos fiscales y los créditos de acreedores con privilegio especial, tendrán preferencia sobre los créditos de los acreedores quirografarios de Ferromex, incluyendo los créditos resultantes de los Tenedores de los Certificados.

Conforme a la Ley de Concursos Mercantiles, para determinar la cuantía de las obligaciones de Ferromex a partir de que se dicte la sentencia de declaración de concurso mercantil o de quiebra, si las obligaciones de Ferromex conforme a los Certificados se encuentran denominadas en Pesos, deberán convertirse a UDIs (tomando en consideración el valor de la UDI a la fecha de la declaración del concurso mercantil o de quiebra), y si las obligaciones conforme a los Certificados se encuentran denominadas en UDIs, dichas obligaciones se mantendrán denominadas en UDIs. Asimismo, las obligaciones de Ferromex (incluyendo sus obligaciones respecto de los Certificados), sin garantía real, denominadas en Pesos o UDIs, cesarán de devengar intereses a partir de la declaración de concurso mercantil.

Finalmente, si Ferromex iniciare una acción, o cualquiera de sus acreedores iniciare una acción en contra de Ferromex, en términos de la Ley de Concursos Mercantiles, es muy probable que los procedimientos correspondientes duraren significativamente y, en consecuencia, que los acreedores de Ferromex, incluyendo los Tenedores, recuperen una cantidad inferior a la originalmente pactada y después de transcurrido un período significativo.

Mercado Limitado para los Certificados.

Actualmente no existe un mercado secundario activo con respecto de los Certificados Bursátiles y es posible que dicho mercado no se desarrolle una vez concluida la oferta o colocación de los mismos. El precio al cual se negocien los Certificados puede estar sujeto a diversos factores, tales como el nivel de las tasas de interés en general, las condiciones de mercado para instrumentos similares, las condiciones macroeconómicas en México y la situación financiera y de negocios de la Compañía o de sus

acreedores. En caso de que dicho mercado secundario no se desarrolle, la liquidez de los Certificados Bursátiles puede verse afectada negativamente y los Tenedores podrán no estar en posibilidad de enajenar los Certificados en el mercado, o de enajenarlos a un precio sustancialmente inferior al precio de compra de los Certificados Bursátiles.

d) Otros Valores

A la fecha del presente, Ferromex tiene inscritos en el RNV y en circulación los siguientes valores:

Emisión		Tipo de valor	Fecha de emisión	Fecha de vencimiento	Monto en circulación
FERROMX 07	*	certificados bursátiles	16 de noviembre de 2007	7 de noviembre de 2014	\$ 1,000,000,000.00
FERROMX 07-2	*	certificados bursátiles	16 de noviembre de 2007	28 de octubre de 2022	\$ 1,500,000,000.00

* Emisiones al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/1504374/2007 de fecha 13 de noviembre de 2007.

Adicionalmente a los valores inscritos en el RNV que se mencionan en la tabla anterior, Ferromex no cuenta con otros valores inscritos en el RNV o listados en otros mercados.

Por tener inscritos valores en el RNV, Ferromex está obligada a proporcionar a la CNBV, a la BMV y al público inversionista la información financiera, económica, contable, jurídica y administrativa a que se refieren los artículos 33, 34, 35 y demás aplicables de las “Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores” publicadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con la periodicidad establecida en las propias disposiciones, incluyendo de manera enunciativa: reportes sobre eventos relevantes, información financiera anual y trimestral, reporte anual, informe sobre el grado de adhesión al Código de Mejores Prácticas Corporativas, así como información jurídica anual relativa a asambleas de accionistas, ejercicios de derechos o reestructuraciones corporativas relevantes.

Respecto de los reportes que Ferronemx envía a las autoridades regulatorias de forma periódica se encuentran los siguientes:

	AUTORIDAD ANTE LA QUE SE PRESENTA	PERIODICIDAD CON LA QUE SE PRESENTA	NOMBRE
1	Secretaría de la Defensa Nacional(SEDENA)	ANUAL	Revalidación al Permiso General Numero 26 para el Transporte Especializado de Material Explosivo y Sustancias Químicas.
2	Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA)	SEMESTRAL	Revalidación al permiso Ordinario para el "Arrastre" de los carros de Ferrocarril provenientes de los Estados Unidos de Norte América.
3	Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA)	MENSUAL	Informe sobre las operaciones realizadas durante el mes anterior, respecto del Permiso General Numero 26 para el Transporte Especializado de Material Explosivo y Sustancias Químicas.
4	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	ANUAL Y MENSUAL	Informe de Inversión.
5	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	TRIMESTRAL Y ANUAL	Información Estadística, Operativa, de Tráfico, Financiera y de Recursos Humanos.
6	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	TRIMESTRAL Y ANUAL	Indicadores de Seguridad y Eficiencia Operativa.
7	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	ANUAL	Programa de obras de construcción en Infraestructura a realizar.
8	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	TRIMESTRAL	Avance de las obras de construcción realizadas.
9	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	ANUAL Y MENSUAL	Tráfico de carga y de pasajeros.
10	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	MENSUAL Y ANUAL	Informe de quejas presentadas por los usuarios de FXE.
11	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	ANUAL	Estados financieros auditados por C.P. externo debidamente registrado ante la SHCP.
12	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	ANUAL	Endoso "B" de la póliza de R.C.G. respecto de la terminal en el municipio de General Escobedo, Nuevo León, así como de la terminal ubicada en el municipio de Hermosillo, Sonora.
13	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	ANUAL	Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil General que FXE en términos de la Ley y el Reglamento del Servicio Ferroviario debe contratar y mantener vigente.
14	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	CUATRIENAL	Plan de Negocios.
15	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales	ANUAL	Cédula de Operación Anual (COA) Reporte de Emisión de Contaminantes.
16	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales	QUINCENAL	Renovación Autorización para la Recolección y Transporte de Residuos Peligrosos.
17	Servicio de Administración Tributaria (Secretaría de Hacienda y Crédito Público)	TRIMESTRAL	Registro 15 declaración Informativa de Aprovechamiento por los ingresos causados por el almacenaje, manejo y custodia de mercancías de Comercio Exterior en el Recinto Fiscalizado de Guadalajara y Silao autorizado a Ferronemx de acuerdo con lo señalado en el artículo 15 de la Ley Aduanera y la Regla 2.3.2 numeral 6, inciso a) de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior del 2009.
18	Servicio de Administración Tributaria (Secretaría de Hacienda y Crédito Público)	ANUAL Y MENSUAL	Forma oficiales 5 y 16 denominadas "Declaración General de Pago de Derechos" y "Declaración General de Pago de Productos y Aprovechamientos" por los ingresos causados por el almacenaje, manejo y custodia de mercancías de Comercio Exterior en el Recinto Fiscalizado de Guadalajara, Silao y Monterrey autorizados a Ferronemx, de acuerdo con lo señalado en el artículo 15 de la Ley Aduanera y la Regla 2.3.2 Numeral 6, inciso b) de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior del 2008 y el 4to inciso d) de la Ley Federal de Derechos.
19	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	ANUAL	Consumo de Energéticos en Sector Ferroviario (SENER)

En los últimos tres años, Ferronemx ha entregado en forma completa y oportuna, los reportes sobre eventos relevantes e información periódica requerida por la legislación mexicana y extranjera aplicable.

e) Cambios Significativos a los Derechos de Valores Inscritos en el Registro

Ninguno.

f) Destino de los fondos

Los fondos netos producto de cada una de las Emisiones de Certificados Bursátiles realizadas al amparo del Programa, fueron usados para el pago de deudas.

g) Documentos de carácter Público

La documentación presentada por Ferromex a la CNBV, a efecto de obtener la inscripción de los Certificados Bursátiles en la Sección de Valores del RNV y la autorización para la oferta pública de los mismos, podrá ser consultada en la BMV, en sus oficinas o en su página de Internet: www.bmv.com.mx.

Copias de dicha documentación podrán obtenerse a petición de cualquier inversionista, mediante una solicitud a Ferromex, en sus oficinas ubicadas en Bosque de Ciruelos No. 99, Col. Bosques de las Lomas, 11700, México D.F. o al teléfono (55) 5246 3883, atención C.P. Claudia Abaunza Castillo o en la siguiente dirección de correo electrónico:

contacto_finanzas_fxe@ferromex.com.mx.

2. LA COMPAÑÍA

a) Historia y Desarrollo del Emisor

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. es una sociedad anónima de capital variable, subsidiaria de GFM, que indirectamente es subsidiaria de GMEXICO, constituida mediante escritura pública No. 51,293, de fecha 11 de junio de 1997, otorgada ante la fe del Lic. Miguel Alessio Robles, Notario Público No. 19 de la ciudad de México, Distrito Federal, inscrita en el Registro Público de Comercio bajo el número de folio mercantil 226005, de fecha 1 de julio de 1997, bajo la denominación "Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V.", con una duración de 99 años contados a partir de la fecha de su constitución. Sus oficinas principales están en Bosque de Ciruelos No. 99, Col. Bosques de las Lomas, C.P. 11700, México D.F.

Evolución de la Compañía

A partir de la Revolución Mexicana de 1910 y hasta 1996, el gobierno de México fue propietario y responsable de la operación de la única red ferroviaria que existía en México, a través de Ferronales. En el año de 1996, el gobierno mexicano inició un programa para privatizar su sistema ferroviario al dividir a Ferronales en diversos sistemas regionales, para posteriormente vender las sociedades concesionarias de cada sistema resultantes, a través de licitaciones públicas a favor del mejor postor.

Privatización

El plan de privatización contemplaba la reestructuración del sistema de Ferronales existente al dividirlo en distintas unidades de negocio. La división resultó en tres líneas troncales, varias líneas cortas y sus ramales que daban servicio a los principales corredores del país, es decir, la línea del Ferrocarril Pacífico-Norte, que incluía la Línea Corta Ojinaga-Topolobampo, también conocida como la Línea Chihuahua-Pacífico, el Ferrocarril del Noreste y el Ferrocarril del Sureste, así como el FTVM. Esta última unidad de negocio cuenta con el título de concesión de la Terminal de la Ciudad de México.

Los activos y concesiones de cada unidad de negocio fueron transferidos a las compañías que fueron constituidas como sociedades de participación estatal mayoritaria. Aunado a las tres líneas troncales principales, el sistema ferroviario mexicano también incluía varias líneas cortas y sus respectivos derechos de paso, además de otros activos. Los términos de licitación para las concesiones establecían que el licitante ganador de cada una de las tres líneas troncales adquiriría también el 25% de las acciones de FTVM, y el Gobierno Federal podría continuar conservando un 25% de participación durante el plazo vigente de todas las concesiones y de cualquiera de sus prórrogas.

Adquisición de la Compañía

A mediados de 1997, UP, Grupo México e ICA a través de una compañía tenedora, GFM, presentaron una oferta en licitación pública para la adquisición de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía, la cual era concesionaria de la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte. El 4 de julio de 1997, GFM fue designado el participante ganador de tal licitación y el 18 de agosto de 1997 celebró dos contratos de compraventa con el objeto de adquirir la totalidad de las acciones de la Compañía. A esa fecha, la Compañía ya era concesionaria de las citadas Concesión Ojinaga-Topolobampo y Concesión Pacífico-Norte, las cuales le daban derecho a operar y explotar, por un período de cincuenta años (treinta años de forma exclusiva), la vía troncal del Pacífico-Norte y la vía corta Ojinaga-Topolobampo. GFM pagó al gobierno mexicano un monto aproximado de \$3,940.9 millones de pesos (valor histórico) como contraprestación por la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía; adicionalmente GFM efectuó aportaciones de capital en la Compañía por un importe de \$255.8 millones de pesos (valor histórico), con el objeto de que la Compañía liquidara pasivos con el Gobierno Federal por (i) materiales y equipo de la concesión Ojinaga-Topolobampo y (ii) el precio de la Concesión Ojinaga-Topolobampo. En un principio, Grupo México controlaba el 74% de GFM, siendo el 26% restante propiedad a partes iguales entre UP e ICA. En marzo de 1999, ICA vendió su parte a UP, quedando sólo dos accionistas, UP y Grupo México, este último a través de ITM, con una participación del 26% y 74%, respectivamente.

Además de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía, que incluía la Concesión Ojinaga-Topolobampo y la Concesión Pacífico-Norte, el precio pagado incluía acciones representativas del 25% del capital social de FTVM, la terminal de ferrocarriles de la Ciudad de México, valuadas según estados financieros de la Compañía al 30 de junio de 1997, en \$55.8 millones (valor histórico). En agosto de 1999 GMEXICO, con la autorización de la SCT, transfirió a Ferromex la totalidad de sus derechos y obligaciones de la concesión de Nogales-Nacozari de conformidad con un Convenio de Cesión de Derechos.

Las inversiones de la Compañía en los últimos tres años se han enfocado principalmente a: cambio y rehabilitación de vía, construcción y rehabilitación de laderos, patios y terminales, actualización de equipo de telecomunicaciones y adquisición de equipo de arrastre.

Durante los últimos tres ejercicios las principales inversiones de la Compañía fueron las siguientes:

Inversiones en activo fijo (no incluye la reducción por baja de activo fijo)

Cifras expresadas en miles de pesos al 31 de diciembre de:

Conceptos	2010	2009	2008
Vía	736,321	721,639	931,406
Equipo de arrastre	857	45,589	255,514
Equipo Tractivo	135,413	353,003	169,079
Equipo de telecomunicaciones	12,650	75,422	148,870
Terrenos	14,667	1,391	102,691
Puentes, tuneles y alcantarillas	47,725	49,722	81,502
Patios y terminales	144,525	132,540	60,604
Equipo automotriz	85,537	45,968	39,592
Proyectos de inversión en proceso - neto de capitalizaciones	330,489	124,144	40,659
Otros	67,285	88,141	63,059
Total	1,575,469	1,637,559	1,892,976

En diciembre de 2007 la Compañía adquirió 100 acciones que representan menos del 1% de TTX Company, siendo la principal actividad de esta empresa el proveer equipo de arrastre a sus socios, principalmente los ferrocarriles clase I de América del Norte.

Dividendos

El pasado 4 de abril de 2011, mediante Asamblea Ordinaria Anual de Accionistas, se decidió pagar un dividendo por la cantidad de \$1,185.3 millones de pesos a favor de sus accionistas, pagándose en una sola exhibición el 6 de abril de 2011.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2010, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,246.4 millones de pesos, pagándose en una sola exhibición en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 30 de abril de 2008, se aprobó y pagó un dividendo contra utilidades acumuladas por \$438.0 millones de pesos en una sola exhibición el mismo día.

b) Descripción del Negocio

i) Actividad Principal

Ferromex es el operador ferroviario más grande de México, en términos tanto de cobertura como de tamaño de flota, prestando principalmente servicios de carga y multimodales por ferrocarril, al igual que otros servicios auxiliares y que incluyen el transporte de pasajeros, arrastres intraterminal y servicio de terminales automotrices, entre otros.

Ferromex cuenta con la cobertura más grande del sistema ferroviario mexicano con 7,108.6 Km. de vías principales y 1,001.9 Km. de ramales que abarcan alrededor del 71% de la superficie geográfica del país y casi 80% de su área industrial y comercial.

La Compañía opera la flota ferroviaria más grande del país con 551 locomotoras y 8,410 carros propios de distintos tipos.

Durante el último ejercicio no ha existido una variación en el curso ordinario del negocio en lo que a capital de trabajo se refiere y la Compañía no ha otorgado a sus clientes extensiones en términos de pagos.

Las operaciones ferroviarias son manejadas por las oficinas divisionales de Ferromex en Hermosillo, Monterrey, Guadalajara, Chihuahua e Irapuato. Desde 1998, las oficinas corporativas han estado ubicadas en el Distrito Federal.

Desde que fue adquirida por GFM, Ferromex ha usado nuevas prácticas de operación y efectuado importantes inversiones de capital a fin de reducir los costos a largo plazo y mejorar la eficiencia de operación. Una vez concluido con la mayor parte del gasto de capital necesario para la modernización y expansión de los sistemas y la infraestructura, Ferromex ha incrementado sus estándares de operación. Con el beneficio que ofrecen los sistemas y equipos de tecnología de punta, la eficiencia operativa mejorada de la Compañía ha resultado en reducciones en su base de costos, en tanto que en forma simultánea se desarrollan los servicios al cliente que son fundamentales para el éxito en la industria del transporte de carga.

ii) Canales de Distribución

La venta de los servicios de transporte de Ferromex se hacen, principalmente, a través de (i) venta directa (99%), con un staff comercial dedicado al contacto directo con los compradores de transporte de las empresas y (ii) venta a través de agentes o terceros (intermediarios).

La Dirección General Adjunta-Comercial cuenta con dos direcciones de ventas en donde se distribuye la responsabilidad comercial de los nueve segmentos en que se clasifican los tráficos de carga. Estas direcciones cuentan a su vez con subdirecciones, gerencias comerciales y ejecutivos de cuenta por segmento distribuidas en sus cinco divisiones. A través de esta organización Ferromex atiende a los clientes.

Políticas de Crédito y Términos de Pago. La Compañía otorga a la mayor parte de sus clientes crédito de acuerdo a su solvencia, estabilidad y volúmenes de operación; se les pueden otorgar dos tipos de crédito, crédito con pago en destino a 7 días y crédito limitado que va hasta 45 días.

iii) Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos

Concesiones

Ferromex cuenta con tres Concesiones otorgadas por el Gobierno Federal, las cuales le dan derecho a explotar y operar las Vías Generales de Comunicación Ferroviarias establecidas en cada una de las Concesiones. Las Concesiones y la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establecen los siguientes términos, obligaciones y derechos que son aplicables para las tres Concesiones:

Objeto

Por medio de los Títulos de Concesión otorgados por parte del Gobierno Federal se concesiona:

- (i) La vía general de comunicación ferroviaria que corresponde a cada concesión, con la configuración, superficies, límites y rutas detalladas en cada uno de los anexos de los títulos respectivos, así como su operación y explotación. Las vías generales de comunicación ferroviaria comprenden la vía férrea, el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.
- (ii) Los bienes del dominio público descritos en cada título, los cuales incluyen entre otros, talleres, edificios de estación, zonas de abasto, bodegas y almacenes, así como su uso, aprovechamiento y explotación.
- (iii) La prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga en las vías férreas, así como el transporte de pasajeros (en el caso de la Concesión de Ojinaga-Topolobampo). Asimismo, Ferromex podrá prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros en las demás vías troncales, rutas cortas o ramales integrantes del sistema ferroviario mexicano, siempre que cuente con derechos de paso o derechos de arrastre.
- (iv) Asimismo, comprende los permisos para prestar los servicios auxiliares que consisten en: (a) de terminal de carga, (b) de centros de abasto para el equipo ferroviario, (c) de talleres de mantenimiento, (d) de transbordo y trasvase, en los términos y condiciones que señalan los Títulos de Concesión respectivos.

Las Concesiones tienen una duración de cincuenta años, salvo en el caso de la Concesión Nacozari que tiene una duración de treinta años. Sin embargo, los derechos de exclusividad para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga que se otorgan por medio de los títulos de concesión de la vía general de comunicación del Pacífico-Norte y de la vía corta Ojinaga- Topolobampo tienen una vigencia de treinta años contados a partir del inicio de la vigencia del título de concesión, con excepción de los derechos de paso y los derechos de arrastre que entraron y/o entren en vigor de acuerdo con lo señalado en las Concesiones y por los periodos señalados en las mismas. La concesión de la vía general de comunicación Nacozari, cuenta con derechos de exclusividad por dieciocho años.

La SCT se reserva el derecho de otorgar concesiones a terceras personas o derechos a otros concesionarios para que dentro de la vía férrea presten el Servicio Público de Transporte Ferroviario (i) de Pasajeros, en cualquier momento, y (ii) de Carga, cuando Ferromex deje de contar con derechos de exclusividad.

Ferromex tiene derecho de usar, y a la vez tiene la obligación de mantener en buenas condiciones las vías ferroviarias, los edificios, los talleres de mantenimiento y demás bienes del dominio público de la federación legalmente concesionados. No obstante lo anterior, dichos bienes son y serán propiedad del Gobierno Federal, motivo por el cual todos los derechos sobre esos bienes y sus mejoras deberán ser devueltos al Gobierno Federal una vez que haya concluido el plazo de concesión o sus prórrogas.

Prestación de servicios ferroviarios.

Ferromex se obliga a prestar los servicios ferroviarios a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.

La concesión exige que Ferromex realice inversiones y lleve a cabo proyectos de capital de conformidad con el plan de negocios anexo al Título de Concesión respectivo, y las actualizaciones que al plan de negocios se han realizado. La Compañía estima que ha cumplido con el plan de negocios establecido desde el otorgamiento de las Concesiones respectivas, así como con las actualizaciones realizadas al mismo, presentadas a la SCT en términos de la legislación de la materia.

Ferromex deberá cumplir como mínimo para la prestación de los servicios ferroviarios, con los indicadores de eficiencia y seguridad que se establecen en los Títulos de Concesión, los cuales se basan en las normas de la Asociación Americana de Ferrocarriles (AAR, American Association of Railroads).

Ferromex no podrá negarse a transportar, en todo momento, agua a aquellas comunidades que por sus características geográficas o climatológicas lo requieran, en el entendido que no es su responsabilidad el suministro de agua a dichas comunidades. Asimismo, está obligado a transportar el correo dentro de los servicios de carga que proporcione, a transportar personas y bienes destinados a operaciones de salvamento o auxilio, así como al personal y equipo de las fuerzas armadas, sujeto al pago de las contraprestaciones correspondientes.

Ferromex fijará libremente las tarifas, las que deberán registrarse ante la SCT. La sanción por la aplicación de tarifas superiores a las registradas por tres ocasiones, es una causal de revocación de la Concesión correspondiente. (Ver 1.c. "Información General – Factores de Riesgo").

Cesión

Los Títulos de Concesión no son susceptibles de ser transmitidos a ningún gobierno o Estado extranjero, así como tampoco a persona física o moral alguna de nacionalidad extranjera; sin embargo Ferromex podrá ceder total o parcialmente los derechos y obligaciones establecidos en dichos títulos a cualquier otra persona distinta a las antes señaladas, siempre y cuando la SCT emita la autorización correspondiente y el cesionario se comprometa a asumir y cumplir las obligaciones establecidas y/o pendientes que se encuentren en el título de la Concesión de que se trate y de acuerdo a las condiciones que establezca la SCT, de conformidad con el artículo 18 de la LRSF.

Terminación, Requisa, Rescate y Modalidades

Las Concesiones terminarán, según el artículo 20 de la LRSF, por cualquiera de las siguientes causas: *(i)* Vencimiento del plazo establecido en la misma o de cualquiera de sus prórrogas; *(ii)* Renuncia del titular; *(iii)* Revocación; *(iv)* Rescate; *(v)* Desaparición del objeto de la concesión; y *(vi)* Liquidación o quiebra de Ferromex. (Ver 1.c. "Información General – Factores de Riesgo").

La SCT podrá revocar cualquiera de las Concesiones en los siguientes casos: *(i)* No ejercer los derechos establecidos en la concesión por un período mayor de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la fecha de su otorgamiento; *(ii)* Interrumpir la operación de la vía férrea o la prestación del servicio, total o parcialmente, sin causa justificada; *(iii)* Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios; *(iv)* Incumplir con el pago de indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; *(v)* Aplicar tarifas superiores a las registradas; *(vi)* Cambio de nacionalidad del concesionario; *(vii)* Ceder, gravar o transferir la Concesión que corresponda, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a la misma, en contravención a lo dispuesto en la Ley; *(viii)* No otorgar o no mantener en vigor las garantías o pólizas de seguro requeridas por ley; y *(ix)* En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la concesión, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la LRSF.

La revocación, en caso de los incumplimientos establecidos en los incisos *(i)*, *(vi)* y *(vii)* anteriores será inmediata; en los casos establecidos en los incisos *(ii)* y *(v)* sólo se podrá llevar a cabo en el caso que el concesionario haya sido sancionado por lo menos tres veces por los supuestos establecidos en dichos incisos; y en los supuestos establecidos en los incisos *(iii)*, *(iv)*, *(viii)* y *(ix)* requerirá que haya sido sancionado por lo menos cinco ocasiones.

Al término de la concesión y sus prórrogas, la vía férrea y los bienes afectos a ésta, revertirán a la nación en buen estado operativo y sin costo alguno para el Gobierno Federal.

En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de las vías férreas, los equipos ferroviarios, los servicios auxiliares y demás bienes muebles o inmuebles y disponer de todo aquello que juzgue conveniente. El Gobierno Federal deberá indemnizar al concesionario pagando los daños y perjuicios a valor real, salvo en el caso de guerra internacional.

La Ley General de Bienes Nacionales establece que las Concesiones pueden ser rescatadas por causa de utilidad o interés público mediante el pago de una indemnización fijada por peritos. La declaratoria de rescate hará que los bienes materia de las Concesiones vuelvan a la posesión, control y administración del Gobierno Federal, y que ingresen al patrimonio de la Nación los bienes destinados directa e inmediatamente a los fines de las Concesiones, en este caso, cuando ya no sean útiles al concesionario. En la declaratoria de rescate se establecerán las reglas generales que servirán como base para fijar el monto de la indemnización.

Finalmente, el Gobierno Federal, a través de la SCT, para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, puede imponer modalidades en la operación y explotación del Servicio Público de Transporte Ferroviario, contra el pago de una indemnización o la contraprestación según sea el caso de que se trate.

Concesión Pacífico-Norte

La Concesión fue otorgada por el Gobierno Federal el 22 de junio de 1997, en favor de la persona moral denominada Ferrocarril Pacífico-Norte, S.A. de C.V., antes de que GFM adquiriera las acciones representativas del capital social, acordándose posteriormente el cambio de la denominación social para quedar como Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Vigencia

La vigencia de la Concesión Pacífico-Norte es de cincuenta años, contados a partir del 19 de febrero de 1998, con exclusividad por treinta años para transporte de carga. La Concesión es renovable en una o varias ocasiones hasta un máximo de cincuenta años adicionales, siempre que la Compañía haya cumplido con los términos de la misma y acepte los demás requisitos que establezca la SCT.

Descripción de la vía férrea del Pacífico-Norte

La vía general de comunicación ferroviaria del Pacífico-Norte, tiene una longitud de 6,168 km. de vía principal y de 655 km. de ramales. Sus rutas principales son México-Cd. Juárez, con longitud de 1,708 km., Irapuato-Manzanillo con longitud de 631 km., Tampico-Gómez Palacio con longitud de 865 km., Piedras Negras-Ramos Arizpe con 427 km., Guadalajara-Nogales con 1,764 km., Mexicali-Benjamín Hill con 539 km.

Comunica a los Estados de Aguascalientes, Baja California, Coahuila, Colima, Chihuahua, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, Sinaloa, Sonora, Tamaulipas y Zacatecas. Conecta además con las ciudades de Guadalajara, Monterrey y el área metropolitana de la Ciudad de México.

La vía férrea proporciona servicios a los puertos marítimos de Tampico-Altamira, Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas. Asimismo, atiende a los puertos fronterizos de Mexicali, Baja California, Nogales, Sonora, Ciudad Juárez y Ojinaga, Chihuahua y Piedras Negras, Coahuila, conectando con los ferrocarriles UP y BNSF.

Cuenta actualmente con 3,168 puentes, con una longitud total de 70,600 mts. Además se tienen 7,093 alcantarillas, con una longitud de 22,307 mts. y existen 55 túneles con una longitud de 11,540 mts.

Se cuenta con 2 centros de despacho (Guadalajara y Torreón). Las estaciones más importantes son Manzanillo, Piedras Negras, Celaya, Pedro C. Morales, La Campana, Cd. Juárez, Guaymas, Ramos Arizpe, Cd. Frontera, Guadalajara, Alzada y Lechería.

La vía férrea tiene en operación 21 zonas de abasto y 15 centros de inspección de locomotoras. En cuanto a talleres de reparación de locomotoras, se tienen 3 talleres principales, los cuales son administrados por terceros bajo la figura de contratos de arrendamiento y mantenimiento, los talleres de Torreón y Chihuahua son operados por Lámparas General Electric, S. de R.L. de C.V. ("Lámparas"). El taller de Guadalajara es operado por las compañías GE, GE Transportation Systems México, S.A. de C.V. ("GETS"), Alstom Mexicana, S.A. de C.V. ("Alstom") y EMD Locomotive Company de México, S.A de C.V. ("EMDL"), al amparo de contratos celebrados al efecto.

Utiliza 2 sistemas de control de trenes a lo largo de su territorio: Autorización de Tramos de Vía (ATV) con 6,252.65 km. y el Sistema Centralizado de Tráfico de Trenes (SCTT) con 597.15 km.

La Secretaría, con el propósito de asegurar la continuidad y eficiencia en la prestación del servicio ferroviario, se comprometió a entregar como parte de esta vía férrea un tramo que comprende de Hércules a Mariscal, dentro del plazo de tres años contados a partir del inicio de vigencia de la Concesión.

En consecuencia, dicho título de concesión fue modificado el 12 de febrero de 2001, y se modificaron los Anexos Uno, Dos, Nueve, Diez y Once de la Concesión Pacífico-Norte, con la finalidad de integrar a la vía troncal Pacífico- Norte, el tramo de la vía Morelos, que va del kilómetro MOR-229+364.75 = B-253+668.24 al kilómetro MOR-262+094.30 = B-285+861 (de Hércules a Mariscal, en el estado de Querétaro). Asimismo, el día 19 de septiembre del 2006, se modificaron los Anexos Uno, Dos y Cuatro del Título de Concesión de Pacífico-Norte, con el objeto de excluir los tramos ferroviarios de las líneas IB "Yurécuaro-Los Reyes" del kilómetro IB-6+000 al IB-138+164, RA "Allende-Cd. Acuña" del kilómetro RA-10+000 al RA-118+800, AC "Salamanca-Jaral del Progreso" del kilómetro AC-0+800 al AC-35+715, IC "Ocotlán-Atotonilco" del kilómetro IC-0+700 al IC-34+900, TL "Empalme Orendain-Ameca" del kilómetro TL-6+000 al TL-52+247, y TM "La Vega-Etzatlán" del kilómetro TM-0+000 al TM-34+500, y por lo tanto incluir las líneas ferroviarias IP "Manzanillo-Peña Colorada" del kilómetro IP-0+000 al IP-6+225, Antigua troncal línea I "Guadalajara-Guadalajara" del kilómetro I-253+000 al I-256+200, IZ "Zona Industrial de Guadalajara" del kilómetro IZ-0+000 al IZ-3+500, P del kilómetro P-90+000 al P-110+360, "Y" conectada con la línea "P" en los kilómetros P-108+461 = PA-0+000 y P-108+917, PA del kilómetro PA-0+000 al PA-8+000, "Y" de la antigua vía del graseo conectada con la línea A-587+018 (kilómetro actual) = A-587+020 (kilómetros sobre plano) y A-587+444, del tramo "Y" y 413.8 metros de la cola de la "Y".

Concesión Ojinaga – Topolobampo

La Concesión fue otorgada por el Gobierno Federal el 22 de junio de 1997, a favor de la persona moral denominada Ferrocarril Pacífico – Norte, S.A. de C.V., antes de que GFM adquiriera las acciones representativas del capital social de esta empresa, acordándose posteriormente el cambio de la denominación social para quedar como Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Vigencia

La Vigencia de la Concesión Ojinaga – Topolobampo es de cincuenta años, contados a partir del 19 de febrero de 1998, con exclusividad por treinta años para transporte de carga y pasajeros. La Concesión es renovable en una o varias ocasiones hasta un máximo de cincuenta años adicionales, siempre que la Compañía haya cumplido con los términos de la misma y acepte los demás requisitos que establezca la SCT.

Descripción de la vía férrea Ojinaga-Topolobampo

La vía general de comunicación ferroviaria Ojinaga-Topolobampo se encuentra en los estados de Chihuahua y Sinaloa, tiene una longitud total de 940 km. de vía principal y 27 km. de ramales. Topolobampo es un puerto marítimo mientras que Ojinaga es un punto fronterizo para intercambio internacional con el Ferrocarril Texas-Pacífico LTD.

La línea Ojinaga-Topolobampo atraviesa, entre otras, las poblaciones de Aldama, Chihuahua, Cuauhtémoc, La Junta, San Juanito, Bocoyna y San Rafael, en el estado de Chihuahua; Loreto, Sufragio y Los Mochis, en el estado de Sinaloa; cuenta con 264 puentes con una longitud total de 7,083 mts. Además se tienen 1,532 alcantarillas, con una longitud de 3,792 mts, 90 túneles con una longitud total de 17,673 mts. y 2 centros de abasto, uno ubicado en Chihuahua y el otro en Sufragio.

Concesión Nacozari

La Concesión fue otorgada por el Gobierno federal el 27 de agosto de 1999, a favor de la persona moral denominada Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Vigencia

La vigencia de la Concesión Nacozari es de treinta años, contados a partir del 11 de septiembre de 1999, con exclusividad por dieciocho años para transporte de carga. La Concesión es renovable en una o varias ocasiones hasta un máximo de cincuenta años adicionales, siempre que la Compañía haya cumplido con los términos de la misma y acepte los demás requisitos que establezca la SCT.

Descripción de la vía corta Nacozari

La vía general de comunicación ferroviaria Nacozari, que se considera como ramal, se encuentra en el estado de Sonora, teniendo como límite territorial la vía general de comunicación ferroviaria Pacífico-Norte en el patio de Nogales. Además cuenta con dos cruces fronterizos, en la estación de Naco, Sonora, con Naco, Arizona y en la de Agua Prieta, Sonora con Douglas, Arizona. Cuenta con una longitud total de vía de 320 km., distribuidos en 3 líneas: "TA" Nogales-El Tajo, "TB" Del Río-Cananea, y "TC" Agua Prieta-Línea Divisoria. El sistema de despacho que se utiliza es Autorización de tramos de Vía.

La vía general de comunicación ferroviaria Nacozari cuenta con 233 puentes con una longitud de 3,525 mts., así como 180 alcantarillas, con una longitud de 493 mts.

Las Concesiones requerían originalmente que Ferromex llevara a cabo las siguientes inversiones principales: rehabilitación de vía; telecomunicaciones y electricidad; rehabilitación de túneles, puentes y alcantarillas. Las inversiones por el período 2003-2008 han concluido y para dar continuidad al servicio garantizando la seguridad, se ha presentado un nuevo programa de inversión a la SCT para el período 2009-2013.

Marcas

La Compañía tiene alrededor de 100 marcas registradas ante el Instituto Mexicano de Propiedad Industrial (IMPI); las denominaciones de dichas marcas son: "CHEPE", "FERROCARRIL MEXICANO", "FERROCARRIL PROGRAMADO", "FERROMEX", "FXE", "TEQUILA EXPRESS", "DESTINO NORTE", "FERROMEX MULTITERMINAL", "FERROMEX TERMINAL INTERMODAL", "LA FUERZA QUE MUEVE A MÉXICO" Y "SEGURIDAD PARA SERVIR" y algunos diseños o marcas innominadas. Estas son las únicas denominaciones registradas pero cada una de ellas se encuentra registrada en diferentes clases. Las clases principales donde se han registrado las marcas son la 8, 14, 16, 18, 21, 24, 25, 34, 35, 39 y 41, excepto la marca "FERROCARRIL PROGRAMADO", que no se encuentra registrada en la clase 39 debido a que le fue negado el registro en dicha clase por parte del IMPI. La vigencia de cada marca varía; en este momento les queda un término aproximado de entre uno y 10 años antes de que se requieran renovar dichas marcas.

Otros contratos

La Compañía tiene celebrados un contrato con Lámparas General Electric, S. de R. L. de C. V. (Lámparas), un contrato con GE Transportation Systems México, S. A. de C. V. (GETS), un contrato con Alstom Mexicana, S. A. de C. V. (ALSTOM) y uno más con EMD Locomotive Company de México, S. A. de C. V. (EMDL) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparaciones, así como reparaciones mayores de algunas locomotoras de Ferromex, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
Lámparas	250	Febrero 2006	Febrero 2012
GETS	160	Mayo 1999	Diciembre 2026
ALSTOM	106	Febrero 2010	Febrero 2015
EMDL	16	Junio 2006	Junio 2026
Total	532		

La Compañía tiene el derecho de rescindir algunos de los contratos de mantenimiento, asumiendo en ese caso el costo correspondiente por terminación anticipada. Respecto al contrato de Lámparas que vence en febrero 2012, no se contempla que la Compañía lo pueda dar por concluido con anticipación.

El contrato con GETS por 160 locomotoras contempla dos flotas por separado (AC4400 y ES44AC), el de las AC4400 que vence en junio 2024 indica que la Compañía puede cancelar a partir del 1 de julio de 2009 pagando una penalidad que va de US\$2.0 millones en 2009 a US\$0.13 millones a junio de 2024. Por lo que respecta a las 100 locomotoras ES44AC (EVO), se indica que la Compañía puede cancelar a partir de 2010 pagando una penalidad que va de US\$2.71 millones en 2010 a US\$0.17 millones en 2026.

El contrato con ALSTOM con vigencia hasta febrero del 2015 contempla la terminación anticipada, para lo cual la Compañía tendría que pagar el costo de los inventarios, así como la terminación de contratos de trabajo del personal de ALSTOM.

El contrato con EMDL, no puede darse por concluido antes del 1 de julio del 2015. Si la Compañía decidiera concluir el contrato entre el 1 de julio 2015 y el 30 de junio 2016, tendría que pagar una cantidad equivalente a 15 meses de facturación promedio. El pago por cancelación disminuirá en un mes, por cada período de 12 meses que el contrato esté vigente.

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Compañía deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como gasto del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2010 y de 2009, la Compañía pagó por este concepto \$646,728 miles de pesos y \$529,476 miles de pesos, respectivamente.

Reparaciones mayores (overhauls) - En el caso de overhauls, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando.

Contrato con PEMEX Refinación. La Compañía tiene celebrado un contrato con PEMEX Refinación por el cual Ferromex tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 19,575 metros cúbicos y un máximo de 38,650 metros cúbicos de diesel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al convenio modificatorio establecido el 18 de mayo de 2010. A su vez, en convenio modificatorio que entró en vigor a partir del 29 de junio de 2007, el contrato de compra tiene vigencia por cuatro años prorrogable por dos años y al término de éstos se renovará cada año.

Contratos de Arrendamiento. La Compañía ha celebrado con GFM contratos de arrendamiento por medio de los cuales Ferromex se obliga a arrendar de GFM, al 31 de diciembre 2010, 419 locomotoras propiedad de GFM. Dichos contratos tienen distintas vigencias siendo el último en vencer en julio de 2015 y la Compañía considera que las rentas pagadas a GFM son a términos de mercado. 279 de las locomotoras las adquirió GFM de Ferromex, a valor de mercado, las restantes 140 locomotoras las adquirió nuevas.

iv) Principales Clientes

En el 2010, los principales clientes de la Compañía en términos de ventas fueron Ternium, Crown Imports Llc., Cementos Mexicanos, General Motors, Grupo Proan, Grupo Deacero, Altos Hornos de México, Grupo Cargill, Nissan Mexicana, Almidones Mexicanos y Cementos Apasco.

Ferromex presta el servicio de transporte de carga en los siguientes segmentos:

Ingresos por Segmento						
(millones de pesos corrientes al 31 de diciembre)						
Segmento	2010	part%	2009	part%	2008	part%
Agrícolas	4,215.1	28.6%	3,640.5	29.6%	3,565.7	29.9%
Productos Industriales	1,480.5	10.0%	1,299.5	10.6%	1,193.1	10.0%
Automotriz	1,430.7	9.7%	986.7	8.0%	988.3	8.3%
Minerales	1,401.8	9.5%	1,108.5	9.0%	1,108.0	9.3%
Químicos y Fertilizantes	901.8	6.1%	957.0	7.8%	850.8	7.1%
Metales	839.8	5.7%	664.7	5.4%	716.8	6.0%
Intermodal	744.6	5.0%	544.1	4.3%	596.1	5.1%
Energía	741.5	5.0%	679.1	5.5%	594.7	5.0%
Cemento	639.1	4.3%	647.0	5.3%	718.0	6.0%
Total de Segmentos	12,394.9	84.0%	10,527.1	85.5%	10,331.5	86.7%
Reducción de descuentos	1,710.8	11.6%	1,095.4	8.9%	915.7	7.7%
Car Hire	226.9	1.5%	336.8	2.7%	322.0	2.7%
Pasajeros	101.9	0.7%	107.1	0.9%	122.9	1.0%
Otros	316.4	2.1%	241.3	2.0%	224.5	1.9%
Total	14,750.8	100.0%	12,307.7	100.0%	11,916.6	100.0%

Agrícola:

Durante el 2010 el segmento de productos Agrícolas tuvo un crecimiento de 11.4% en comparación con el 2009, en términos de carros movidos. El principal crecimiento se dio en las importaciones vía las fronteras de Cd. Juárez, Chih. y Piedras Negras, Coah., seguido de un crecimiento de grano de las cosechas nacionales, especialmente la cosecha del Noroeste del País (Sonora y Sinaloa) con movimientos de maíz blanco hacia los centros de consumo del centro del país. La recuperación que se tuvo durante 2010 superó incluso los volúmenes movidos durante el 2008.

El segmento de productos Agrícolas representa el 28.6% de los ingresos comerciales de Ferromex y el 23.1% del volumen, con lo que constituye el mayor segmento de mercado atendido en Ferromex, atendiendo a las industrias de alimentos balanceados para consumo animal (Avicultura, Porcicultura, ganado lechero y de engorda y mascotas), molinos de trigo y maíz, fábricas de aceite, almidones y jarabes de maíz, pastas alimenticias y la Industria de la masa y la tortilla. El maíz sigue siendo el producto de mayor volumen dentro del segmento, representando el 35%, seguido de trigo, frijol soya y sorgo.

Para la atención de las cosechas nacionales, Ferromex continúa incrementando la flota de tolvas graneleras dedicadas a este servicio, así como llevando a cabo inversiones en infraestructura que permitan ampliar nuestra capacidad de desalojo del grano, apoyando al desarrollo tanto de las regiones como del país.

Se han incrementado los movimientos de granos destilados provenientes de la industria de la fabricación de etanol en los Estados Unidos de América, como una alternativa de abastecimiento de materia prima para la elaboración de alimentos balanceados para animales.

En el 2010 se terminó de construir una instalación en nuestra frontera de Piedras Negras, Coah., autorizada por el Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria (SENASICA) para fungir como punto de inspección para la importación de cárnicos congelados que empezaremos a transportar en el 2011.

Entre los principales clientes del segmento destacan:

Fábricas de aceite vegetal comestible, como son: Aceites, Grasas y Derivados, S.A. de C.V., Proteinol, S.A. de C.V., Fábrica de Jabón la Corona, S.A. de C.V., entre otros.

Fábricas de alimentos balanceados para animales, atendiendo a las dos cuencas lecheras y de producción pecuaria más importantes de México, Los Altos de Jalisco y el área de La Laguna, así como las zonas de producción pecuaria en los estados de Guanajuato y Aguascalientes.
Entre los principales clientes están: Proan, Lala, Bachoco, Empresas Guadalupe, Tyson, etc.

Molinos de trigo y fábricas de pastas alimenticias como son: La Moderna, La Italiana, Grupo Kasto, Grupo Guadalupe, Munsa Molinos, Grupo Contri, Gamesa, entre otros.

Molinos de harina de maíz, siendo los principales: Maseca y Minsa.

Fábricas de almidones y jarabes de maíz, Almidones Mexicanos y CPIngredientes.

De igual forma, atendemos varias de las principales cosechas del país: Sinaloa, Sonora, Chihuahua, Jalisco, Guanajuato.

Ferromex continúa con su compromiso de seguir apoyando la industria básica alimentaria de México a través de ofrecer una opción de transporte confiable y eficiente.

*Productos
Industriales:*

Este es el segmento con mayor diversificación de mercados, tales como Cerveza, Papel, Cartón, Maquinaria y Equipo Ferroviario, Productos Ligeros y Voluminosos, Azúcar, Vidrio, Cerámica, Productos Forestales, Abarrotes, Lácteos, Implementa Militar, Electrodomésticos, entre otros. Los principales clientes son: Crown Imports Llc, Grupo Modelo, Biopappel, Grupo COPAMEX, Grupo FEMSA, Smurfit, Sucden Trading México, Grupo Inland. Mabe, Productora Industrial Azucarera, Trinity Industries.

Las acciones estratégicas en este segmento están orientadas al incremento de las exportaciones de cerveza por las fronteras de Cd. Juárez, Piedras Negras y Nogales así como al manejo de mayores volúmenes de envases y productos ligeros y voluminosos que hoy se mueven en autotransporte mediante el aprovechamiento de la flota de furgones de alta capacidad y al crecimiento de otros mercados como el azúcar, el papel, los electrodomésticos y la madera, promoviendo los servicios puerta a puerta en las vías al servicio del público de las principales estaciones y utilizando los servicios de empresas dedicadas al cruce de andén, logrando llegar así a aquellas empresas que tienen necesidad de transporte y no cuentan con infraestructura ferroviaria.

Durante el ejercicio 2010 el segmento de Productos Industriales, representó el 10.0% del total de los ingresos de Ferromex y el 8.9% de las ton-km netas.

Durante el 2010 Ferromex realizó el arrendamiento de furgones de alta capacidad para atender a los clientes de este segmento.

La estrategia de prospección logró que 5.5% del total de los ingresos del segmento correspondieran a nuevos negocios.

Minerales:

En el 2010 se logró rebasar lo presupuestado para ese año en un 10.8% en ingresos, un 26.2% en carros y un 21.5% en toneladas-kilómetro.

Destacan en estos resultados los tráficos de mineral de hierro para Ternium que significaron el 75% del total de los carros movilizados.

Igualmente es para destacarse el reinicio a principios del año, de los movimientos para Mittal Steel de concentrado de hierro de Valderrain al Puerto de Guaymas, a razón de 1,750 carros por mes. En el último trimestre del año se inició el movimiento de 2,400 carros mensuales en trenes unitarios en esa misma ruta.

Para el cliente AHMSA se consolidó e incrementó un total de 3,356 carros pasando de 4,643 carros en el 2009 a 7,999 en el 2010, para el tráfico de finos de mineral entre el Puerto de Altamira y Monclova, Coah., implementándose severas medidas de protección ambiental.

Se reactivó la ruta de concentrado de cobre de importación de Arizona por Nogales con destino a Guaymas con plan de movilizar 130 carros por mes para próximo año.

Grupo México.

Después de casi tres años de huelga, a finales del 2010 reiniciaron los tráficos de concentrado de cobre que se originan en Cananea. Se registraron ingresos por \$9.7 millones de pesos y se movilizaron 425 carros.

En el 2010 el segmento de minerales representó 9.5% de los ingresos totales de Ferromex en comparación con lo registrado en el 2009 que fue de 9.0%.

Automotriz:

La cobertura de la red de Ferromex le ha permitido posicionarse estratégicamente en las zonas de mayor consumo del País (Guadalajara, Monterrey, Hermosillo y Ciudad de México), logrando poco a poco penetrar el mercado de distribución doméstica, anteriormente cautivo por el autotransporte.

El mercado de las autopartes representa un gran potencial de crecimiento pensando en el nuevo proyecto de producción de motores de una de las armadoras.

Nuestros clientes son: General Motors, Chrysler, Ford, Nissan, Renault, Honda, Volkswagen, Toyota y Suzuki.

En el 2010 el segmento Automotriz se consolidó como el tercer segmento dentro de Ferromex en términos de ingresos, representando el 9.7% del total de los ingresos de la Compañía y el 4.2% de las ton-km netas.

El mercado doméstico muestra recuperación pero todavía enseña potencial de crecimiento, considerando que el 2010 no rebasó el millón de vehículos nuevos vendidos. La producción de vehículos de exportación mostró un crecimiento del 52% en comparación al 2009 lo que llevó a México a un máximo histórico de 1.9 millones de vehículos.

El segmento Automotriz obtuvo resultados de máximos históricos en cuestión de ingresos y vehículos transportados.

Químicos y Fertilizantes:

Los principales productos transportados en 2010 fueron las resinas plásticas, sulfato de sodio, ácido sulfúrico, carbonato de sodio, fertilizantes, amoniaco, sal común y nitrato de amonio, representando el 84% de los ingresos del segmento.

Los principales clientes son: Southern Copper Mexico, Industrias Peñoles, Searles Valley Minerals, M&G Polímeros, Fábrica de Jabón La Corona, Fertilizantes Tepeyac, Dow Química, Grupo Reyes, DuPont y Saint Gobain México. En el año 2010, se alcanzó un 9.5% de crecimiento en el movimiento de Fertilizantes. También se obtuvo un crecimiento de 2% en los movimientos de Carbonato de Sodio que se lograron en el 2009 con la conversión de volúmenes de Saint Gobain a la ruta de FXE.

En el ejercicio 2010 este segmento representó el 6.1% de los ingresos de la Compañía y el 6.9% de las ton-km netas.

Cemento:

En este segmento Ferromex proporciona servicios a las principales plantas cementeras del país. Dichos clientes son: Cementos Mexicanos, Holcim-Apasco, Cementos de Chihuahua, Cementos Cruz Azul y Cementos Moctezuma. En este segmento se transporta tanto producto a granel como ensacado.

En el año 2010 este segmento representó el 4.3% del total de los ingresos de la Compañía así como el 5.2% de las ton-km netas.

Durante el primer semestre de 2010 continuaron a la baja los movimientos de este producto; para el segundo semestre se inició una ligera tendencia de aumento que permitió reducir la caída respecto al 2009. Cabe mencionar que la estrategia de desarrollar nuevos Centros de Distribución en coordinación con los clientes, permitió a Ferromex compensar parcialmente la baja en los ingresos.

Metales: En Ferromex se registró un crecimiento en carros de 13,678 que representó un 26.7%, pasando de 51,188 carros en el 2009 a 64,866 en el 2010.

Se registraron importantes incrementos en los tráficos de los clientes más importantes del segmento como son: Grupo Deacero y Ternium.

Grupo Deacero aportó el 44% de los volúmenes movilizados en el 2010, con más de 30,000 carros, cifra superior en 20% a la presupuestada en el 2010.

Ternium tuvo también un importante crecimiento del 68% en ingresos y 46% en carros con relación al año 2009, principalmente en el movimiento de productos de acero como billets, varilla, rollos y alambρόn.

En el 2010 el segmento de Metales representó el 5.7% de los ingresos totales de Ferromex contra el 5.4% registrado en el 2009.

Intermodal: En el ejercicio 2010 el segmento Intermodal representó el 5.0% del total de los ingresos de la Compañía.

Debido a la recuperación del mercado, el movimiento de contenedores marítimos se mantiene como el principal tráfico representando el 79.5% del segmento contribuyendo con el 64% del ingreso total.

Así mismo, durante 2010 el mercado doméstico tuvo un crecimiento de 57% en volumen participando con el 8.6% del volumen total del segmento y el 25% de los ingresos del mismo. Por su parte, el mercado transfronterizo, impulsado principalmente por el movimiento de autopartes, representó el 11.9% del volumen total y el 11% de los ingresos.

Los principales clientes del Intermodal son: Hapag Lloyd, American President Lines, Mediterranean Shipping Company, Union Pacific Distribution Services, Pacer Stacktrain, Procter and Gamble, Bonafont, Wal-Mart, Jumex, entre otros.

Energía: Se destaca de manera importante los tráficos de carbón para la planta de Comisión Federal de Electricidad (CFE) en Nava, Coah., así como los movimientos de carbón de la mina de Cemex (Carbonífera San Patricio) en Aura, hacia Altamira (exportación a China), y la recuperación de los tráficos de carbón para Altos Hornos en Cd. Frontera con origen en Altamira, y que en su conjunto crecieron un 78% con relación a lo registrado en el 2009.

En contraparte los tráficos de coque para la industria Cementera (Cemex México, Cementos Apasco y Cementos La Cruz Azul) tuvieron un ligero decremento del 4% en ingresos debido a la situación del mercado de sus productos.

Es de resaltar que a finales del 2010 se celebró un contrato por 3 años con PEMEX para el movimiento de combustóleo pesado de la Refinería de Tula a la central termoeléctrica de la CFE en Manzanillo, Colima; lo cual representará el embarque de 1,000 carros mensuales con un ingreso aproximado de 1,050 millones de pesos.

En el 2010 el segmento de Energía representó el 5.0% de los ingresos totales de Ferromex en comparación con el 5.5% registrado en el 2009.

Reducción en Descuentos: La Compañía instauró a mediados de noviembre 2004 un mecanismo de ajuste a los descuentos otorgados a los clientes, el cual se calcula en función del impacto en las variaciones de los precios del diesel.

Car hire: Este rubro corresponde al ingreso obtenido por el uso de unidades de arrastre propiedad de Ferromex por otros ferrocarriles. A diciembre del 2010, este rubro representó el 1.5% de los ingresos totales para Ferromex.

Pasajeros: Bajo la concesión Ojinaga – Topolobampo, Ferromex cuenta con el permiso para el transporte de pasajeros a lo largo de dicha ruta y se proporciona en dos tipos de trenes: Primera Express y Clase Económica. En consideración por este servicio, la SCT otorga un subsidio a Ferromex cuyo presupuesto se determina por anticipado cada año y está sujeto a aprobación por parte del Congreso de la Unión. El subsidio es pagado trimestralmente y está basado en los gastos y costos de tripulaciones, combustibles, aceite, mantenimientos, vías, depreciaciones, etc., y 20% de los costos directos incurridos en el servicio y cobros de las tarifas subsidiadas. Trimestralmente Ferromex proporciona la información estadística y SCT., efectúa el cálculo y el pago correspondiente. El monto del subsidio en 2010 fue de \$9.1 millones de pesos. El subsidio puede ser eliminado si la SCT determina que el servicio no se requiere en dichas comunidades a causa de la existencia de otras opciones de transporte o la tarifa sea suficiente para pagar los costos del concesionario.

En el mes de diciembre de 2009 la SCT determinó la suspensión del servicio entre Felipe Pescador-Torreón, siendo la última corrida el 9 de julio de 2010. Durante 2010 no se recibió subsidio alguno.

Asimismo, Ferromex opera una línea de pasajeros entre Guadalajara y Amatitán, Jalisco, en la División Guadalajara bajo el nombre de Tequila Express. Esta línea de pasajeros da servicio durante los fines de semana y sirve de atracción turística para las personas que visitan Guadalajara.

Otros: Este rubro representa el total de ingresos no relacionados directamente con el transporte de carga o pasaje, siendo los principales renta de locomotoras, servicios de arrastre, demoras y derechos de paso y representaron el 2.1% del total de ingresos para Ferromex.

v) *Legislación Aplicable y Situación Tributaria*

Aspectos Generales del Marco Regulatorio

A continuación se mencionan las principales leyes, reglamentos y disposiciones que regulan el negocio en materia ferroviaria:

- *Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*
- *LRSF*, que regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.
- *RSF*, que regula de manera específica y detallada lo dispuesto por la LRSF.
- *Ley de Vías Generales de Comunicación*, cuyas disposiciones son aplicables en materia ferroviaria, a falta de disposición expresa en la LRSF.
- *Ley General de Bienes Nacionales*, que regula lo relativo al uso, aprovechamiento y explotación de bienes del dominio público.
- *Ley Federal de Procedimiento Administrativo*, esta ley regula los actos, procedimientos y resoluciones jurídicas de la Administración Pública centralizada.
- *Códigos de Comercio y Civil Federal*, estas regulaciones solamente se aplican de manera supletoria a la operación ferroviaria.
- *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente*, esta ley tiene como finalidad la protección ecológica y ambiental, así como las multas y sanciones aplicables en caso de violación a esta normativa.

- *Concesiones otorgadas por la SCT a Ferromex*, que son los documentos constitutivos de los derechos para construir, operar y explotar vías férreas cuando son vías generales de comunicación.
- Reglamento para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, que establece diversas reglas para el transporte de este tipo de mercancías.
- *Normas Oficiales Mexicanas*, las cuales determinan las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares.

El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y por tanto, corresponde al Gobierno Mexicano promover el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte.

La LRSF y el RSF establecen el marco legal general para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares. De acuerdo a las referidas disposiciones, las vías férreas son vías generales de comunicación cuando: (i) comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas; (ii) en todo o parte del trayecto, estén dentro de la zona fronteriza de 100 kilómetros o en la faja de 50 kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones; y (iii) entronquen o conecten con alguna otra vía férrea que por sus características sea considerada como vía general de comunicación, siempre que presten servicio al público. Las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país, no son consideradas como vías generales de comunicación. Se considera parte de una vía general de comunicación ferroviaria el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria. Tanto las vías generales de comunicación ferroviaria, como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares, son de jurisdicción federal, de modo que corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación del marco legal, quienes cuentan con facultades suficientes para proveer lo necesario a efecto de que no se interrumpa la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

La LRSF y el RSF clasifican al servicio público ferroviario en dos:

- *Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros*. El que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas. El servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, atendiendo a la forma de operación y a la calidad de servicio, así como al ámbito territorial, se clasifica en las siguientes modalidades: (i) regular, el cual está sujeto a un horario e itinerario que deben registrarse ante la SCT y colocar anuncios en las estaciones con diez días de anticipación a su entrada en vigor. A su vez, este tipo de servicio se divide en urbano, suburbano e interurbano; y (ii) especial, en el cual el horario, itinerario y las paradas se determinan en cada caso, y se divide en turístico o particular.
- *Servicio público de transporte ferroviario de carga*. El que se presta en vías férreas destinado al transporte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros. La SCT mediante las normas oficiales mexicanas y el reglamento específico, regulan el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en las vías férreas. Para la prestación de este servicio, los prestadores deben llevar un registro de las solicitudes de transporte de carga que se presenten en el que se indique el nombre del solicitante y la fecha de presentación, y serán responsables de la carga, con excepción de los casos expresamente señalados en la LRSF. El servicio de transporte de carga se prestará en las modalidades de general y especializada, que a su vez se clasificará atendiendo a la conformación del tren y al tipo de servicio. La SCT está facultada para establecer normas aplicables a las diferentes clases de servicios de carga.

En términos de la LRSF, se requiere concesión para construir, operar y explotar una vía general de comunicación ferroviaria, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros. Una concesión debe otorgarse a través de un proceso de licitación pública, excepto en el caso de los estados, municipios y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal, a quienes se les asignara una concesión.

La SCT es la principal autoridad reguladora del sistema ferroviario en México y sus facultades se encuentran previstas en la LRSF y su Reglamento Interior, para desempeñar, entre otras, las siguientes funciones: (i) planear, formular y conducir las políticas, y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario; (ii) otorgar las concesiones y permisos a que se refiere la LRSF; verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación; (iii) determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares mediante la expedición de normas oficiales mexicanas; (iv) verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables; (v) establecer bases de regulación tarifaria; (vi) imponer sanciones de hasta 25,000 salarios mínimos por la omisión a la observancia y aplicación de las disposiciones de la LRSF y el RSF; (vii) integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a la LRSF; (viii) interpretar la LRSF para efectos administrativos; y (ix) las demás que señalen la LRSF y otras disposiciones aplicables.

Las concesiones se otorgan hasta por un plazo de cincuenta años, y pueden ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de cincuenta años, siempre que el concesionario: (i) haya cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar; (ii) lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión; (iii) acepte las nuevas condiciones que se establezcan para la concesión; y (iv) hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en el RSF y demás disposiciones aplicables.

Las vías generales de comunicación ferroviaria en todo momento se mantienen dentro del dominio público del Gobierno Federal; las vías férreas que se construyen al amparo de un título de concesión, pasan a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.

Previa autorización por parte de la SCT, los concesionarios pueden constituir gravámenes sobre los derechos derivados de una concesión, aún cuando bajo ninguna circunstancia se pueden gravar los bienes del dominio público que sean objeto de la concesión, de ahí que en casos de ejecución de una garantía, en ningún caso se otorgará el carácter de concesionario al acreedor o tercero adjudicatario. De igual forma, previa autorización, los concesionarios pueden ceder total o parcialmente los derechos y obligaciones establecidas en la concesión, siempre y cuando el cesionario se comprometa a cumplir con las obligaciones pendientes y acepte las condiciones que al efecto establezca la SCT, en el entendido que los concesionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión, los derechos en ésta conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o estado extranjero.

De conformidad con la LRSF, en situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades competentes prestarán en forma directa la vigilancia para preservar la seguridad de los pasajeros, de la vía general de comunicación ferroviaria, los servicios ferroviarios, la carga, las instalaciones de servicios auxiliares y el equipo ferroviario. Excepto en las situaciones descritas anteriormente, la vigilancia es responsabilidad del concesionario y debe realizarse conforme a las disposiciones aplicables en la materia y los lineamientos que al efecto establezca la SCT, asimismo los concesionarios tienen la obligación de contar con pólizas de seguros (y de mantenerlas vigentes) que amparen los daños totales o parciales en caso de robo o accidente por cualquier causa, incluyendo el caso fortuito o fuerza mayor.

La LRSF únicamente establece que: Art. 46: Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, sujetos solamente a lo siguiente: (i) deben representar los máximos precios y ser registradas en la SCT, al menos 10 días hábiles antes de hacerlas efectivas, y (ii) deben ser implementadas sobre bases no discriminatorias y de igualdad hacia los clientes. Para el caso de que la SCT, en conjunto con la CFC, encuentre que una tarifa es anti-competitiva por ser la única transportación alternativa disponible o económicamente factible para el cliente y por no existir rutas alternativas disponibles o sustituibles para embarcar los productos, la SCT podrá imponer bases de regulación tarifaria. A la fecha la SCT no ha impuesto bases de regulación tarifaria para la prestación del servicio ferroviario de carga.

Las concesiones otorgadas por la SCT se dan por terminadas, según sea el caso, por: (i) vencimiento del plazo establecido en la Concesión o sus prórrogas; (ii) renuncia del titular; (iii) revocación de la concesión por la SCT; (iv) rescate de los bienes del dominio público objeto de la concesión; (v) desaparición del objeto de la concesión; o (vi) liquidación o quiebra de la concesionaria. La terminación de la concesión no extingue las obligaciones contraídas por el concesionario durante su vigencia. Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, deberán revertirse a la Nación en buen estado operativo y sin costo alguno, teniendo el gobierno federal derecho de preferencia para adquirir el equipo ferroviario y demás bienes que considere necesarios para continuar con la prestación del servicio.

La SCT podrá revocar la concesión otorgada, cuando el concesionario: (i) no ejerza los derechos conferidos en la concesión durante un período mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento; (ii) interrumpa la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, sin causa justificada ante la SCT; (iii) ejecute u omita actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello; (iv) incumpla con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; (v) aplique tarifas superiores a las registradas o, en su caso, a las autorizadas; (vi) cambie de nacionalidad; (vii) ceda, grave o transfiera la concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a la misma, en contravención a lo dispuesto en la LRSF; (viii) no otorgue o no mantenga en vigor la garantía de cumplimiento de la concesión, o las pólizas de seguros sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo de arrastre, o; (ix) incumpla cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la LRSF, en el RSF y en el título de concesión. La SCT procederá de inmediato en los casos de los incisos i, vi y vii; en los supuestos mencionados en los incisos ii y v, la SCT sólo podrá revocar la concesión previa sanción al concesionario por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en el mismo inciso y en los incisos iii, iv, viii y ix por lo menos en cinco ocasiones.

En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el gobierno federal podrá requisar las vías generales de comunicación ferroviaria, los equipos ferroviarios, los servicios auxiliares y demás bienes muebles e inmuebles y disponer de todo aquello que juzgue conveniente, según se establece en la Ley ferroviaria. De igual forma, el gobierno federal podrá utilizar el personal que estuviere al servicio de la vía requisada cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron. Excepto en el caso de guerra internacional, el gobierno federal deberá indemnizar a los concesionarios, pagando daños y perjuicios a su valor real. En caso de que no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y en el caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio de ingreso neto en el año anterior a la requisa. Cada una de las partes cubrirá la mitad de los gastos que se originen por el peritaje.

El derecho de Ferromex, para la operación y explotación de vías férreas, deriva de una concesión otorgada el 22 de junio de 1997 por la SCT a Ferrocarril Pacífico Norte (hoy Ferromex), a través de un procedimiento de licitación realizado en términos de la LRSF. El objeto de la concesión es el uso, operación y explotación de la vía general de comunicación ferroviaria que corresponde a la vía troncal del Pacífico- Norte y comprende la prestación del servicio público ferroviario de carga y el uso y aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público que al efecto se describen en el título de la propia concesión, mismo que durante su vigencia permite a Ferromex, además de los aspectos ya mencionados, prestar los servicios auxiliares de terminal de carga, de centros de abasto para equipo

ferroviario, de talleres de mantenimiento y de transbordo y transvase.

Ferromex, cuenta con otras dos concesiones, una sobre la vía corta Ojinaga-Topolobampo otorgada el 22 de junio de 1997 y la otra sobre la vía general de comunicación ferroviaria Nacozari del 27 de agosto de 1999, las cuales regulan el mismo objeto, con diferencia que la primera, además, contempla el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros.

En términos de la Ley Federal de Derechos, Ferromex debe pagar al Gobierno Federal un derecho de uso de los bienes concesionados calculado con base en los ingresos brutos anuales obtenidos por el uso, goce, explotación de los bienes del dominio público. Bajo los términos de las concesiones, el Gobierno Federal tiene el derecho de recibir pagos equivalentes al 0.5% de los ingresos brutos de la Compañía durante los primeros 15 años de la concesión y 1.25% por los años remanentes del período de concesión. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2010 y 2009 el importe de estos pagos ascendió a \$73.3 millones de pesos y \$59.2 millones de pesos, respectivamente.

No obstante de que actualmente los estatutos sociales de GFM prevén una limitante en cuanto a la participación de la inversión extranjera en su capital social, con fecha 19 de julio de 1999 se presentó ante la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras una solicitud a fin de que la inversión extranjera participe mayoritariamente en su capital social. Mediante oficio número 514.113.00- 17880 de fecha 17 de septiembre de 1999, la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, otorgó a GFM la autorización correspondiente.

Regulación

La LRSF fue publicada el 12 de mayo de 1995. De conformidad con el Artículo 46 de dicha ley y su reglamento, los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, sujetándose solamente a lo siguiente: (i) las tarifas deben ser establecidas de acuerdo a los tipos de productos a transportar; (ii) deben representar los precios máximos aplicables y ser registradas ante la SCT con un mínimo de 10 días hábiles de anticipación a su aplicación; (iii) deben ser aplicadas de manera no discriminatoria y deberán ser las mismas para los clientes en igualdad de condiciones; y (iv) la SCT, con la opinión de la CFC, podrá establecer bases tarifarias cuando considere que no existe competencia efectiva. Se considera que no existe competencia efectiva si: a) es el único prestador de servicio ferroviario o modo de transporte en la misma ruta o económicamente factible para el cliente y b) no hay rutas alternativas disponibles.

Ferromex determina sus tarifas con respecto a las condiciones de mercado de transporte y a sus costos de operación que garanticen una operación segura. Las tarifas registradas ante la SCT son de aplicación general y constituyen la tarifa máxima aplicable pudiendo cambiar sus tarifas registradas en el momento que lo requiera, en una o varias categorías de productos.

Ferromex es libre de otorgar descuentos en sus tarifas, considerando factores tales como: las economías de escala alcanzada por mayor volumen, la propiedad del equipo, el número de carros por embarque, el tipo de servicio, el peso del producto, el aprovechamiento del equipo, la capacidad de carga y descarga, etc.

Ferromex sigue la política de que sus tarifas le permitan mantener un nivel razonable de utilidad y que éstas sean competitivas contra las de otros medios de transporte. Considerando que las tarifas fueron mantenidas artificialmente en niveles bajos durante el período de control gubernamental, Ferromex estima que los clientes del ferrocarril, en general, han aceptado incrementos de precios mayores a los que estaban acostumbrados antes de 1998, a causa de la mejora del servicio y la modernización de los equipos con que se proporciona actualmente el servicio ferroviario en México.

vi) Recursos Humanos

Al 31 de diciembre de 2010, Ferromex tenía 7,430 empleados y 6,953 al 31 de diciembre de 2009, de los cuales 5,616 y 5,170, respectivamente, eran personal sindicalizado y 1,814 y 1,783, respectivamente, eran empleados de confianza. Al 31 de diciembre de 2008 Ferromex contaba con 7,180 empleados de los cuales 5,340 eran sindicalizados y 1,840 empleados de confianza.

Desde el inicio de Operaciones, Ferromex acordó con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros un Contrato Colectivo de Trabajo, que incluía los Convenios de Modernidad y Productividad, lo que se ha traducido en una fuerza de trabajo flexible, mayormente cooperativa y eficiente.

vii) Desempeño Ambiental

Las Concesiones que Ferromex obtuvo del Gobierno Federal Mexicano para operar la Línea Troncal del Pacífico- Norte, la vía corta Ojinaga-Topolobampo y la vía ferroviaria de Nacozari, señalan las responsabilidades y obligaciones del Gobierno Federal y Ferromex en materia ambiental. Establece que la restauración del suelo, subsuelo y mantos freáticos contaminados por las operaciones de FNM antes de la entrega de las instalaciones a Ferromex, es responsabilidad de FNM, y subsidiariamente por el Gobierno Federal, corregir esos pasivos ambientales. Ferromex, a su vez, adquirió la obligación de hacer las inversiones necesarias para prevenir la contaminación de suelos y mantos freáticos en diez y nueve talleres y zonas de abasto que recibió con la Concesión, de modo que sólo puede ser responsabilizada por daños ecológicos y ambientales posteriores al acto de entrega-recepción de la Concesión, por sus propios actos u omisiones, en los términos de las leyes aplicables y las disposiciones que existan en esa materia, siendo igualmente responsable de las enmiendas, modificaciones y obras de infraestructura y superficie que se realicen en los talleres y centros de abastecimiento que opera, y por lo tanto, le serán aplicables las disposiciones legales en la materia. Ferromex concluyó, en diciembre de 2003, con la totalidad de las inversiones en infraestructura ambiental en las antiguas instalaciones que recibió de FNM destinadas a prevenir la contaminación de suelo, subsuelo y mantos freáticos.

El pasado diciembre de 2010 Ferromex recibió de la PROFEPA la recertificación, por segunda ocasión, del Taller de Locomotoras de Guadalajara como taller “Certificado de Industria Limpia”, y obtuvo por primera vez, para el Taller de reparación de Carros de Ferrocarril de Guadalajara, el “Certificado de Calidad Ambiental” reflejando así, el compromiso de Ferromex con el medio ambiente.

viii) Información de Mercado

Durante 2010, Ferromex, generó ingresos por \$14,750.8 millones de pesos, con un volumen de carga transportada que fue de 54.5 millones de toneladas brutas con un recorrido promedio de 831.4 kilómetros, lo cual arrojó un total de 45.3 mil millones de ton-km netas. Se continuó con el desarrollo de los puntos fronterizos y puertos, realizando importantes inversiones en infraestructura con objeto de prestar un mejor servicio a las importaciones y exportaciones. En el año 2010, se invirtieron US\$ 126.9 millones para un acumulado de US\$1,457.1 millones en el período 1998 a 2010 (por su parte GFM no invirtió en locomotoras en 2010, para un acumulado de US\$303.8 millones en el período 1998 a 2010).

Las inversiones realizadas en Infraestructura, incluyen la rehabilitación acumulada desde su inicio de 1,777 km-vía con riel nuevo y 681 km-vía con riel de recobro (en el año 2010 la rehabilitación con riel nuevo fue de 90 km-vía y con riel de recobro de 55 km-vía, además la aplicación de 240,368 durmientes, equivalente a 129.8 kilómetros), han permitido incrementar la capacidad de carga en las líneas a 130 toneladas brutas por carro en la red básica, que es un estándar en Norteamérica, mejorar la seguridad de la operación y aumentar la velocidad de los trenes. Se realizaron trabajos de ampliación en la línea “TE” para dar servicio a una planta Cementera, se concluyó la ampliación y/o rehabilitación de 5 laderos, y la construcción de un nuevo centro de despacho en Torreón Coah. para la zona norte de la red de Ferromex, concentrando los anteriores centros de despacho de Chihuahua y Hermosillo en Nogales, Son. Adicionalmente se realizaron trabajos de protección ferroviaria con la instalación de un circuito cerrado de televisión, se concluyó la construcción de la barda perimetral en el patio de Mexicali, B.C., también se inició la construcción de una nueva Terminal en Río Escondido, Coah.

Los indicadores de seguridad y eficiencia operativa se mantuvieron en niveles estables durante el 2010 con respecto a 2009. El consumo de litros de diesel por millar de toneladas-kilómetro brutas aumentó un 8.24% respecto al año 2009, pasando de 4.49 en 2009 a 4.87 en 2010. Con relación al índice de accidentes mejoró un 10.8% pasando de 0.83 en 2009 a 0.74 en 2010, adicionalmente se siguen realizando los trabajos necesarios para abatir este indicador, el índice sólo considera accidentes generales y locales según el costo del accidente; y por último la disponibilidad de locomotoras se encontró en niveles de 92.59% en 2010 y la disponibilidad de carros aumentó ligeramente respecto al año 2009, pasando de 96.9% en 2009 a 97.4% en 2010. El tonelaje bruto por tren se mantiene alrededor de 5,000 toneladas por tren.

El volumen de exportación con Norteamérica aumentó 26.2% en comparación con 2009, generado principalmente por la recuperación económica de Estados Unidos, sobre todo en el sector manufacturero.

Ferromex compete con otros ferrocarriles y autotransportistas, siendo su principal competidor KCSM, el cual opera la segunda línea más larga en México (la línea Noreste que corre de Nuevo Laredo, Tamaulipas a la Ciudad de México).

Tarifas

Entre 1995 y 1997 se llevó a cabo el proceso de apertura a la inversión en el sistema ferroviario mexicano, incluyendo el proceso de licitación pública de los títulos representativos del capital social del FPN, titular de la concesión para operar la línea ferroviaria del Pacífico-Norte. Las tarifas hasta entonces estaban sujetas a la Tarifa Única de Carga y Express llamada "TUCE". Esta tarifa era el marco para fijar los precios de transportación de carga por ferrocarril, por cada categoría de producto y de acuerdo a las toneladas-kilómetro transportadas. La TUCE no consideraba los factores del mercado. A través de los años, la TUCE se ha incrementado sobre las tarifas originales basándose en los incrementos registrados en los principales insumos utilizados por el ferrocarril.

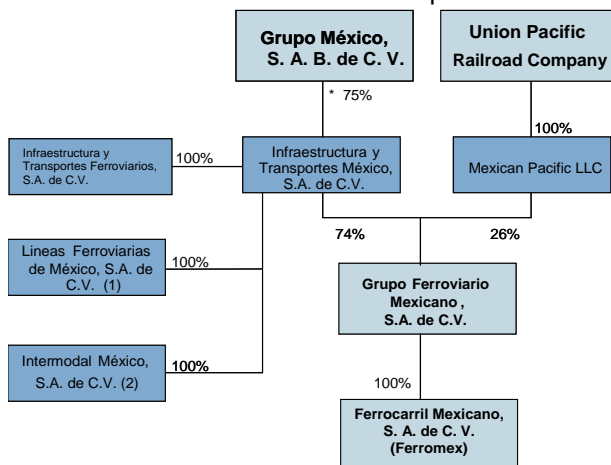
De conformidad con el Artículo 46 de la LRSF, los permisionarios y concesionarios fijarán libremente las tarifas, sujetos solamente a lo siguiente: (i) las tarifas deben ser establecidas de acuerdo a la clasificación de productos a transportar; (ii) deben representar precios máximos y ser registradas ante la SCT, al menos 10 días hábiles antes de hacerlas efectivas; (iii) deben ser aplicadas sobre bases no discriminatorias y de igualdad hacia los clientes; y (iv) la SCT, con la opinión de la CFC, podrá establecer bases tarifarias en caso de que no exista competencia efectiva. Se considera que no existe competencia efectiva si: a) es el único transporte alternativo disponible o económicamente factible para el cliente; y b) no hay rutas alternativas disponibles o sustituibles para embarcar los productos.

Ferromex determina sus tarifas con base en las condiciones competitivas del mercado de transporte y a sus costos de operación y que garanticen un margen razonable. Estas tarifas se modifican periódicamente buscando mantener márgenes saludables que le permitan ofrecer un servicio confiable y una operación segura.

ix) Estructura Corporativa

Ferromex es subsidiaria propiedad de GFM, una compañía tenedora de acciones, que actualmente es propiedad indirecta de Grupo México, a través de ITM, en un 74% y de UP en un 26%. La Compañía no tiene subsidiarias.

El siguiente cuadro muestra la estructura corporativa relacionada con Ferromex.



* Grupo Carso y Sinca Inbursa 25%.

(1) Propietaria del FFCC Texas Pacífico que corre de Presidio, Texas a San Angelo Junction, Texas.

(2) Tiene como objeto entre otros, la prestación de servicios intermodales, multimodales y de terminal intermodal para manejo de carga.

x) Descripción de los Principales Activos

Concesiones y Propiedades Ferroviarias.

Al cubrirse el último pago del precio de compra de las acciones de FPN (ahora Ferromex), en febrero de 1998, GFM recibió la concesión del Ferrocarril Pacífico-Norte y la concesión del Ferrocarril Ojinaga-Topolobampo, y adquirió un interés del 25% en el FTVM.

En agosto de 1999 GMEXICO, con la autorización de la SCT, transfirió a Ferromex la totalidad de sus derechos y obligaciones de la concesión de Nogales-Nacozari de conformidad con un Convenio de Cesión de Derechos.

Las Concesiones otorgan a Ferromex el derecho de usar, explotar y operar las vías generales de comunicación ferroviaria, el uso de los derechos de vía, centros de control de tráfico, las señales para la operación ferroviaria y los inmuebles del dominio público de la Federación correspondientes (en su conjunto, los "Bienes Concesionados"), para brindar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga (y adicionalmente el de pasajeros en el caso de la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo), así como sus servicios auxiliares (terminales de carga, centros de abastecimiento para el equipo ferroviario, talleres de mantenimiento, y transbordo y trasvase), durante un período de cincuenta años, renovable a su vencimiento hasta por cincuenta años como máximo, excepto el caso de la Concesión de la Vía General de Comunicación Ferroviaria Nacozari, la cual tiene una vigencia de treinta años, misma que es renovable hasta por el término que establece la ley. Las concesiones confieren a Ferromex el derecho exclusivo de proporcionar el servicio público de transporte ferroviario de carga por un período de treinta años, salvo el caso de la Concesión de la Vía General de Comunicación Ferroviaria Nacozari, la cual tiene un derecho exclusivo, por dieciocho años. De dicho derecho exclusivo se exceptúan los derechos de paso y derechos de arrastre que entraron y/o entran en vigor de acuerdo con lo señalado en las Concesiones y por los períodos señalados en las mismas. Al terminarse las concesiones, por cualquiera que sea la causa, los Bienes Concesionados serán devueltos, sin costo, al Gobierno Federal en buenas condiciones de operación.

La prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y servicios auxiliares están sujetos a las leyes mexicanas aplicables y a cualquier tratado internacional aplicable. Las concesiones le permiten a Ferromex modificar los Activos Concesionados sólo para la modernización, reconstrucción, conservación, mejora o mantenimiento de los mismos, y cualquier mejora se incluirá en la reversión al Gobierno Federal. Ferromex no será responsable por daños al medio ambiente atribuibles a las operaciones de FNM anteriores al otorgamiento de las concesiones. Ver "2. La Compañía –Descripción del Negocio: vii)- Desempeño Ambiental."

Bajo las concesiones o modalidades que imponga la SCT, Ferromex debe proporcionar ciertos servicios públicos, tales como servicio de transporte ferroviario a comunidades aisladas, transporte de agua a ciertas comunidades, de correo, de personas y equipo para operaciones de salvamento o auxilio, así como del personal y equipo de las fuerzas armadas. Las concesiones también requieren que Ferromex cumpla con las metas y compromisos de inversión estipulados en su Plan de Negocios, el cual debe actualizarse cada cinco años, y a mantener un seguro por la responsabilidad en la que incurra.

Bajo cada una de las concesiones, Ferromex puede determinar libremente las tarifas que se cobran por sus servicios, mismas que estarán sujetas a los requerimientos de registro bajo la LRSF y el RSF.

Por lo general, Ferromex es posesionaria del terreno correspondiente a sus concesiones (los terrenos son de propiedad Federal) al amparo del título de concesión. Las oficinas centrales de Ferromex se encuentran en la Ciudad de México. Además, Ferromex tiene cinco divisiones: Guadalajara, Hermosillo, Chihuahua, Monterrey-Ferromex y Centro-México con sede en Irapuato, Gto.

Descripción de las Propiedades

Ferromex cuenta con las concesiones sobre la vía de transporte ferroviario, que consisten en líneas troncales y secundarias, laderos y vía de patio, derechos de vía y los correspondientes puentes y túneles, control de tráfico y centros de despacho y señalización; patios de reparación, mantenimiento, transferencia de carga y de abastecimiento, e instalaciones terminales y estaciones y todos los aditamentos relativos a lo anterior. Adicionalmente Ferromex tiene la propiedad de equipo rodante relativo a servicios de carga y pasajeros, mantenimiento de vía; maquinaria y equipo usados para operaciones de reparación, mantenimiento y abastecimiento, tecnología de comunicaciones e información. Bajo los términos de las concesiones, todas las modificaciones y mejoras a los Activos Concesionados inmediatamente se convierten en parte de los mismos. Al terminar la concesión, todos los Activos Concesionados se devolverán al gobierno federal y deberán encontrarse en buenas condiciones de operación, con el desgaste y uso común esperado.

Vía y Derechos de Vía

El Sistema de Ferromex cuenta con un total de 8,111 Km. de vías de los cuales 7,108.6 Km. de vías principales y 1,001.9 Km. de ramales. El 74.0% de las líneas (6,034 Km.) está compuesto de vías elásticas de alto calibre sobre durmientes de concreto y madera y el 26.0%, (2,077 Km.) está compuesta de vía clásica sobre durmientes de madera. En Ferromex, el 47.8% (3,880 Km.) de vías cuentan con la infraestructura adecuada para soportar cargas de 130 toneladas brutas por carro de cuatro ejes, en los corredores de la red: Huehuetoca-Irapuato, Irapuato-Gómez Palacio-Cd. Juárez, Irapuato- Guadalajara-Manzanillo, Árbol Grande-Monterrey-Gómez Palacio y Piedras Negras- Ramos Arizpe; el 37.2% (3,018 Km.) permiten operar carros con 123 toneladas brutas en los tramos Nogales-Mazatlán-Guadalajara, Chihuahua-La Junta y Mexicali- Benjamín Hill; el 9.0% (733 Km.) con 120 toneladas brutas por carro en los tramos Ojinaga-Chihuahua y La Junta-Sufragio; el 3.4% (273 Km.) de las vías permiten cargas máximas de 110 toneladas brutas por carro, el restante 2.5% (207 Km.) operan carros con 100 toneladas brutas. En cuanto al gálibo de puentes y túneles, en 7,598 Km. igual al 93.7% de la red es posible correr trenes de doble estiba, no es posible en 513 Km. igual al 6.3 %, por galibo reducido en casi todos los 35 túneles ubicados en la línea "T", entre Guadalajara y Tepic, así como en los 90 túneles, del corredor Chihuahua-Topolobampo.

Al 31 de diciembre de 2010, Ferromex tenía un total de 1,701 Km. de vía secundaria, formada de vía en patios y laderos, cuyo principal propósito es facilitar el paso de los trenes en el sistema de una sola vía de Ferromex.

Talleres, Patios y Laderos. En 2010 Ferromex contó con tres talleres para la reparación o mantenimiento de sus 551 locomotoras; de los cuales, en Guadalajara se realizan trabajos de mantenimiento programado de locomotoras por parte de las empresas GE, GETS, Alstom, así como los talleres de Torreón y Chihuahua, que a partir de junio de 2001 están a cargo del mantenedor GE. Las locomotoras que tenía a su cargo el mantenedor MPI en Acámbaro y San Luis Potosí ahora se mantienen en el taller de Guadalajara de Ferromex, lo cual representa ahorros en arrastres de locomotoras a estos talleres.

Al 31 de diciembre de 2010 Ferromex tenía 16 instalaciones (entre vías de reparación, patios de inspección y talleres) para la reparación y mantenimiento de carros de carga. Las más importantes son las que se encuentran en Guadalajara, que es el principal taller de reparación en el sistema.

Actualmente, Ferromex cuenta con 21 depósitos para el abastecimiento de combustible y arena. Ferromex concluyó las adecuaciones en 7 zonas de abasto: Guadalajara, Sufragio, Irapuato, Chihuahua, Torreón, Cd. Juárez y San Francisco de los Romo.

Estaciones. Al inicio de operaciones Ferromex tenía 71 estaciones comerciales que brindaban servicio al público, sin embargo al llevarse a cabo un programa de centralización de las funciones comerciales en un Centro Nacional de Servicio a Clientes la mayoría de las estaciones han sido cerradas. Este programa se concluyó en el año 2003, reduciendo con esto gastos e incrementando la calidad del servicio a través de lo último en tecnología de comunicaciones incluyendo Internet.

Oficinas Divisionales. Cada una de las divisiones operativas de Ferromex cuenta con una oficina administrativa central desde la cual se manejan las operaciones divisionales del ferrocarril. Ferromex ha renovado las instalaciones en Hermosillo y Guadalajara y posteriormente se renovarán las restantes. Todas las mejoras, renovaciones y arreglos se sujetarán a los términos de la Concesión del Pacífico-Norte.

Para sus oficinas corporativas, Ferromex ocupa desde 1998, unas instalaciones rentadas en la Ciudad de México.

Equipo de Telecomunicaciones. En cuanto a Telecomunicaciones, Ferromex cuenta con una infraestructura y equipo de radio enlaces analógicos que datan del período de 1977 a 1982 y de una base menor de radio enlaces digitales instalados durante el año de 1995. Desde julio de 1999 a la fecha se dieron de baja los últimos enlaces satelitales dedicados que fueron contratados durante la administración de FNM. A partir de la concesión en 1998, se han venido instalando enlaces de microondas digitales en algunas estaciones y rutas, asimismo se modernizaron todas las radio bases para despacho de trenes, con lo cual se dispone de una cobertura actual para el Control y Despacho a Trenes del 100% del Territorio concesionado a Ferromex.

Locomotoras y Equipo Rodante. Al 31 de diciembre del 2010, Ferromex contaba con 551 locomotoras, incluyendo 100 locomotoras ES-4400AC adquiridas durante 2007, además de 15 locomotoras EMD70ACe y 60 locomotoras GE4400 adquiridas entre 1999 y 2006. La siguiente tabla muestra la edad promedio y el modelo de la flota de locomotoras. El equipo rodante de Ferromex consta de un total de 8,409 carros de carga, 7,288 se utilizan en servicio comercial y 1,121 se utilizan para apoyar las operaciones de carga. Para sus operaciones de servicio a pasajeros, dentro del total de la flota de Ferromex, se cuenta con una flota de 51 coches, 23 de los cuales son de primera clase, 14 son de segunda clase y 14 son de otros tipos.

Edad Promedio y Modelo de la Flota de Locomotoras de Ferromex

Número de Locomotoras	Fabricante	Caballos de Fuerza	Edad Promedio	Modelos
5	EMD ⁽¹⁾	1,200	56	SW-1000
15	EMD	1,500	37	SW-1504
53	EMD	2,000	40	GP-22-ECO GP-38 y GP-38-2
148	EMD	3,000	29	GP-40-2 y SD-40-2
15	EMD	4,300	3	SD-70ACe
3	GE ⁽²⁾	2,250	29	B-23-7
152	GE	3,000	23	C-30-7, C-30 SUPER-7, SUPER-7MP y C-36-7
60	GE	4,400	8	AC-4400 CW
100	GE	4,400	3	ES-4400 AC
551				

(1) Electro Motive Diesel

(2) General Electric

De las 551 locomotoras, 446 están dedicadas al transporte de carga, 10 a servicio a pasajeros y 95 son para servicios de patios. 419 locomotoras están bajo contrato de arrendamiento con GFM (véase iii Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos, Otros Contratos).

Carros por Tipo y Edad

Tipo de Carro	0-5 años	6-10 años	11-15 años	16-20 años	21-25 años	26-30 años	Más de 30 años	Total
Góndolas	335	200	--	41	17	1,141	2,613	4,347
Furgones	--	--	--	--	3	238	1,699	1,940
Tolvas	--	--	3	64	290	691	247	1,295
Plataformas	--	--	--	--	39	191	229	459
Carros tanque	--	--	--	--	4	9	135	148
Cabooses	--	--	--	--	--	30	62	92
Coches de Pasajeros	--	--	9	19	14	2	7	51
Carros camper	--	--	--	--	--	5	73	78
Total Carros	335	200	12	124	367	2,307	5,065	8,410

El total de la flota de carros incluye 7,288 carros para uso comercial (pasajeros y carga) y 1,122 para uso interno (que se utilizan para transportar materias primas para la reparación y mantenimiento de su infraestructura). A continuación se presenta el desglose correspondiente:

Carros para uso Comercial e Interno

Tipo de Carro	Uso Comercial	Uso Interno	Total
Góndolas	4,092	255	4,347
Furgones	1,816	124	1,940
Tolvas	1,003	292	1,295
Plataformas	326	133	459
Carros tanque	--	148	148
Cabooses	--	92	92
Coches de Pasajeros	51	--	51
Carros camper	--	78	78
Total	7,288	1,122	8,410

Adicionalmente la Compañía tiene arrendadas 3,691 unidades de arrastre de distintos tipos.

Todos los activos que posee la Compañía cuentan con una cobertura de seguros amplia y suficiente de acuerdo a prácticas generales de la industria; además la Compañía está obligado por el art. 192 del Reglamento del Servicio Ferroviario ante la S.C.T. a contratar seguros para garantizar cualquier daño a terceros, así como para garantizar los daños patrimoniales que sufra la concesión otorgada.

Desarrollo y Planes para Inversiones de Capital

Por lo que se refiere al sector ferroviario (incluyendo GFM), en el año 2010 se invirtieron US\$126.9 millones, para un acumulado de US\$1,760.9 millones entre 1998 y 2010.

xi) Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales

Las operaciones de Ferromex están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, y a regulaciones relativas a la protección del medio ambiente. Bajo estas leyes, se han emitido regulaciones concernientes a la contaminación del aire, suelo y del agua, estudios de impacto ambiental, control de ruido y desechos peligrosos. La SEMARNAT puede imponer sanciones administrativas y penales contra empresas que violen las leyes ambientales y tiene capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas disposiciones.

Al 31 de diciembre de 2010 se tienen las siguientes contingencias:

a. Negociaciones con una compañía operadora del Sistema Ferroviario Mexicano - La Compañía tiene saldos netos por cobrar con KCSM antes TFM, S.A. de C.V. (TFM) que provienen de 1998 a 2010 y actualmente se han llevado a cabo negociaciones para definir los montos pendientes por cobrar y por pagar por segmento (interlineal, derechos de paso y arrastres) que no se encuentran debidamente definidos en los títulos de concesión. Al 31 de diciembre de 2010 y de 2009, los saldos netos por cobrar ascienden a \$313.7 millones de pesos y \$348.6 millones de pesos, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía considera que ha valuado adecuadamente dichos saldos por lo que no ha registrado reservas adicionales para cubrir los posibles resultados a favor o en contra que podrían resultar de las negociaciones y de las conclusiones de los juicios indicados en los incisos siguientes.

b. Procesos judiciales y administrativos - La Compañía está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Compañía y sus asesores legales consideran que cualquier definición en su conjunto con respecto a estos procedimientos no tendría un efecto material adverso en la posición financiera o en los resultados de sus operaciones. Los principales procesos judiciales en los que se encuentra involucrada la Compañía son los siguientes:

b.1. Juicios Ordinarios Mercantiles en contra de KCSM. Ferromex promovió 3 juicios en contra de KCSM, solicitando la declaración judicial para determinar el monto por concepto de contraprestaciones por derechos de paso, tráfico interlineal e interconexión actualmente sólo uno de ellos sigue pendiente de resolverse:

- (1) Por el período comprendido entre el 19 de febrero de 1998 y el 31 de agosto de 2001, las cantidades reclamadas al inicio del juicio (valor nominal) ascienden a un total de \$792.7 millones de pesos y US\$20.6 millones. Después de todas las instancias judiciales se negó a Ferromex el amparo, reservándosele el derecho para volver a demandar y se le condenó en gastos y costas legales. Ambas partes interpusieron diversos recursos legales. En fecha 17 de junio de 2009 se notifica tanto al Juzgado de origen, como a la H. Quinta Sala Civil, el contenido de la resolución condenando a Ferromex al pago de gastos y costas del juicio por un monto aproximado de \$85 millones de pesos. Se liquidó un total de \$84.8 millones de pesos y se encuentra reflejado como otros gastos al 31 de diciembre de 2009. Por acuerdos de fecha 18 de mayo de 2010, publicados en el Boletín Judicial del 19 y que surtieron sus efectos el 20 del mismo mes y año, dictados en los diversos tocas 1344/01/28, /29, /30, /31 y /32 se ordenaron destruir los tocas, una vez que se comunicara a la Sala que el juicio se encontraba total y definitivamente concluido. No obstante lo anterior, y debido a que por sentencia de 3 de febrero de 2005 quedaron reservados los derechos de Ferromex para hacerlos valer en lo futuro, cabe destacar que Ferromex continúa teniendo derecho a cobrar las sumas de dinero correspondientes, por lo que actualmente está en estudio el proyecto de demanda a presentar.
- (2) Por el período comprendido del 1 de septiembre al 31 de diciembre de 2001, en el cual la cantidad reclamada (a valor nominal) asciende a un total de \$21.0 millones de pesos. Después de varias instancias y de recursos interpuestos por ambas partes, se dictó sentencia definitiva en la que se resuelve parcialmente a favor de Ferromex; no obstante, ambas partes interpusieron sus respectivos recursos de apelación, mismos que son declarados infundados y se confirma la sentencia definitiva. Ambas partes promueven demanda de amparo directo, concediéndose la protección constitucional a Ferromex y negándose el amparo a KCSM. El amparo concedido a

Ferromex lo fue para el efecto de que la parte demandada fuese condenada en costas en ambas instancias, por lo que mediante sentencia de 4 de noviembre de 2009, se dio cumplimiento a la ejecutoria de amparo, reiterando el fallo de primera instancia en sus términos, pero condenando a la parte demandada al pago de las costas en ambas instancias. Finalmente, mediante acuerdo de 26 de enero de 2010, se desprende que la Justicia de la Unión no amparó, ni protegió a KCSM y se ordena archivar el asunto como totalmente concluido. Con fecha 12 de agosto de 2010, se presentó el incidente de liquidación de intereses moratorios; mediante sentencia interlocutoria de 3 de septiembre de 2010, se resolvió el incidente en el sentido de aprobar la plantilla propuesta por Ferromex y se condenó a KCSM al pago de \$8 millones de pesos. El 14 de septiembre de 2010 Ferromex promovió incidente complementario de liquidación de intereses moratorios, respecto de los que se generaron del 13 de agosto de 2010 al 9 de septiembre de 2010, el 12 de octubre de 2010, el Juez del conocimiento dictó sentencia interlocutoria para resolver el incidente, en la cual se aprobó la planilla de liquidación de intereses propuesta por Ferromex. Las partes promueven diversos incidentes y recursos; finalmente por escrito presentado el 29 de octubre de 2010 KCSM exhibe billete de depósito por la cantidad de \$8.1 millones de pesos, en cumplimiento de la sentencias de 3 de septiembre y 12 de octubre de 2010, mismos que equivalen a la totalidad de la condena decretada en contra de KCSM por concepto de intereses moratorios. Por escrito de 4 de noviembre de 2010 Ferromex manifestó su conformidad con el pago realizado por KCSM. EL 18 del mismo mes y año, se entregó a Ferromex el original del billete de depósito. El presente asunto se encuentra concluido.

- (3) El 19 de septiembre de 2006, Ferromex presentó demanda inicial de juicio ordinario mercantil en contra de KCSM, demandando rendición de cuentas por el período que comprende de enero de 2002 a diciembre de 2004, así como el pago de la sumas de dinero que resulten de dicha rendición de cuentas. Ambas partes interpusieron diversos recursos legales, entre ellos Ferromex interpuso recurso de reposición en contra del auto que admitió a trámite el recurso de apelación adhesiva de KCSM; el 17 de agosto de 2009 KCSM desahogó la vista que se le mandó dar con el recurso interpuesto por Ferromex, mediante sentencia interlocutoria de 26 de agosto de 2009, la Sala declaró procedente el recurso de reposición interpuesto por Ferromex, desechando en vía de consecuencia la apelación adhesiva interpuesta por KCSM en contra del auto que decretó la caducidad de la instancia en el juicio. Mediante sentencia dictada el 11 de diciembre de 2009, el Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito, concedió el amparo a Ferromex, en contra de la resolución que ilegalmente decretó la caducidad de la instancia en el juicio natural. Mediante proveído de 10 de febrero de 2010, se tuvo a Ferromex acusando la rebeldía de KCSM al no desahogar la vista que se mandó dar con la solicitud de desechamiento de su prueba, el 24 del mismo mes KCSM interpuso recurso de apelación en contra de este auto. Por escrito de 2 de marzo de 2010 Ferromex solicitó se abriera el juicio a período de alegatos y el 24 de marzo tanto Ferromex como KCSM presentaron sus escritos formulando alegatos. Mediante sentencia de fecha 12 de mayo de 2010, se absolvió a KCSM de las prestaciones que Ferromex le reclamó en el juicio. Mediante auto de 31 de mayo de 2010 se admitió a trámite el recurso de apelación promovido por Ferromex en contra de la sentencia definitiva de primera instancia, dándose vista a KCSM por el término de 3 días hábiles. Por escrito de 7 de junio de 2010, KCSM dio contestación a los agravios expresados por Ferromex en el recurso de apelación. Mediante auto de 10 de junio de 2010, se tuvieron por contestados los agravios y el Juez ordenó remitir el testimonio de apelación a la Primera Sala Civil del Tribunal Superior de Justicia del D. F., para la substanciación del recurso. Mediante sentencia de 7 de octubre de 2010, la Primera Sala Civil del Tribunal Superior de Justicia del D. F. resolvió como procedente el recurso de apelación interpuesto por Ferromex en contra de la sentencia definitiva de 12 de mayo de 2010; ordenando la modificación de dicha sentencia para el efecto de condenar a KCSM a rendir las cuentas reclamadas por Ferromex. Con fecha 9 de noviembre de 2010 KCSM promovió amparo directo contra la sentencia de 7 de octubre de 2010, mismo que fue radicado ante el H. Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito bajo el número D.C. 780/2010; mediante auto de 8 de diciembre de 2010, los autos del amparo fueron turnados para que se elaborara el proyecto de sentencia correspondiente. Por sentencia de fecha 7 de abril de 2011 el Tribunal del conocimiento concedió a KCSM el amparo y protección constitucionales en contra de la sentencia de fecha 7 de octubre de 2010. Se encuentra pendiente

que la Primera Sala Civil emita la sentencia en cumplimiento a esta ejecutoria, contra la cual Ferromex promoverá, en su caso, Juicio de Amparo.

b.2. Juicios de nulidad contra diversos oficios emitidos por la SCT sobre derechos de paso, servicios de interconexión y terminal. Actualmente existen cinco juicios de esta naturaleza los cuales se ventilan en el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, en la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en los Tribunales Colegiados y en la SCT. Actualmente la Compañía está en espera de las resoluciones correspondientes.

b.3. Juicio de Nulidad promovido por KCSM.- Modificación al Título de Concesión de Ferromex. Con fecha 18 de octubre del 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la modificación que la SCT hizo al título de concesión del Ferrocarril Pacífico-Norte (nombre original de Ferromex). Inconforme con dicha modificación, KCSM promovió juicio de nulidad en su contra; Después de varias instancias, con fecha 22 de febrero de 2010, se presentaron escritos de desistimiento por parte de KCSM y de Ferromex en virtud del convenio celebrado entre ambas. El asunto se listó para verse en sesión de 4 de agosto de 2010, en la que el Pleno de la Sala Superior dictó sentencia en la que sobreseyó el juicio por virtud del desistimiento presentado.

b.4. Investigación de Prácticas Monopólicas IO-02-2006.- Mediante oficio No. DGIPMARCI-10-096-2008-001 de fecha 14 de enero de 2008 la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECO) requirió a Ferromex y otras Sociedades determinada información, misma que Ferromex presentó con fecha 28 de febrero de 2008. COFECO notificó oficios de probable responsabilidad a las empresas que participaron en las operaciones de concentración notificadas por ITM e Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S. A. de C. V. (ITF) desde noviembre de 2005. En noviembre de 2008 se tiene por desahogado el requerimiento respecto a las pruebas ofrecidas en la contestación del oficio de probable responsabilidad y se concede tanto a las empresas emplazadas como a KCSM un plazo para que formulen alegatos, el 26 del mismo mes se presentaron ante COFECO los alegatos correspondientes. El 22 de enero de 2009 se dicta resolución dentro del expediente de investigación. El 30 de enero de 2009, la COFECO notificó su resolución a Ferromex en la que declara a la Compañía junto con otras empresas, responsables de prácticas monopólicas y les impone sanciones pecuniarias, ascendiendo la de Ferromex a \$82.2 millones de pesos. Los entes investigados interponen recursos de reconsideración. Han continuado diversas acciones legales de Ferromex, KCSM y COFECO. Por resolución del 9 de Junio de 2009, notificada el 15 del mismo mes, COFECO resolvió confirmar la resolución del 22 de enero de 2009. Se promueve amparo en contra de esta resolución (Exp. 887/2009). El Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa remitió copia certificada de la resolución dictada dentro de los autos del juicio contencioso administrativo número: 3825/07-17-05-8, cuyas actoras son ITM e ITF, en la que se declara la nulidad de la resolución impugnada, es decir, se entenderá que la COFECO no tiene objeción alguna respecto de las notificaciones de las concentraciones efectuadas por las actoras. El 28 de septiembre de 2010 se celebró la Audiencia Constitucional. Con fecha 17 de diciembre de 2010 se publicó la sentencia de primera instancia en la que el Juez Sexto de Distrito en materia administrativa consideró sobreseer el juicio de amparo, el 28 de diciembre de 2010 se presentó el recurso de revisión contra esta sentencia, mismo que se remitió al Décimo Cuarto Tribunal Colegiado de Circuito en materia Administrativa bajo número R.A.49/2011. Con fecha 18 de febrero de 2011 se turnó al Magistrado Salvador Mondragón Reyes. Actualmente está pendiente de resolución.

b.5. Juicio Ordinario Mercantil promovido por KCSM vs. Ferromex y otras. KCSM demandó la nulidad del contrato de compraventa de las Acciones representativas del capital social de Ferrosur de fecha 24 de noviembre de 2005, suscrito por una parte por ITF y Líneas Ferroviarias de México, S. A. de C. V. (LFM), como compradores y por la otra Grupo Condumex, S. A. de C. V. y Sinca Inbursa, S. A. de C. V., Sociedad de Inversión de Capitales, como vendedores, así como la nulidad de todos los actos y consecuencias que derivan de dicha operación. Ferromex fue notificado de dicha demanda el 25 de marzo de 2008, en abril se presentó la contestación de demanda. Se han interpuesto diversos recursos legales por las partes involucradas.

Mediante escrito presentado el 23 de febrero de 2010, KCSM se desistió a su entero perjuicio de la acción intentada en contra de todos y cada uno de los codemandados en el juicio, mismo que por auto de 24 de febrero se reservó acordar de conformidad requiriendo para tal efecto la exhibición de diversos documentos. Por escrito de 1° de marzo de 2010, KCSM exhibe testimonio de la escritura 64,892 y solicitó se sirva a proveer de conformidad con el desistimiento de la acción señalado en el párrafo anterior. Mediante proveído de 3 de marzo de 2010, se tuvo a la parte actora ratificando a su entero perjuicio el desistimiento de la acción incoada respecto a los codemandados. En marzo de 2010 la PGR, SCT, Gpo. Carso, Gpo. Condomex, Sinca Inbursa, Banco Inbursa y Gpo. Financiero Inbursa manifestaron su entero consentimiento con el desistimiento, mismos se acordaron de conformidad reservando el desistimiento de la acción hasta en tanto el resto de los codemandados desahoguen la vista que se les mandó dar con la solicitud. Mediante auto de 14 de abril de 2010, se resolvió condenar a KCSM al pago de gastos y costas únicamente respecto la demandada SCT. Por escrito de 27 de abril de 2010, KCSM interpuso recurso de apelación en contra del citado auto de 14 del mismo mes y año, el cual fue admitido y se encuentra en trámite. Mediante sentencia de fecha 28 de mayo de 2010, el Primer Tribunal Unitario en Materia Civil y Administrativa del Primer Circuito absolvió a KCSM del pago de gastos y costas a favor de la SCT. Actualmente el presente juicio se encuentra concluido.

b.6. Juicio Contencioso Administrativo Federal, Exp. 3825/2007-17-05-8, cuyas actoras son ITM e ITF, siendo la primera propietaria del 74% de las acciones representativas de capital social en circulación de Ferromex, a través de GFM. Las actoras impugnaron la Resolución de fecha 8 de noviembre de 2006, emitida por el Pleno de la COFECO en el expediente RA-21-2006 y acumulado, recaída en los recursos de reconsideración interpuestos por ITM e ITF, confirmando en sus términos la resolución de no autorización de concentraciones del 22 de junio de 2006 dictada en el CNT-132-2005 y acumulado; y resolución contenida en el oficio de 16 de noviembre de 2006 mediante el cual el Pleno de la COFECO pretendió aclarar la forma de votación de la resolución dictada en el RA-21-2006 y acumulado. El 2 de febrero de 2007 se presentó la demanda de nulidad en el TFJFA y el asunto se turnó a la Quinta Sala Regional Metropolitana; mediante auto de 4 de junio de 2007, se admite a trámite la demanda de nulidad y se turna el asunto a la Sala Superior para que se propusiera el ejercicio de la facultad de atracción. La Sala Superior del TFJFA resolvió ejercitar su facultad de atracción respecto del asunto. El juicio se resolvió en la sesión del 12 de mayo de 2010, en la que dicho Tribunal concluyó que conforme a la Ley Federal de Competencia Económica, la COFECO debe considerar como aprobada la adquisición de Ferrosur por parte de ITM e ITF, es decir que se debe entender como una transacción no objetada por dicha autoridad. A la fecha ya fue notificada a todas las partes involucradas la sentencia; con fecha 29 de noviembre de 2010 notificaron a ITM e ITF del recurso de revisión interpuesto por la autoridad en contra de la sentencia de 12 de mayo. El pasado 25 de marzo de 2011, el Primer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Distrito Federal resolvió desechar el recurso de revisión interpuesto por la COFECO en contra de la sentencia del Pleno del TFJFA a favor de ITM e ITF, sentencia que aprobó la concentración de Ferrosur, por ITM. En virtud de lo anterior, la adquisición de Ferrosur por parte de ITM se debe entender aprobada en forma definitiva ya que no existe recurso alguno en contra de la resolución del TFJFA.

b.7. Juicios indirectos. Son aquellos en que Ferromex es codemandado, respecto de demandas laborales presentadas en contra de FNM, mismos que por su situación no pueden ser cuantificados, pero cuyo impacto económico se absorbería por el actual Órgano Liquidador de FNM o en su defecto por el Gobierno Federal, de acuerdo con los términos previamente acordados.

b.8. Juicios directos. Son aquellos de índole laboral en los que Ferromex es el demandado. La cifra correspondiente se materializaría en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2010 y 2009, respecto de las demandas laborales, fue de \$3.6 millones de pesos y \$4.2 millones de pesos, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2010 y 2009, la Compañía considera que ha valuado adecuadamente las cuentas por cobrar y por pagar y, por tanto, no ha creado una estimación adicional para cubrir un posible diferencial a favor o en contra que resultara de las negociaciones y de los juicios indicados anteriormente.

c. Otros compromisos - Ferromex es obligado solidario y avalista de la deuda de GFM que importa \$779,716 miles de pesos y US\$84,858 miles al 31 de diciembre de 2010 (\$955,245 miles de pesos y US\$103,525 miles al 31 de diciembre de 2009).

El 20 de diciembre de 2007, la Compañía tenedora de Ferromex (GFM) contrató créditos directos con Crédit Agricole CIB y Export- Import Bank of United States (Eximbank) antes Calyon-Eximbank y Crédit Agricole CIB antes Calyon para la compra de 40 locomotoras GE ES4400AC, las cuales quedaron en garantía prendaria de dichos créditos. Dichas locomotoras son arrendadas a Ferromex. Al 31 de diciembre de 2010, el crédito con Crédit Agricole CIB-Eximbank es de US\$45,823 miles con vencimientos trimestrales hasta el 15 de junio de 2016, que genera intereses a la tasa Libor a tres meses sin sobretasa; el crédito con Crédit Agricole CIB al 31 de diciembre de 2010 es de US\$12,826 miles con vencimientos trimestrales hasta el 15 de junio de 2016, que genera intereses a la tasa Libor a tres meses más 0.40% a 0.50%.

El 17 de marzo de 2008, GFM contrató con BBVA Bancomer S. A. (Bancomer) un derivado de tasa de interés (con un monto notional por US\$80.0 millones) para cubrir el préstamo contraído con Crédit Agricole CIB-Eximbank y Crédit Agricole CIB; Ferromex es obligado solidario y avalista del derivado de GFM. GFM se obliga a pagar una tasa fija del 2.8% anual en ambos créditos, Bancomer tenía la opción de cancelar la tasa fija el 16 de marzo de 2010; sin embargo, no ejerció dicha opción la tasa se mantiene fija al 2.8% anual. La valuación del derivado de tasa de interés al 31 de diciembre de 2010 es desfavorable en US\$1.9 millones (US\$0.6 millones desfavorable al 31 de diciembre de 2009). El efecto por variación entre las tasas contratadas y las del derivado en 2010 fue de US\$1.6 millones desfavorables.

Es política contable de GFM que todos los instrumentos financieros derivados, clasificados con fines de negociación, se reconocen en el balance general como activos y/o pasivos a su valor razonable, el cual se determina con base en técnicas de valuación aceptadas en el ámbito financiero. GFM contrata eventualmente instrumentos de protección para cubrir su exposición ante variaciones en tasas de interés de los préstamos vigentes.

3. INFORMACIÓN FINANCIERA

a) Información Financiera y Operativa Seleccionada

La siguiente tabla presenta información financiera seleccionada de Ferromex para cada uno de los períodos indicados. Esta información se debe leer de forma conjunta y está totalmente sujeta a los términos completos de los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2010 y 2009 de Ferromex (los "Estados Financieros"). Las cifras se expresan en millones de pesos nominales, incluyendo las notas relativas a los mismos. (véase anexo 1). Los Estados Financieros se preparan de conformidad con las NIF.

FERROCARRIL MEXICANO, S. A. DE C. V.
ESTADO DE RESULTADOS AL 31 DE DICIEMBRE 2010, 2009 Y 2008
 EXPRESADO EN MILLONES DE PESOS NOMINALES

C O N C E P T O	Periodo de doce meses terminando el		
	2010	2009	2008
INGRESOS TOTALES	14,750.8	12,307.7	11,916.6
EGRESOS CAR- HIRE	1,020.2	919.0	888.6
COSTO DE OPERACIÓN	9,462.5	8,072.6	7,457.3
COSTO TOTAL DE OPERACIÓN	10,482.7	8,991.6	8,345.9
UTILIDAD BRUTA	4,268.1	3,316.1	3,570.7
GASTOS GENERALES:			
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	567.2	526.6	502.3
DEPRECIACIONES	851.3	792.6	687.7
AMORTIZACIONES	70.7	70.7	70.7
TOTAL GASTOS GENERALES	1,489.2	1,389.9	1,260.7
UTILIDAD DE OPERACIÓN	2,778.9	1,926.2	2,310.0
OTROS (PRODUCTOS)	(224.9)	(72.9)	(57.8)
PTU	213.7	199.1	188.9
PTU DIFERIDA	5.5	(41.1)	(27.7)
	(5.7)	85.1	103.4
RESULTADO INTEGRAL DE FINANCIAMIENTO:			
INTERESES GANADOS	(90.7)	(66.7)	(135.1)
INTERESES PAGADOS	156.1	217.2	362.9
(UTILIDAD) PÉRDIDA CAMBIARIA	(0.8)	14.9	(3.5)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL DE FINANCIAMIENTO	64.6	165.4	224.3
PARTICIPACIÓN EN UTILIDAD EN CIAS. ASOCIADAS	(35.8)	(26.8)	(57.8)
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS A LA UTILIDAD	2,755.8	1,702.5	2,040.1
ISR	641.1	557.5	528.9
ISR DIFERIDO	10.6	(142.5)	(77.7)
TOTAL DE PROVISIONES	651.7	415.0	451.2
UTILIDAD NETA	2,104.1	1,287.5	1,588.9
UAFIRDA	3,700.9	2,789.5	3,068.4

FERROCARRIL MEXICANO, S. A. DE C. V.
BALANCES GENERALES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2010, 2009 Y 2008
EXPRESADO EN MILLONES DE PESOS NOMINALES

ACTIVO

	2010 DICIEMBRE	2009 DICIEMBRE	2008 DICIEMBRE
Activo Circulante			
Efectivo y Valores realizables	1,730.2	1,835.0	445.3
Cuentas y documentos por cobrar			
Clientes	1,701.7	1,340.8	1,459.2
Menos- reserva para cuentas de dudosa recuperación	(59.9)	(51.5)	(57.5)
	1,641.8	1,289.3	1,401.7
Impuestos por recuperar	4.1	8.9	205.8
Compañías afiliadas y asociadas	89.6	106.6	135.3
Otras	11.9	26.0	9.9
	1,747.4	1,430.8	1,752.7
Inventarios, neto	329.3	271.9	375.1
Pagos anticipados	175.4	82.0	208.8
Total del Activo Circulante	3,982.3	3,619.7	2,781.9
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril	313.7	348.6	391.4
Propiedades y equipo, neto	12,188.2	11,428.9	10,837.5
Títulos de concesión - neto	1,243.3	1,314.0	1,384.7
Inversión en acciones de asociadas	292.0	275.5	289.9
Compañías afiliadas y asociadas	375.0	375.0	604.4
Cargos diferidos y otros activos	481.8	291.1	103.4
Total del Activo	18,876.3	17,652.8	16,393.2

PASIVO E INVERSION DE LOS ACCIONISTAS

	2010 DICIEMBRE	2009 DICIEMBRE	2008 DICIEMBRE
Pasivo Circulante			
Porción circulante de la deuda a largo plazo	-	-	108.1
Proveedores	773.3	348.4	552.1
Pasivos acumulados	177.7	203.8	265.1
Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles	253.8	250.4	273.6
Impuestos por pagar	15.9	115.6	135.6
Compañías afiliadas y asociadas	336.3	525.1	195.9
Impuesto sobre la renta por pagar	16.8	16.6	-
Participación de los trabajadores en las utilidades	226.0	200.2	189.9
Total del Pasivo Circulante	1,799.8	1,660.1	1,720.3
Deuda a largo plazo	2,500.0	2,500.0	2,500.0
Reserva para prima de antigüedad	78.5	67.3	53.7
Impuesto sobre la renta diferido	575.6	565.0	707.6
Participación de los trabajadores en las utilidades diferida	217.0	211.6	252.7
Total del Pasivo a Largo Plazo	3,371.1	3,343.9	3,514.0
Total Pasivo	5,170.9	5,004.0	5,234.3
INVERSION DE LOS ACCIONISTAS			
Capital Social	5,106.2	5,106.2	5,106.2
Utilidades retenidas	8,172.0	7,314.5	6,027.0
Dividendo y valuación en Acciones de Grupo México	427.2	228.1	25.7
Total de la Inversión de los Accionistas	13,705.4	12,648.8	11,158.9
Total Pasivo e Inversión de los Accionistas	18,876.3	17,652.8	16,393.2

FERROCARRIL MEXICANO, S.A. DE C.V.

Otra información financiera seleccionada

Periodo de doce meses terminados el 31 de diciembre de:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Utilidad por acción	0.86	0.52	0.65
Dividendos en efectivo decretados por acción	0.51	0	0.18

b) Información Financiera por Línea de Negocio, Zona Geográfica y Ventas de Exportación

A continuación se describe la información de la Compañía por línea de negocio:

INFORMACION FINANCIERA POR LINEA DE NEGOCIO Y ZONA GEOGRAFICA

Periodo de doce meses terminados el 31 de diciembre de:
(expresados en millones de pesos nominales)

CONCEPTO	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
INGRESOS POR FLETES	12,701.8	10,812.5	10,586.7
INGRESOS POR PASAJES	101.9	107.1	122.9
INGRESOS (EGRESOS) INTERLINEALES	(278.6)	(250.4)	(209.3)
INGRESOS POR REDUCCION EN DESCUENTOS	1,710.8	1,095.4	915.7
INGRESOS CAR HIRE	226.9	336.8	322.0
OTROS INGRESOS	288.0	206.3	178.6
INGRESOS TOTALES	14,750.8	12,307.7	11,916.6

Ingresos por servicios ferroviarios

El total de los ingresos en 2010 fue de \$14,750.8 millones 19.9% mayores a 2009. El total de los ingresos en 2009 fue 3.2% mayores a \$11,916.6 millones en 2008.

c) Informe de Créditos Relevantes

Los créditos de la Compañía, en vigor al 31 de diciembre de 2010, son los siguientes:

<u>Fecha</u>	<u>Fecha de Vencimiento</u>	<u>Tasa</u>	<u>Banco</u>	<u>Ferromex / Monto</u>	<u>Total</u>
Pesos					
16 de noviembre de 2007	7 de noviembre de 2014	TIIE 28 días + 0.34%	Certificados Bursátiles	\$1,000,000,000	
16 de noviembre de 2007	28 de octubre de 2022	Tasa fija 9.03%	Certificados Bursátiles	\$1,500,000,000	
					\$2,500,000,000

<u>Fecha</u>	<u>Fecha de Vencimiento</u>	<u>Tasa</u>	<u>Banco</u>	<u>Acreditado GFM*/ Monto</u>	<u>Total</u>
Pesos					
30 de marzo de 2007	23 pagos trimestrales, el último el 15 de septiembre de 2015	Tasa fija 8.18%	Banamex y Eximbank	\$662,623,614	
30 de marzo de 2007	17 pagos trimestrales, el último el 15 de marzo de 2014	Tasa fija 8.25%	Banamex	\$117,092,857	
					\$779,716,471
Dólares					
30 de diciembre de 2004	15 pagos trimestrales, el último el 25 de julio de 2013	Libor 3 meses + 0.09%	BNP Paribas y Eximbank	US \$10,213,741	
27 de enero de 2005	15 pagos trimestrales, el último el 25 de julio de 2013	Libor 3 meses + 0.09%	BNP Paribas y Eximbank	US \$2,552,483	
8 de junio de 2006	10 pagos semestrales, el último el 26 de noviembre de 2014	Libor 6 meses + 0.40%	HSBC	US \$1,975,235	
22 de septiembre de 2006	10 pagos semestrales, el último el 26 de noviembre de 2014	Libor 6 meses + 0.08%	HSBC y EDC	US \$11,469,467	
20 de diciembre de 2007	26 pagos trimestrales, el último el 15 de junio de 2016	Libor 3 meses + 0.40% (1-3yr), + 0.45% (4-5yr) y 0.50% (6-8.5yr)	Credit Agricole CIB	US \$12,825,508	
20 de diciembre de 2007	26 pagos trimestrales, el último el 15 de junio de 2016	Libor 3 meses + 0.0%	Credit Agricole CIB-Eximbank	US \$45,821,592	
					US\$84,858,026
Total equivalente en dólares al tipo de cambio de \$12.3571 del 31 de diciembre de 2010					US\$147,956,688
Total equivalente en pesos, al tipo de cambio de \$12.3571 del 31 de diciembre de 2010					\$ 1,828,315,584

*Ferromex es obligado solidario y avalista de la deuda de GFM.

Las tasas anuales promedio por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2010 y de 2009, fueron: Libor a seis meses 0.59% y 1.12%, Libor a tres meses 0.34% y 0.69%, y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días 3.39% y 4.06%, respectivamente.

A la fecha de este informe, la Compañía se encuentra al corriente en el pago de principal e intereses de los créditos descritos en la tabla anterior.

Los vencimientos de los créditos al 31 de diciembre de 2010 se integran de la siguiente manera:

<u>AÑO</u>	<u>PESOS</u>
2014	\$ 1,000,000,000
2022	\$ 1,500,000,000
TOTAL	\$ 2,500,000,000

Los certificados bursátiles emitidos y los créditos bancarios recibidos o avalados contienen diversas obligaciones de hacer y no hacer para Ferromex y GFM; dichas obligaciones se han cumplido al 31 de diciembre de 2010.

d) Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora

i) Resultados de las operaciones durante los doce meses finalizados el 31 de diciembre de 2010 en comparación con los doce meses finalizados el 31 de diciembre de 2009 y 2008

Ingresos por servicios. Los ingresos por servicios de la Compañía aumentaron en 19.9%, de \$12,307.7 millones al cuarto trimestre de 2009 a \$14,750.8 millones al cuarto trimestre de 2010, derivado de la mezcla de mejores tarifas y tráficos, incluyendo tráficos internacionales facturados en US dólares, el volumen presenta un incremento de 15.5%, al pasar de 39,205 millones de tons/km netas durante el 2009 a 45,277 millones de tons/km netas durante el 2010.

Los ingresos por servicios de la Compañía aumentaron en 3.3%, de \$11,916.6 millones durante el 2008 a \$12,307.7 millones durante el 2009, derivado de la mezcla de mejores tarifas y tráficos, incluyendo tráficos internacionales facturados en US dólares, ya que el volumen presenta un decremento de (2.4)%, al pasar de 40,187 millones de tons/km netas durante el 2008 a 39,205 millones de tons/km netas durante el 2009.

Costos de operación: El costo de ventas incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto se incrementaron en 16.6%, de \$8,991.6 millones al cuarto trimestre de 2009 a \$10,482.7 millones al cuarto trimestre de 2010. La mano de obra se incrementó 14.8% al pasar de \$1,822.3 millones al cuarto trimestre de 2009 a \$2,092.8 millones al cuarto trimestre de 2010 como consecuencia del incremento salarial y el crecimiento en el personal operativo.

El precio del diesel se incrementó 9.8% al pasar de \$6.66 pesos el litro al cuarto trimestre de 2009 a \$7.31 pesos el litro al cuarto trimestre de 2010, lo que representó en neto un mejor rendimiento de nuestra fuerza motriz un incremento de \$799.5 millones. Los siguientes incrementos están ligados a mayor actividad: incremento en mantenimiento de terceros a locomotoras \$117.2 millones, incremento en servicios de conexión y de terminal \$68.0 millones, incremento en policía y vigilancia \$52.9 millones. El car hire presentó un incremento de 11.0% al pasar de \$919.0 millones al cuarto trimestre de 2009 a \$1,020.2 millones al cuarto trimestre de 2010 por la mayor utilización de carros propiedad de otros ferrocarriles.

El costo de ventas en 2009 se incrementó en 7.7%, de \$8,345.9 millones durante el 2008 a \$8,991.6 millones durante el 2009. La mano de obra se incrementó 2.0% al pasar de \$1,787.0 millones durante el 2008 a \$1,822.3 millones durante el 2009 como consecuencia del incremento salarial. El precio del diesel se incrementó 24.6% al pasar de \$5.35 pesos el litro en 2008 a \$6.66 pesos el litro en el 2009, lo que representó neto de un mejor rendimiento de nuestra fuerza motriz un incremento de \$349.2 millones. Los siguientes incrementos están ligados a aumentos de precio, aumento en la flota o mayor actividad: incremento en arrendamiento de locomotoras \$184.6 millones, incremento en mantenimiento de terceros a locomotoras \$54.6 millones por el impacto de cuotas de mantenimiento establecidas en US dólares, incremento en arrendamiento de equipo de arrastre \$50.6 millones, incremento en gastos por siniestros \$38.8 millones por mayor número de accidentes y robos, incremento en materiales y refacciones para carros \$23.8 millones, incremento en honorarios y asesorías \$22.1 millones. El car hire presentó un incremento de 3.4% al pasar de \$888.6 millones durante el 2008 a \$919.0 millones durante el 2009 por la mayor utilización de carros propiedad de otros ferrocarriles y por precios más altos derivados de la devaluación del peso.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los costos de operación en el 2010, disminuyeron 2.0 puntos porcentuales comparado contra 2009, pasando de 73.1% en 2009 a 71.1% en 2010. Con respecto al año 2009 aumentaron 3.1 puntos porcentuales comparado contra 2008, pasando de 70.0% en 2008 a 73.1% en 2009.

Utilidad bruta. Por lo anterior, la utilidad bruta de la Compañía aumentó en 28.7%, de \$3,316.1 millones durante el 2009 a \$4,268.1 millones durante el 2010. Con respecto al año 2009, la utilidad bruta de la Compañía disminuyó en (7.1)%, de \$3,570.7 millones durante el 2008 a \$3,316.1 millones durante el 2009.

Gastos generales. Los componentes de los gastos generales incluyen: gastos de administración, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos generales de la Compañía aumentaron 7.1%, de \$1,389.9 millones al cuarto trimestre de 2009 a \$1,489.2 millones al cuarto trimestre de 2010. El incremento se dio básicamente por el incremento de los gastos de administración en \$40.6 millones: cuentas incobrables \$9.0 millones, sueldos y salarios \$6.4 millones, honorarios y asesorías \$6.3 millones, propaganda y publicidad \$3.8 millones, gastos de viaje \$3.7 millones, mantenimiento y materiales de equipo de computo \$3.5 millones, exámenes y análisis médicos \$1.4 millones, capacitación confianza \$1.2 millones, servicios administrativos \$1.1 millones, suscripciones y asociaciones \$1.1 millones, mantenimiento de terceros a inmuebles \$1.1 millones y otros neto por \$2.0 millones, incremento en la depreciación en \$58.6 millones debido a mayor inversión en activos fijos y capitalización de obras en proceso.

Los gastos generales de la Compañía aumentaron 10.2%, de \$1,260.7 millones durante el 2008 a \$1,389.9 millones durante el 2009. El incremento se dio básicamente por el incremento de los gastos de administración en \$24.3 millones: obligaciones contractuales \$24.2 millones, sueldos y salarios \$8.2 millones, arrendamiento de inmuebles \$3.4 millones, honorarios y asesorías \$2.5 millones, disminución de propaganda y publicidad \$(6.7) millones, disminución en gastos de viaje \$(5.2) millones y otros neto por \$(2.1) millones, incremento en la depreciación en \$104.9 millones debido a mayor inversión en activos fijos y capitalización de obras en proceso.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los gastos de operación en el 2010, disminuyeron 1.2 puntos porcentuales comparado contra el 2009, al pasar de 11.3% en el 2009 a 10.1% en el 2010. Los gastos de operación en el 2009, aumentaron 0.7 puntos porcentuales comparado contra el 2008, al pasar de 10.6% en el 2008 a 11.3% en el 2009.

Utilidad de operación. Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad después de gastos generales presentó un incremento de 44.3%, de \$1,926.2 millones durante 2009 a \$2,778.9 millones durante 2010. La utilidad de operación disminuyó (16.6)%, de \$2,310.0 millones durante el 2008 a \$1,962.2 millones durante el 2009.

Otros (productos) gastos. Los componentes de otros ingresos y (gastos) neto incluyen otros ingresos y (gastos) y P.T.U. causada y diferida. El incremento de \$90.8 millones al pasar de un gasto de \$(85.1) millones durante el 2009 a un ingreso de \$5.7 millones durante el 2010 se da básicamente por: incremento en otros ingresos no operativos \$102.4 millones, la recuperación neta de gastos y costas \$84.9 millones, incremento en venta de refacciones \$27.4 millones, donación a Ferromex de terrenos \$14.7 millones, incremento en la venta de equipo tractivo propio \$10.0 millones, incremento en contratistas \$9.5 millones, incremento en amortizaciones de efecto D-3 \$9.0 millones, incremento en bajas de unidades de arrastre \$6.5 millones, decremento en ISR más multas y recargos de ejercicios anteriores \$(99.4) millones, decremento en PTU más multas y recargos de ejercicios anteriores \$(10.8) millones, incremento en PTU diferida \$(46.6) millones y decremento en PTU causada \$(14.6) millones y otros neto por \$(2.2) millones.

Durante 2009, los componentes de este rubro incluyen otros ingresos y (gastos) y P.T.U. causada y diferida. El decremento de 17.7% al pasar de \$(103.4) millones durante el 2008 a \$(85.1) millones durante el 2009 se da básicamente por: minusvalía en acciones de Grupo México \$93.7 millones registrados en el 2008 (el resultado a partir del 2009 se registra en el capital contable resultando en plusvalías de \$195.6 millones), gastos y costas por juicios \$(84.9) millones y otros neto por \$9.5 millones.

Resultado integral de financiamiento. Los componentes del resultado integral de financiamiento incluyen: intereses pagados, intereses ganados y pérdida (utilidad) cambiaria. Los gastos por intereses presentan un decremento de (28.1)%, de \$217.2 millones durante 2009 a \$156.1 millones durante 2010. Los intereses ganados presentan un incremento de \$24.0 millones por una mayor posición de efectivo en caja y bancos. La pérdida cambiaria neta pasó de \$(14.9) millones durante 2009 a una utilidad de \$0.8 millones durante 2010.

Durante 2009, los gastos por intereses presentan un decremento de (40.1)%, de \$362.9 millones durante el 2008 a \$217.2 millones durante el 2009. Dicho decremento se debió principalmente al pago de certificados bursátiles FERROMX 03 por \$1,200.0 millones en diciembre 2008 y a las amortizaciones de capital a Bank of America - Eximbank por USD\$4.0 millones cada una en los febrero 2009 y agosto 2009. Los intereses ganados presentan un decremento de \$(68.4) millones por una menor posición bancaria. La pérdida cambiaria neta pasó de una utilidad de \$3.5 millones durante el 2008 a una pérdida de \$(14.9) millones durante el 2009.

Participación en la Utilidad de Compañía Asociada. La participación de la Compañía en la utilidad de FTVM y TTX Company pasó de \$(26.8) millones durante el 2009 a \$(35.8) millones durante el 2010.

La participación de la Compañía en la utilidad de FTVM y TTX Company pasó de \$(57.8) millones durante el 2008 a \$(26.8) millones durante el 2009.

Impuestos a la utilidad. La suma del impuesto sobre la renta corriente y diferido aumentó en \$236.7 millones en línea con el aumento en la utilidad antes de impuestos.

Con respecto al año 2009, la suma del impuesto sobre la renta corriente y diferido disminuyó en \$(36.2) millones, derivado de la determinación de la tasa efectiva de impuestos al final del año.

Utilidad neta. La utilidad neta de la Compañía presenta un incremento como consecuencia de todo lo anterior en 63.4%, de \$1,287.5 millones durante 2009 a \$2,104.1 millones durante 2010. La utilidad neta de la Compañía disminuyó como consecuencia de todo lo anterior en (19.0)%, de \$1,588.9 millones durante el 2008 a \$1,287.5 millones durante el 2009.

Cambios en las Principales Cuentas del Balance

Efectivo e inversiones temporales. El efectivo e inversiones temporales muestra un decremento de (5.7)% pasando de \$1,835.0 millones en 2009 a \$1,730.2 millones en 2010.

Clientes. En 2010, el saldo de clientes muestra un incremento de 27.3% comparado con 2009, pasando de \$1,289.3 millones en 2009 a \$1,641.8 millones en el 2010. Básicamente por el incremento del volumen de ventas en diciembre de 2010 con respecto a diciembre de 2009.

Otros activos circulantes. En 2010, el saldo de otros activos circulantes muestra un incremento de 113.9% comparado con 2009, pasando de \$82.0 millones en 2009 a \$175.4 millones en 2010, el incremento se origina principalmente en el rubro de gastos proyecto net control \$63.8 millones, gastos diversos por \$28.5 millones y otros neto por \$(1.1) millones.

Inversión en acciones de asociada. En 2010, el saldo de inversión en acciones de asociada muestra un incremento de 10.6% comparado con 2009, pasando de \$275.5 millones en 2009 a \$292.0 millones en 2010, el incremento se origina por el reconocimiento de la participación (25%) por \$35.7 millones en FTVM y el cobro de dividendos en el mes de mayo de 2010 por \$(19.2) millones.

Propiedades y equipo (neto). El activo fijo pasó de \$11,428.9 millones durante el 2009 a \$12,188.2 millones durante el 2010; el incremento de \$759.3 millones se origina principalmente por el neto de: adquisiciones de activos, nuevos laderos, ampliación de laderos y rehabilitación de vías, depreciación y otros movimientos.

Activos intangibles y cargos diferidos (neto). El saldo de este rubro muestra un incremento de 65.5% comparado con el 2009, pasando de \$291.1 millones al cuarto trimestre de 2009 a \$481.8 millones al cuarto trimestre de 2010, básicamente por el reconocimiento de la plusvalía en el valor de las acciones de GMéxico por \$192.1 millones y otros neto por \$(1.4) millones.

Otros pasivos circulantes sin costo. El saldo de este rubro muestra un decremento de (15.5)% comparado con 2009, pasando de \$1,196.0 millones en 2009 a \$1,010.6 millones en 2010, básicamente por decremento en compañías afiliadas y asociadas por \$(188.8) millones, decremento en pasivos acumulados \$(103.6) millones, decremento en cuentas por pagar a otros ferrocarriles por \$(32.5) millones, incremento en acreedores diversos por \$77.7 millones, incremento en servicios terminales por pagar \$35.9 millones, incremento en P.T.U. por pagar \$25.8 millones e incremento impuesto sobre la renta \$0.1 millones.

Deuda total. Ferromex es obligado solidario y avalista de la deuda de GFM que importa \$779.7 millones y USD\$84.9 millones a diciembre 31, 2010 (\$955.2 millones a valor nominal y US\$103.5 millones a diciembre 31, 2009). En el período de diciembre 2009 a diciembre 2010 hubo amortizaciones por \$175.6 millones (a valor nominal) a Banamex y Banamex Eximbank y USD\$18.6 millones en varios créditos.

Ferromex no tiene ningún instrumento derivado. El 20 de diciembre de 2007 GFM contrató créditos directos con Crédit Agricole CIB-Exim antes Calyon-Exim y Crédit Agricole CIB antes Calyon para la compra de 40 locomotoras GE ES4400AC, las cuales quedaron en garantía prendaria de dichos créditos.

Al 31 de diciembre de 2010 el crédito con Credit Agricole CIB – Eximbank antes Calyon-Eximbank es de US\$45.8 millones con vencimientos trimestrales hasta el 15 de junio de 2016, que genera intereses a la tasa libor tres meses sin sobretasa; el crédito con Crédit Agricole CIB antes Calyon al 31 de diciembre de 2010 es de US\$12.8 millones con vencimientos trimestrales hasta el 15 de junio de 2016, que genera intereses a la tasa libor tres meses más 0.40% a 0.50%.

El 17 de marzo de 2008 GFM contrató con BBVA Bancomer, s.a. (“Bancomer”) un derivado de tasa de interés para cubrir el préstamo contraído con Crédit Agricole CIB-Eximbank antes Calyon-Eximbank y Crédit Agricole CIB antes Calyon; Ferrromex es obligado solidario y avalista del derivado de GFM. GFM se obliga a pagar una tasa fija del 2.8% anual en ambos créditos; Bancomer tenía la opción de cancelar la tasa fija el 17 de marzo de 2010, sin embargo no ejerció dicha opción la tasa se mantiene fija al 2.8%. La valuación del derivado al 31 de diciembre de 2010 es desfavorable en US\$1.9 millones; el efecto por variación entre las tasas contratadas y las del derivado por 2010 fue de US\$1.6 millones desfavorables.

No existen transacciones relevantes que no estén registradas en el balance general o en el estado de resultados de los Estados Financieros.

ii) Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital

Liquidez y Recursos de Capital:

Ferromex ha logrado llevar a cabo sus inversiones en proyectos de capital con sus propios recursos. Sólo en los años 1999-2000 se recurrió a la obtención de créditos para financiar la adquisición de 50 locomotoras; (Ver 3. Información Financiera- c) Informe de Créditos Relevantes”)

Los certificados bursátiles por \$2,500.0 millones se utilizaron para adecuar la estructura de su deuda, espaciar el vencimiento de la misma e inversiones en infraestructura.

Hasta la fecha, el principal uso que la Compañía da a los fondos generados por la operación es para inversiones, servicios de deuda y pago de dividendos.

La siguiente tabla incluye una descripción de las fuentes y usos de fondos de la Compañía:

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Descripción de las fuentes y usos de fondos de la Compañía:

(cifras en millones de pesos)

Fuentes	2010	2009	2008
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	\$ 3,751.1	\$ 2,691.0	\$ 3,032.9
Flujo derivado de activos y pasivos de operación	\$ (926.3)	\$ 289.0	\$ (381.7)
Adiciones de propiedades y equipo	\$ (1,575.5)	\$ (1,637.6)	\$ (1,893.0)
Intereses cobrados	\$ 89.8	\$ 71.4	\$ 132.5
Dividendos cobrados	\$ 26.0	\$ 42.8	\$ 75.0
Flujo neto de otras actividades de inversión	\$ 18.1	\$ 253.7	\$ 62.2
Pago de certificados bursátiles	\$ -	\$ -	\$ (1,200.0)
Dividendos pagados	\$ (1,246.4)	\$ -	\$ (438.0)
Intereses pagados	\$ (241.6)	\$ (212.5)	\$ (359.4)
Amortización de financiamientos bancarios	\$ -	\$ (110.4)	\$ (83.3)
Flujo neto de otras actividades de financiamiento	\$ -	\$ 2.3	\$ 17.9
Disminución neta de efectivo e inversiones temporales	\$ (104.8)	\$ 1,389.7	\$ (1,034.9)

Al 31 de diciembre de 2010, la Compañía no tenía líneas de crédito comprometidas. La Compañía estima que los recursos que genere de sus operaciones serán suficientes para solventar sus necesidades de inversión y servicio de deuda y que considerando su fortaleza financiera tendría acceso a diversas fuentes de financiamiento.

iii) Control Interno

Los directivos de Ferromex son responsables de la preparación e integridad de los estados financieros adjuntos a este Informe, así como de mantener un sistema de control interno. El control interno sirve para dar a los accionistas, a la comunidad financiera y a otras partes interesadas, una certidumbre razonable de que las transacciones son ejecutadas de acuerdo con las directrices de la administración, que los archivos y registros financieros son confiables como base de la preparación de los estados financieros, que los activos son reflejados en los mismos a los valores que efectivamente les corresponden y que los activos están protegidos contra pérdidas debidas a usos o disposiciones no autorizados.

Para cumplir con sus responsabilidades en cuanto a la integridad de la información financiera, los directivos mantienen y confían en el sistema de control interno de la Compañía. Este sistema se basa en una estructura organizacional que delega eficazmente responsabilidades y asegura la selección y la capacitación de personal. Además, el sistema incluye políticas que se comunican a todo el personal a través de los canales apropiados.

El control interno de la Compañía es aplicado estrictamente, debido a las políticas internas a las que se encuentran sujetos los funcionarios y empleados de la Compañía.

El sistema de control interno está apoyado con auditorías internas constantes, que reportan los resultados obtenidos a los directivos y a la Dirección General, durante todo el año. Por otra parte, la Compañía cuenta con sistemas informáticos modernos y eficientes, que permiten obtener información al día en tiempo real y que mantiene bases de datos confiables; estos sistemas también facilitan la preparación eficiente de informes financieros.

La Subdirección de Contraloría, que depende de la Dirección de Administración y Finanzas y la Dirección de Auditoría Interna, que depende de la Presidencia Ejecutiva, son las personas encargadas de establecer y supervisar el sistema de control interno. La Compañía considera que hasta la fecha, el sistema de control interno de la Compañía ha proporcionado razonable certidumbre de que se han evitado errores significativos o irregularidades o que los mismos han sido detectados oportunamente.

iv) Estimaciones Contables Críticas

La Compañía mantenía tres juicios ordinarios mercantiles en contra de KCSM: i) el 18 de septiembre de 2001 Ferromex promovió juicio ordinario mercantil en el que demandó la declaración judicial para determinar el monto y pago de principal e intereses por concepto de contraprestaciones por derechos de paso, tráfico interlineal e interconexión, por el período comprendido entre el 19 de febrero de 1998 y el 31 de agosto de 2001, en donde las cantidades reclamadas al inicio del juicio (valor nominal) ascendían a un total de \$792.7 millones y US\$ 20.6 millones y cuya resolución no fue favorable a los intereses de Ferromex, sin embargo se dejaron a salvo sus derechos para volver a demandar, por lo que la empresa sigue teniendo derecho a cobrar esas cantidades (ver 2.b) xi.). Es importante señalar que, dicha demanda sólo podrá ser presentada hasta en tanto la SCT emita el nuevo oficio en que regule los montos que por concepto de contraprestaciones se deben de pagar ambas empresas; ii) el 6 de abril de 2004 presentó demanda solicitando la declaración judicial para determinar el monto y pago de principal e intereses por concepto de contra prestaciones por lo que se refiere a fletes interlineales o servicios de interconexión del período del 1º de septiembre al 31 de diciembre de 2001. Las cantidades demandadas y cuyo pago se reclamó a KCSM (a valores nominales) fue por un total de \$21.0 millones. Dicho juicio se encuentra concluido y su resolución fue favorable a los intereses de Ferromex y la cantidad señalada ya fue pagada por KCSM; y iii) el 19 de Septiembre de 2006, Ferromex presentó demanda inicial de Juicio Ordinario Mercantil en contra de KCSM, demandando la rendición de cuentas por el período que comprende de enero de 2002 a diciembre de 2004 respecto de los cobros efectuados por los diversos servicios de transporte ferroviario conocidos como tráficlos interlineales y que Ferromex le ha prestado a KCSM, así como el pago de las sumas de dinero que resulten de dicha rendición de cuentas (ver 2. b) xi).

Las estimaciones de la cuenta por cobrar y pagar a KCSM, se encuentran reflejadas en el rubro "Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril" en el Balance General de la Compañía y se basan en:

a) Derechos de Paso: Ferromex estima que los ingresos por este concepto se dan al valuarse las unidades de arrastre y locomotoras de KCSM que pasan sobre las vías concesionadas a Ferromex y que están clasificadas en el título de concesión como derechos de paso a favor de KCSM. Los derechos de paso se clasifican en operativos y comerciales, cada uno de ellos con una tarifa respectiva. Las estimaciones se calculan multiplicando el número de unidades de arrastre y locomotoras por la distancia recorrida, resultando un factor denominado "unidad kilómetro", mismo que se multiplica por la tarifa correspondiente.

b) Arrastre Ordinario: La Compañía estima que los ingresos por este concepto se dan al valuarse las unidades de arrastre por la tarifa correspondiente. Las tarifas son registradas ante la SCT por cada concesionario y es un costo que se considera como un servicio diverso que se repercute al usuario. Los arrastres ordinarios están soportados con una guía interlineal, denominada también como carta de porte (que KCSM cobra al usuario final), la que se multiplica por la tarifa registrada.

c) Switching (*arrastre efectuado para entregar o retirar unidades de arrastre o carros a o de empresas específicas*): Ferromex estima que los ingresos por este concepto se dan al valuarse las unidades de arrastre a las que se realiza este servicio por la tarifa correspondiente. Las tarifas a la fecha son provisionales.

Los switchings son soportados con las guías de cada unidad de arrastre o carros y se multiplican por la tarifa. Este servicio sólo se cobra entre concesionarios.

d) Flete Interlineal: La Compañía estima que los ingresos por este concepto se dan al valuarse los tráficos interlineales (en donde participan dos o más ferrocarriles) en su porción de flete correspondiente a Ferromex, dependiendo del: origen, destino, mercancía transportada y cliente. Las estimaciones se calculan al valorizar las guías interlineales, multiplicando éstas por la tarifa correspondiente.

Las estimaciones de la cuenta por pagar por estos conceptos a KCSM, se calculan bajo criterios similares a los previamente comentados.

La Compañía considera que no existen otras estimaciones contables críticas que tome en cuenta.

4. ADMINISTRACION

a) Auditores Externos

Los estados financieros de Ferromex por los ejercicios sociales concluidos el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 han sido auditados por Auditores Externos.

El 20 de marzo del 2009, por recomendación del Comité de Auditoría de Grupo México designó a Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTT") como los auditores independientes para el ejercicio del 2009 y 2010, DTT dictaminó los estados financieros de Ferromex de dichos ejercicios conforme a las NIF y ha emitido su opinión sin salvedades, abstenciones o negativas. El cambio obedeció a una práctica regular de renovación periódica de firma de auditores.

Durante el ejercicio de 2008 el despacho de contadores públicos PricewaterhouseCoopers, S.C. ("PWC") dictaminó los estados financieros de Ferromex de dicho ejercicio conforme a las NIF y ha emitido sus opiniones sin salvedades, abstenciones o negativas.

Durante el ejercicio de 2010, Ferromex pagó a DTT por concepto de honorarios un total de \$1,463,969 (Un Millón Cuatrocientos Sesenta y Tres Mil Novecientos Sesenta y Nueve Pesos Moneda Nacional), de los cuales \$196,061 (Ciento Noventa y Seis Mil Sesenta y Un Pesos Moneda Nacional) correspondieron a conceptos distintos a los de auditoría, mismos que equivalen a aproximadamente el 13% del total de los honorarios pagados a DTT. Los servicios distintos a los de auditoría que el Auditor Externo prestó a Ferromex consistieron principalmente en el informe denominado FIN 48 elaborado para reconocer y medir las posiciones de impuestos, análisis de operaciones entre Ferromex y Ferrosur en relación a la compra-venta de locomotoras.

b) Operaciones con Personas Relacionadas y Conflictos de Interés

La Compañía lleva a cabo, regularmente, transacciones con subsidiarias de Grupo México, de UP, GFM y FTVM. Como política de la Compañía, estas operaciones se realizan en términos de mercado (es decir, en términos similares a los que se llevarían a cabo operaciones con terceros). El Convenio de Accionistas establece que Ferromex no deberá de dar trato preferencial alguno a las subsidiarias o afiliadas de Grupo México o UP. Además, establece que UP y Ferromex cooperarán para establecer servicios comunes internacionales, siempre y cuando Ferromex le ofrezca a UP servicios competitivos y condiciones similares a las ofrecidas a UP por KCSM.

Ferromex prestó o recibió servicios a ó de subsidiarias de Grupo México, de UP, GFM y FTVM por los conceptos y por los periodos que se indican a continuación:

Miles de Pesos:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Ingresos:			
Servicios de transportación prestados	\$ 1,303,842	\$ 896,994	\$ 1,054,666
Renta de carros (Car-Hire)	316,227	427,027	283,363
Intereses cobrados	23,444	35,200	55,844
Servicios administrativos	12,787	12,065	11,413
Arrendamiento de locomotoras	10,633	1,760	893
Venta de locomotoras	-	228,370	-
Venta de equipo de arrastre	-	-	38,761
Arrendamiento de Carros	-	-	3,278

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Egresos:			
Renta de locomotoras	\$ 922,568	\$ 968,142	\$ 783,234
Renta de carros (Car-Hire)	621,200	555,194	413,966
Fletes interlineales	592,724	522,209	481,723
Maniobras	147,995	121,431	122,696
Arrastres	105,589	93,357	106,483
Adquisición de activo fijo (incluye obras en proceso)	87,206	319,916	33,976
Reparación de carros	55,460	44,343	36,534
Servs.de asesoría y licencias para el uso de software	53,949	38,316	23,076
Inspección automotriz	39,814	40,557	43,116
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	24,986	25,810	23,841
Arrendamiento de oficinas corporativas	17,281	18,282	14,825
Ajuste temporal de diesel	15,885	8,473	-
Otros servicios	9,446	6,020	4,024
Fletes misceláneos	6,586	5,135	-
Siniestros	5,599	21,040	19,146
Derechos de paso	5,098	4,463	3,707
Contratistas	3,965	7,242	-
Compra de locomotoras siniestradas	382	1,575	4,235
Arrendamiento de equipo bombardier	-	2,966	15,148
Arrendamiento de biniveles	-	-	980

Para mayor información ver la Nota 12 de los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de 2010 y 2009.

Los términos y condiciones de pago otorgados a Grupo México por Ferromex son de mercado.

c) Administradores y Accionistas

Consejo de Administración

La administración de Ferromex ha sido conferida al Consejo de Administración. Los estatutos de Ferromex estipulan que el Consejo de Administración estará conformado por hasta once consejeros, elegidos en la Asamblea General Ordinaria de accionistas. El Consejo de Administración consta actualmente de once consejeros y cinco suplentes.

La designación de los miembros del Consejo de Administración de Ferromex, de conformidad a lo establecido en los estatutos de GFM, se hará tomando en cuenta la participación de los accionistas de GFM. En virtud de lo anterior, Grupo México tiene derecho a designar ocho consejeros propietarios y sus respectivos suplentes y UP a tres consejeros propietarios y sus respectivos suplentes, respecto de GFM y Ferromex.

Los estatutos sociales señalan que el Consejo de Administración se reunirá al menos una vez cada tres meses. Las resoluciones del Consejo de Administración deben ser aprobadas por al menos seis consejeros, salvo en los casos en que por estatutos se requiera un voto superior, caso en el cual la resolución, deberá aprobarse por al menos nueve consejeros. Los estatutos establecen que requerirán voto superior la resolución de los siguientes asuntos, entre otros: (i) aprobación del presupuesto de operación e inversión; (ii) ciertas disposiciones de activos y proyectos de inversión; (iii) políticas laborales y sobre salarios; (iv) financiamientos fuera de presupuesto o que excedan de US\$5 millones; (v) ciertas adquisiciones; (vi) venta de acciones de subsidiarias; (vii) cualquier otorgamiento de derechos de paso, arrastre u otros derechos sobre la vía del ferrocarril; y (viii) contratos relacionados con cualquiera de los asuntos antes mencionados.

El Consejo de Administración está integrado por los siguientes miembros, cuyos nombramientos fueron ratificados y/o designados mediante Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas de fecha 4 de abril de 2011:

Consejeros designados por Grupo México	
Propietarios	Fecha de designación
Germán Larrea Mota Velasco	18 de agosto de 1997
Genaro Larrea Mota Velasco	18 de agosto de 1997
Jaime Corredor Esnaola	30 de marzo de 2001
Agustín Santamarina Vázquez	30 de marzo de 2001
Alfredo Casar Pérez*1	30 de abril de 2007
Xavier García de Quevedo Topete*1	30 de abril de 2007
Alberto de la Parra Zavala	06 de junio de 2007
Rogelio Vélez López de la Cerda*2	24 de octubre de 2008
Suplentes	
Lorenzo Reyes Retana Márquez Padilla	13 de mayo de 1998
Consejeros designados por UP	
Propietarios	
James R. Young	20 de abril de 1999
Robert. M. Knight Jr.	30 de abril de 2004
A. A. Chacon	31 de marzo de 2010
Suplentes	
J. Michael Hemmer	30 de abril de 2004
E.J. Weber	28 de abril de 2006
M. V. Miller	31 de marzo de 2010

Las funciones de los miembros del consejo y las facultades del propio consejo son, en términos generales, las que se establecen en las disposiciones legales aplicables y las que le son comunes e inherentes a dicho cargo u órgano, respectivamente.

1 Consejero suplente desde el 13 de mayo de 1998.

2 Consejero suplente desde el 30 de marzo de 2001.

Germán Larrea Mota Velasco

Presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de GMEXICO. Anteriormente fue Vicepresidente Ejecutivo de GMEXICO y Minera México, S.A. de C.V. (MM) y miembro de sus consejos de administración desde 1981. De igual forma, es Presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de Empresarios Industriales de México, S.A. de C.V. (empresa controladora); Perforadora México, México Compañía Constructora y Fondo Inmobiliarios entre otras, posición que asumió en 1992. En 1978 fundó la compañía editorial y de publicidad Grupo Impresa y fungió como Presidente del Consejo de Administración y Director General hasta 1989, fecha en que la compañía fue vendida. El Lic. Larrea forma parte del Consejo de Administración de varias empresas entre éstas, Grupo Televisa, S.A. de C.V. y Grupo Financiero Banamex.

Genaro Larrea Mota Velasco

Es Administrador de Empresas por la Universidad de Newport, cuenta con diplomado en Programa de Liderazgo Global por la Universidad de Thunderbird. Consejero de Southern Copper Corporation desde noviembre de 1999. El Sr. Larrea fue Vicepresidente Comercial de dicha empresa desde diciembre de 1999 al 25 de abril de 2002, y ha sido uno de sus Directores desde noviembre de 1999. Trabajó en Grupo México, S.A.B. desde abril de 1983 hasta agosto de 2002 ocupando diversos cargos en el área financiera y en el área comercial y de logística. Fue Presidente de Asarco Inc. de agosto de 2001 hasta diciembre de 2003. Actualmente es Presidente Ejecutivo del Consejo de Administración de Corporación Scribe S.A.B. Es hermano del Sr. Germán Larrea Mota-Velasco.

Jaime Corredor Esnaola

Obtuvo la Licenciatura en Economía en la Universidad Nacional Autónoma de México, (UNAM); maestría (MA) en economía en Northwestern University y realizó estudios de doctorado en Stanford University. Presidente y accionista de Umbral Capital, S.A.P.I. de C.V. Es miembro del Consejo de Administración de Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V. y Ferromex; fue presidente del Consejo de Administración y Accionista de Hipotecaria Casa Mexicana (Sociedad Financiera de Objeto Limitado) e integrante del Consejo de Administración de Grupo Financiero Monex. Fue Presidente del Consejo de Administración de CINTRA (corporación controladora de las dos principales aerolíneas en México: Mexicana y Aeroméxico) y Comisario General de México para la Expo 2000 en Hannover, Alemania. Director General de varios bancos mexicanos (Banobras, Banco Internacional y Banca Cremi) y Presidente, durante un período, de la Asociación Mexicana de Bancos. Coordinador General de Puertos Mexicanos y, posteriormente, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Miembro de los Consejos Directivos de diversas entidades y empresas, tales como: la Comisión Nacional de Energía, Banco Nacional de Comercio Exterior, Banco de México, Visa Internacional (Región Latinoamérica), Telmex y el Consejo Mexicano de Inversión. Estuvo directamente involucrado como agente financiero en la privatización de varias de las más importantes empresas mexicanas, tales como: Telmex, Mexicana de Aviación, Fertimex e Industrias Conasupo y participó, también, en calidad de funcionario público responsable, en la reestructuración y privatización de los sistemas portuario y aeroportuario de México.

Agustín Santamarina Vázquez

Abogado, recibido el 27 de septiembre de 1949 en la Escuela Libre de Derecho. (Especialización en Derecho Corporativo y Financiero). Actualmente es socio asesor del despacho Santamarina y Steta, S.C. es miembro del consejo de administración de las siguientes empresas: Grupo México, S.A.B. de C.V. y subsidiarias y de Sanluis Corporación, S.A.B. de C.V.

Alfredo Casar Pérez

El Sr. Casar es Licenciado en Economía por el ITAM, pasante de Ingeniero Industrial por la Universidad Anáhuac y cuenta con una Maestría en Economía por la Universidad de Chicago. Es miembro del Consejo de Administración de Grupo México desde 1997. Fue nombrado Presidente Ejecutivo de GFM y Ferromex el 5 de marzo de 2008; fungió como Presidente y Director General de GFM y Ferromex desde el 16 de noviembre de 1999. Anteriormente, fue Director de desarrollo en Grupo México durante dos años, después de haber sido Director General de Cía. Perforadora México, S.A. de C.V. y Director General de México Cía. Constructora S.A. de C.V. durante 7 años. Además, el Sr. Casar es miembro del Consejo de Administración de GMéxico, GFM y Southern Copper Corporation.

Xavier García de Quevedo Topete

El Sr. García es Ingeniero Químico por la Universidad Nacional Autónoma de México, (UNAM) y estudió la maestría de administración en el Instituto Tecnológico de Monterrey. En 1969 inició su carrera profesional en el área minera de GMEXICO, en donde se inició como ingeniero de producción y hoy ocupa el puesto de Presidente de Minera México desde septiembre 2001. El Sr. Xavier García de Quevedo ha tenido a lo largo de su trayectoria profesional otras responsabilidades: Presidente de Asarco Inc., de diciembre de 1999 a septiembre de 2001. Director General de Ferromex y GFM de diciembre de 1997 a diciembre de 1999, Director General del Sector Telecomunicaciones de Conдумex, Director General de la División Internacional de Conдумex. A partir de 2010 también preside México Constructora Industrial, S.A. de C.V. y Perforadora México, S.A.P.I. de C.V.

Alberto de la Parra Zavala

El Sr. de la Parra ha sido Secretario del Consejo de Administración de Grupo México, S.A.B. de C.V. desde el 28 de abril de 2006 y Director General Jurídico Corporativo a partir de febrero de 2007. De febrero de 2002 a enero de 2007 fue Socio de Galicia y Robles, S.C. (ahora Galicia Abogados, S.C.), una destacada firma Mexicana de abogados; de 1986 a 2007 trabajó en Santamarina y Steta, S.C., una de las firmas de abogados más grandes en México y fue Socio en la misma a partir de 1997. También trabajó durante un año como asociado extranjero en White & Case, LLP, en la ciudad de Nueva York. El Sr. de la Parra es un excelente abogado Mexicano, con amplia experiencia corporativa y financiera entre otras materias, incluyendo procesos de fusiones y adquisiciones. El Sr. De la Parra es egresado de la Escuela Libre de Derecho en México.

Rogelio Vélez López de la Cerda

El Sr. Vélez es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac. Fue designado Director General de Ferromex el 5 de marzo de 2008; fungió dentro de Ferromex como Director General Adjunto de Ventas y Mercadotecnia desde julio de 2004, anteriormente ocupó el puesto de Director de Mercadotecnia en la Compañía desde el 24 de agosto de 2000. Su experiencia previa ha sido como Presidente y Director General de Revlon de México durante 3 años y 2 años como Presidente de Sara Lee Personal Products México. El Sr. Vélez trabajó 14 años en Playtex Apparel México (compañía subsidiaria de Sara Lee Corporation), tiempo durante el cual ocupó los siguientes puestos: Gerente de Mercadotecnia, Director de Mercadotecnia, Vicepresidente y Director General. El Sr. Vélez inició su carrera profesional en Procter & Gamble México ocupando los puestos de Subgerente de Marca y Gerente de Marca entre 1977 y 1981.

James R. Young

El Sr. Young es Presidente del Consejo de Administración, Presidente y Director Ejecutivo de Union Pacific Corporation. Fue elegido Presidente del Consejo en enero de 2007, y Presidente y Director Ejecutivo en noviembre de 2005. Antes de ser designado a estos cargos, fue Presidente y Director de Operaciones de Union Pacific Railroad, cargo al que fue elegido en enero de 2004. Fue designado como consejero de Union Pacific Corporation en febrero del 2005. El Sr. Young inició su carrera profesional en Union Pacific en 1978 y ha ocupando varios cargos a nivel alta dirección. En 1975, fue nombrado Vicepresidente de Reingeniería y Diseño y en 1997 Vicepresidente de Planeación de Servicios al Cliente y Calidad. Fue designado Vicepresidente Ejecutivo y Tesorero Corporativo de Union Pacific Corporation en 1998, Vicepresidente Ejecutivo de Finanzas y Contralor Corporativo en marzo de 1999, y Director de Finanzas de Union Pacific Corporation en diciembre de 1999. El Sr Young es miembro y anteriormente presidió los Consejos de Administración de la Asociación de Ferrocarriles Americanos y de la Cámara de Comercio de Omaha. En 2008 presidió la Coalición Americana para la Generación de Electricidad con Tecnologías Reductoras de Emisiones de Carbón. Es además miembro de los Consejos de Administración de la empresa Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., el Centro Médico de la Universidad de Nebraska, el Joslyn Art Museum y Creighton University. También presidió en 2008 la campaña Tree of Lights del Ejército de Salvación. El Sr. Young se graduó en la Universidad de Nebraska en Omaha.

Robert. M. Knight Jr.

El Sr. Knight fue designado Director Ejecutivo de Finanzas de Union Pacific Corporation en febrero de 2004, y en este cargo, es responsable de todas las actividades financieras tanto de la corporación como de Union Pacific Railroad. El Sr. Knight inició su carrera profesional con Union Pacific Corporation en 1980 y ha ocupado varios cargos, incluyendo el de Vicepresidente y Gerente General de Energía, y Vicepresidente y Gerente General Automotriz. En febrero de 2002 fue nombrado Vicepresidente Ejecutivo de Finanzas de Union Pacific Corporation, el cargo en el que se desempeñó antes de ser elegido para ocupar el actual. Es

miembro del Consejo de Administración de GFM y TTX. El Sr. Knight tiene Licenciatura en Administración de Negocios de la Kansas City University y obtuvo el grado de Maestría en Administración de Negocios por la Southern Illinois University.

A. A. Chacon

El Sr. Chacon tiene el título Ingeniería Eléctrica por el Instituto de Tecnología de Illinois, tiene una maestría en Administración en Ingeniería por la Universidad de Utah y una maestría en Administración de Negocios por el "Massachusetts Institute of Technology". En Union Pacific ha participado en diferentes posiciones tanto en el aspecto operativo como de ventas, incluyendo los cargos de Vicepresidente de Operaciones Automotrices en México y Director General de Servicio al Cliente.

Comisarios

Ferromex cuenta con dos comisarios, uno designado por Grupo México y otro por UP. El comisario designado por Grupo México es el Lic. Daniel Muñoz Quintanilla y el comisario designado por UP es el C.P. Daniel del Barrio Burgos. No hay comisarios suplentes.

Comité Operativo

Los estatutos de la Compañía prevén la existencia de un órgano intermedio de administración denominado Comité Operativo, el cual estará integrado por cinco miembros y sus respectivos suplentes. El Consejo de Administración podrá delegar en el Comité Operativo la resolución de los siguientes asuntos, siempre que se encuentren aprobados dentro del presupuesto autorizado por el Consejo de Administración (i) financiamientos de US\$5.0 millones o menos anualmente dentro del presupuesto relacionado con la línea principal de negocios, (ii) disposiciones de activos de US\$5.0 millones o menos por venta dentro del presupuesto, (iii) adquisiciones por US\$5.0 millones por proyecto dentro del presupuesto relacionadas con la línea principal de negocios, (iv) contratos de servicios por US\$5.0 millones o menos por contrato dentro del presupuesto relacionados con la línea principal de negocios; (v) proyectos de inversión por US\$5.0 millones o menos por inversión o proyecto dentro del presupuesto y relacionado con la línea principal de negocios; y (vi) contratos relacionados con lo anterior.

La designación de los miembros del Comité Operativo de Ferromex, de conformidad a lo establecido en los estatutos de GFM, se hará tomando en cuenta la participación de los accionistas de GFM. En virtud de lo anterior, Grupo México tienen derecho a designar tres miembros propietarios y sus respectivos suplentes y UP a dos miembros propietarios y sus respectivos suplentes.

El Comité Operativo está integrado por los siguientes miembros, que fueron ratificados y/o designados por la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas de fecha 4 de abril de 2011:

Miembros designados por Grupo México	
Propietarios:	Suplentes:
Alfredo Casar Pérez Lorenzo Reyes Retana Márquez Padilla Rogelio Vélez López de la Cerda	Alberto de la Parra Zavala Héctor Leonardo Ojeda Milanés Octavio Ornelas Esquinca
Miembros designados por UP	
Propietarios	Suplentes
A. A. Chacon M.V. Miller	Jeffrey Sebree

Principales funcionarios

Los siguientes son los principales funcionarios de Ferromex:

Nombre	Puesto
Alfredo Casar Pérez	Presidente Ejecutivo
Rogelio Vélez López de la Cerda	Director General
Octavio Ornelas Esquinca	Director General Adjunto de Finanzas y Administración
Francisco Jurado Martínez	Director Jurídico
Florentino Matadamas Hernández	Director de Abastecimientos
Lorenzo Reyes Retana Márquez Padilla	Director General Adjunto de Operación
Salvador Mancera Sansoube	Director de Operación
Juan Carlos Miranda Hernández	Director de Servicio de Transporte
Juan Manuel Soler Aguilar	Director de Mantenimiento de Recursos Operativos
Terrence Edward Mcdermott Shank	Director General Adjunto Comercial y Mercadotecnia
Luis Ignacio Olivera Bueno	Director Comercial Metales, Minerales, Cemento, Químico, Energía y Ferrobuzque
Héctor Cuevas Olvera	Director Comercial Agrícolas, Automotriz, Intermodal e Industrial
Héctor Leonardo Ojeda Milanés	Director de Relaciones Industriales
Gustavo Ariza Rivero	Director de Auditoría Interna

Alfredo Casar Pérez

Presidente Ejecutivo

El Sr. Casar es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), pasante de Ingeniero Industrial por la Universidad Anáhuac y cuenta con una Maestría en Economía por la Universidad de Chicago. Es miembro del Consejo de Administración de Grupo México desde 1997. Fue nombrado Presidente Ejecutivo de GFM y Ferromex el 5 de marzo de 2008; fungió como Presidente y Director General de GFM y Ferromex desde el 16 de noviembre de 1999. Anteriormente, fue Director de desarrollo en Grupo México durante dos años, después de haber sido Director General de Cía. Perforadora México, S.A. de C.V. y Director General de México Cía. Constructora S.A. de C.V. durante 7 años. Además, el Sr. Casar es miembro del Consejo de Administración de GMéxico, GFM y Southern Copper Corporation.

Rogelio Vélez López de la Cerda

Director General

El Sr. Vélez es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac. Fue designado Director General el 5 de marzo del 2008; fungió como Director General Adjunto de Ventas y Mercadotecnia desde julio de 2004, anteriormente ocupó el puesto de Director de Mercadotecnia en la Compañía desde el 24 de agosto de 2000. Su experiencia previa ha sido como Presidente y Director General de Revlon de México durante 3 años y 2 años como Presidente de Sara Lee Personal Products México. El Sr. Vélez trabajó 14 años en Playtex Apparel México (compañía subsidiaria de Sara Lee Corporation), tiempo durante el cual ocupó los siguientes puestos: Gerente de Mercadotecnia, Director de Mercadotecnia, Vicepresidente y Director General. El Sr. Vélez inició su carrera profesional en Procter & Gamble México ocupando los puestos de Subgerente de Marca y Gerente de Marca entre 1977 y 1981.

Octavio Ornelas Esquinca

Director General Adjunto de Finanzas y Administración

El Sr. Ornelas es Licenciado en Economía egresado del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), tiene una Maestría en Economía por la Universidad de Chicago y es candidato a Doctor en Economía por la misma Universidad de Chicago. Ha sido Director General Adjunto de Ferromex desde el 8 de Junio de 2005. Anteriormente ha ocupado diversos cargos: de 2003 a 2005 fue Director de Financiamientos y Tesorería de Petróleos Mexicanos; de 1986 a 2003 se desempeñó como Director de Finanzas de diversas Instituciones Bancarias y Grupos Financieros; de 1983 a 1986 fue Director de la unidad de Política Bancaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como miembro del Consejo de Administración de diversas instituciones bancarias. Se ha desempeñado como Catedrático en el ITAM, el Colegio de México y The University of Chicago.

Francisco Jurado Martínez

Director Jurídico

El Sr. Jurado es Licenciado en Derecho egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), tiene un Postgrado en Derecho Mercantil por la Universidad Panamericana y un Seminario de “Products Liability: comparative approaches and transnational litigation” por la Universidad de Texas en Austin. Ha sido Director Jurídico de Ferromex desde el primero de Octubre de 2006. De 1994 a 1998, desempeñó diversos cargos en Despachos de Abogados, y de 1998 a 2006 fue Gerente Jurídico en Ferrosur.

Florentino Matadamas Hernández

Director de Abastecimientos

El Sr. Matadamas es Ingeniero Mecánico egresado de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del Instituto Politécnico Nacional (IPN) y tiene una Maestría en Alta Dirección por el IPADE. Ha sido Director de Compras y Aduanas desde octubre de 1997. Anteriormente fue Jefe de Servicio al Cliente en operaciones de exportación, después de haber desempeñado el puesto de Gerente de Operación Logística para la exportación (alambre y cable) e importación (materias primas) en Grupo ConduMex, donde trabajó durante más de 10 años. El Sr. Matadamas inició su carrera profesional como Gerente de Compras con Mexicana de Cobre donde laboró durante más de 12 años.

Lorenzo Reyes Retana

Director General Adjunto de Operación

El Sr. Reyes Retana es Ingeniero Civil, egresado de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), y tiene una Maestría en Planeación y Administración de Infraestructura por la Universidad de Stanford. Desde abril de 2005, se desempeña como Director General Adjunto de Operación, después de haber ocupado el cargo de Director de Operación de Ferromex desde el primero de noviembre de 1997. Anteriormente a ello, ocupó varios puestos en Ferronales, entre los que se incluyen: Director del Ferrocarril del Sureste, Subdirector de Infraestructura y Telecomunicaciones y Gerente de Construcción. Antes, coordinó la puesta en operación de la Doble Vía Electrificada México – Querétaro. El Sr. Reyes Retana también trabajó en la Comisión Federal de Electricidad desde 1974 a 1984.

Salvador Mancera Sansoube

Director de Operaciones de Campo

El Sr. Mancera es Ingeniero Mecánico Electricista con especialidad Industrial egresado de la Facultad de Ingeniería de la UNAM y tiene una Especialidad en Ciencias Sociales en la Universidad de Lovaina, Bélgica. Ha sido Director de Operaciones desde mayo de 2005, siendo responsable de la ejecución de los procesos, procedimientos y eficiencia del ferrocarril en todas las divisiones que integran Ferromex. Anteriormente a ello desde 1998 ocupó el puesto de Subdirector de Operación de las divisiones Monterrey, Centro-México y Guadalajara. Su experiencia laboral anterior incluye diversos cargos; De 1987 a 1998 Director de División, Noroeste y anteriormente de la Occidente en Grupo Financiero GBM Atlántico. De 1977 a 1987 desempeñó diversos cargos como Director General de Aralmex, Director de Planeación y Desarrollo de Industrias CH. y Consultor Asociado en McKinsey & Co. Inc. Ha impartido cátedra en administración Financiera en el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores ITESO.

Juan Carlos Miranda Hernández

Director de Servicio de Transporte

El Sr. Miranda es Ingeniero Civil con mención honorífica, egresado de la Facultad de Ingeniería de la UNAM y tiene una Maestría en Planeación en la UNAM, un Diplomado en Alta Dirección de Entidades Públicas en el Instituto Nacional de Administración Pública y un Seminario en Transporte Urbano en el Japan International Cooperation Agency, en Tokio, Japón. Ha sido Director de Servicios de Transporte de Ferromex desde mayo de 2005, siendo responsable de las áreas de Transporte, Diseño de Servicio, Puertos y Fronteras, Servicio Intraferroviario y Calidad. Anteriormente a ello, ocupó el puesto de Subdirector de Diseño de Servicios y Sistemas Operativos y de Coordinador de Planeación y Sistemas Operativos desde su ingreso a Ferromex en 1998. Anteriormente a ello, ocupó varios puestos en Ferronales entre los que destacan: Subdirector de Operación del Ferrocarril del Sureste, Gerente de Estudios Técnicos y Gerente de Planeación y Evaluación de Proyectos. El Sr. Miranda ha impartido cátedra en Transporte Ferroviario en la Universidad Autónoma del Estado de México y de Geometría Analítica en la Facultad de Ingeniería de la UNAM.

Juan Manuel Soler Aguilar

Director de Mantenimiento de Recursos Operativos

El Sr. Soler es Ingeniero Químico egresado de la Facultad de Ingeniería de la UNAM y tiene un Diplomado en Administración de Empresas por el Instituto Panamericano de Alta Dirección (IPADE). Ha sido Director de Mantenimiento de Recursos Operativos de Ferromex desde mayo de 2005, siendo responsable de las áreas de: Infraestructura, Fuerza Motriz, Unidades de Arrastre y Telecomunicaciones, Señales y Electricidad. Anteriormente a ello desde 1998 ocupó el puesto de Subdirector de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre. Su experiencia laboral anterior incluye diversos cargos: de 1994 a 1998 fue Gerente General en Grupo Simec, de 1990 a 1993 Consultor Independiente con especialidad en Finanzas y Modelos de Proyección; de 1987 a 1990 tuvo los cargos de Director de Finanzas y Director de Proyectos en Fábricas de Francia; de 1981 a 1987 Socio Director del despacho Soler – Albarracin y Asociados; de 1970 a 1981 en Grupo Condumex como Gerente General de Salmat y Gerente de Operaciones de Macopel. Dentro de sus logros más importantes cuenta con la modernización de las áreas de mantenimiento del taller de carros en la División Guadalajara de Ferromex.

Terrence Edward Mcdermott Shank

Director General Adjunto Comercial y Mercadotecnia

El Sr. Mcdermott estudió la Licenciatura en Administración de Negocios Internacionales en New Mexico State University y tiene una Maestría en Administración de Negocios en la misma Universidad. Fue designado Director General Adjunto Comercial y Mercadotecnia el 10 de marzo de 2008; fungió como Director de Ventas Agrícolas Intermodal y Automotriz desde mayo de 2005; anteriormente a ello desde 2001 ocupó el puesto de Subdirector de Ventas Agrícolas. Antes de entrar con Ferromex, trabajó con Archer Daniels Midland, Co. (ADM) , laborando de 2000 a 2001 como Director General en ADM Bioproducts; de 1997 a 2000 como Director de Ventas en ADM México; de 1995 a 1997 en Comercialización ADM Processing, y en 1994 laboró en el American Chamber of Commerce como especialista en Comercio Internacional en el Departamento de Inversión Internacional. Ha realizado diversas investigaciones y publicaciones sobre inversiones y el comportamiento social y comercial de México.

Luis Ignacio Olivera Bueno

Director Comercial Metales, Minerales, Cemento, Químico, Energía y Ferrobuque

Es egresado de la Universidad Iberoamericana, como Ingeniero Químico Industrial, con un diplomado en negocios en la Universidad de California, en Berkeley. Con 30 años de experiencia, ingresa a Du Pont en 1980, con diversos puestos, siendo inicialmente Comprador Corporativo senior, llegando a ser Gerente de Compras Corporativo y posteriormente colabora con una filial, Química Fluor, como Director Comercial del año de 1987 a 1997; posteriormente ingresa en Corporación Citali inicialmente como miembro del Consejo de Administración y Director de Operaciones en el año de 1999; en el 2000 se incorpora a Ferrosur como Director Comercial y a partir del 15 de marzo de 2009 es nombrado Director Comercial en Ferromex.

Hector Cuevas Olvera

Director Comercial Agrícola, Automotriz, Intermodal e Industrial

El Sr. Cuevas es Ingeniero Químico por parte de la Universidad Iberoamericana y tiene un Diplomado en Habilidades Directivas por la misma Universidad. Fue designado Director de Ventas Agrícola, Automotriz, Intermodal e Industrial el 15 de marzo del 2009. Anteriormente ocupó el puesto de Subdirector de Ventas de Metales, Minerales, Cemento y Energía, la Subdirección de Químicos, Fertilizantes, Cemento y Petróleo, y otros puestos desde su incorporación a Ferromex en 1998. El Sr. Cuevas laboró por once en años en Grupo Condumex en los sectores de Electromanufacturas y Telecomunicaciones.

Héctor Leonardo Ojeda Milanés

Director de Relaciones Industriales

El Sr. Ojeda es Licenciado en Administración de Empresas egresado de la UNAM y cuenta con un Postgrado en Administración por la Universidad La Salle. Ha sido Director de Relaciones Industriales de Ferromex desde el 5 de enero de 1998. Anteriormente trabajó durante 7 años para Aerovías de México como Subdirector de Relaciones Industriales, después de encabezar el Departamento de Relaciones Industriales de Celanese Mexicana durante más de 10 años. Su experiencia laboral también incluye el haber ocupado puestos durante mucho tiempo en las áreas de relaciones industriales para ITT (9 años), Rassini Rhem (2 años) y Singer Sewing Machine, Co. (7 años).

Gustavo Ariza Rivero

Director de Auditoría Interna

El Sr. Ariza es Contador Público titulado por la Universidad Iberoamericana. Se incorporó a Ferromex en Abril de 1998 como Director de Auditoría Interna. Anteriormente se desempeñó 12 años como Director de Finanzas y Vicepresidente Regional de Finanzas en las compañías internacionales Mattel y Unisource, respectivamente, en sus operaciones en México. El Sr. Ariza inició su carrera profesional como Auditor en la firma PriceWaterhouseCoopers donde laboró durante 12 años.

El monto total de las prestaciones que en conjunto percibieron los principales funcionarios de la Compañía por el ejercicio 2010 representó aproximadamente 0.57% de los ingresos de la emisora por el mismo año.

Las prestaciones otorgadas por la Compañía al grupo de principales funcionarios son conforme a Ley y adicionalmente se otorga automóvil y bono anual con base en resultados. La Compañía no tiene plan de acciones. El 29 de enero de 2009, Ferromex constituyó un plan de pensiones o retiro de su personal de confianza al que contribuyen tanto la Compañía como el empleado.

Los consejeros no reciben por parte de Ferromex ningún emolumento por su asistencia a las juntas de consejo.

Principales accionistas

El capital social de Ferromex está dividido en acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal. El capital social se divide en dos clases de acciones; Clase I, que son acciones representativas del capital mínimo fijo, y Clase II, representativas del capital variable. Las dos Clases de acciones están representadas por acciones Series B-1 y B-2.

La siguiente es la estructura accionaria actual de Ferromex:

<u>ACCIONISTAS</u>	<u>ACCIONES</u>		
	<u>NÚMERO</u>	<u>CLASE</u>	<u>SERIE</u>
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	25,500	I	B-1
	10,017,578	I	B-2
	2,278,995,571	II	B-1
	171,075,886	II	B-2
Minera México, S.A. de C.V.	8,757	II	B-2
TOTAL	2,460,123,292		

Estructura accionaria de GFM:

<u>ACCIONISTAS</u>	<u>ACCIONES</u>		
	<u>NUMERO</u>	<u>CLASE</u>	<u>SERIE</u>
Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V.	148,000	I	A
	1,945,381,069	II	A-1
Mexican Pacific LLC	52,000	I	B
	683,512,268	II	B-1
TOTAL	2,629,093,337		

Ningún consejero o funcionario es accionista de la Compañía o de GFM.

ITM es subsidiaria en un 75% de Grupo México (ver "2. b) ix) Estructura Corporativa").

Los accionistas de la Compañía y los accionistas de GFM tienen control, poder de mando e influencia significativa en Ferromex.

d) Estatutos Sociales y Otros Convenios

A continuación se presenta un resumen de algunas de las cláusulas de los estatutos sociales de Ferromex.

Objeto social

Ferromex es una sociedad de nacionalidad mexicana con domicilio en la Ciudad de México, Distrito Federal. El objeto social principal de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. consiste en prestar el servicio ferroviario de carga y multimodal, de pasajeros y los servicios auxiliares como se definen en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo pero no limitada a cualquier actividad de transportación terrestre privada que le esté permitida realizar de acuerdo con las disposiciones vigentes de la Ley de Inversión Extranjera, de almacenamiento y cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria de carga y que directamente beneficie al mismo.

Administración de la sociedad

La administración de la Sociedad está encomendada a un Consejo de Administración conformado por hasta 11 consejeros (y sus respectivos suplentes).

Los miembros del Consejo de Administración son designados por la Asamblea de Accionistas. Todas las Asambleas de Accionistas o Sesiones del Consejo de Administración son presididas por el Presidente de éste último. El Consejo de Administración cuenta con un Secretario y con un Secretario Asistente.

El Consejo de Administración tiene la representación legal de la Sociedad y cuenta con las facultades legales necesarias para dichos efectos.

Inspección de la Sociedad

La vigilancia de la Sociedad está encomendada a uno o más Comisarios según sea determinado por la Asamblea Ordinaria de Accionistas.

Comité Operativo

La Sociedad tiene un Comité Operativo conformado por cinco miembros.

El Consejo de Administración está autorizado para delegar al Comité Operativo autoridad para aprobar ciertos asuntos, por ejemplo: (i) financiamientos de \$5 millones de dólares o menos anualmente dentro del presupuesto relacionado con la línea principal de negocios; (ii) disposiciones de activos por \$5 millones de dólares o menos por venta dentro del presupuesto; (iii) adquisiciones por \$5 millones de dólares por proyecto dentro del presupuesto relacionadas con la línea principal de negocios; (iv) contratos de servicios por \$5 millones de dólares o menos por contrato dentro del presupuesto relacionados con la línea principal de negocios; (v) proyectos de inversión por \$5 millones de dólares o menos por inversión o proyecto dentro del presupuesto y relacionado con la línea principal de negocios; y (vi) contratos relacionados con lo anterior.

Presidente Ejecutivo, Director General

Ferromex cuenta con un Presidente Ejecutivo y un Director General.

Los primeros niveles de administración de Ferromex (los funcionarios que reportan directamente al Director General) son propuestos por los miembros del Consejo de Administración y el Director General, aprobados por el Comité Operativo y ratificados por el Consejo de Administración por el voto que incluya el voto afirmativo de al menos nueve de sus 11 Consejeros.

Asambleas de Accionistas

Las Asambleas de Accionistas serán Extraordinarias u Ordinarias. Todas las Asambleas se celebrarán en el domicilio social de la Sociedad. Las Asambleas convocadas para discutir cualquiera de los asuntos especificados en el Artículo 182 de la Ley General de Sociedades Mercantiles serán Asambleas Extraordinarias. Cualesquier otras asambleas serán Ordinarias.

Las convocatorias para las Asambleas de Accionistas pueden ser hechas por el Consejo de Administración o

por los Comisarios. Cualquier accionista o grupo de accionistas que sea titular de al menos el 26% de las acciones en circulación de la Sociedad puede requerir en cualquier tiempo al Consejo de Administración o a los Comisarios que convoquen a una Asamblea de Accionistas para discutir los asuntos que sean especificados en su requerimiento. Cualquier accionista tendrá el mismo derecho en cualquiera de los casos contemplados en el artículo 185 de la Ley General de Sociedades Mercantiles. Si el Consejo de Administración o los Comisarios, según sea el caso no hacen la convocatoria dentro de los 15 días naturales siguientes a la recepción de una solicitud, las autoridades judiciales competentes del domicilio de la Sociedad emitirán la convocatoria a solicitud de cualquier parte interesada quien deberá comprobar su participación accionaria para dicho propósito.

Las convocatorias para las Asambleas de Accionistas se deben publicar en el Diario Oficial de la Federación cuando menos 15 días naturales antes del día establecido para la Asamblea. Las convocatorias indicarán el lugar, día y hora de la Asamblea, contendrán el Orden del Día y deberán ser firmadas por la persona o personas que las hagan. Los accionistas con domicilio en el extranjero tendrán derecho a recibir aviso de las convocatorias por facsímil o telegrama, con la misma anticipación contemplada anteriormente.

Las Asambleas de Accionistas podrán ser llevadas a cabo sin necesidad de convocatoria previa, si todas las acciones en circulación de la Sociedad se encuentran representadas en la Asamblea.

Los accionistas que se encuentren registrados en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad como propietarios de una o más acciones de aquélla, o aquéllos que comprueben su propiedad con los títulos de acciones emitidos por la Sociedad, serán admitidos en las Asambleas de Accionistas.

Los accionistas podrán ser representados en las Asambleas de Accionistas por la persona o personas designadas mediante carta poder firmada ante dos testigos o mediante cualquier otra forma de poder otorgada de acuerdo con la ley. Los miembros del Consejo de Administración y los comisarios no podrán representar a los accionistas en las Asambleas de Accionistas.

Las Asambleas de Accionistas serán presididas por el Presidente del Consejo de Administración y, en su ausencia, las asambleas serán presididas por la persona designada por el voto mayoritario de los accionistas presentes. El Secretario del Consejo de Administración actuará como Secretario en las Asambleas de Accionistas, y en su ausencia, dicho cargo será ocupado por el Secretario Asistente y, en su ausencia, por la persona designada por la mayoría de votos de los accionistas presentes.

Las Asambleas Ordinarias de Accionistas se celebrarán cuando menos una vez al año dentro de los primeros cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio social. En adición a los asuntos especificados en el Orden del Día: 1. Se discutirá, aprobará o modificará el reporte del Consejo de Administración contemplado en el Artículo 172 de la Ley General de Sociedades Mercantiles tomando en consideración el reporte de los Comisarios; 2. Se designará a los miembros del Consejo de Administración y Comisarios; y 3. Se determinarán las remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración y Comisarios de la Sociedad.

Aquellas resoluciones cuya adopción requiera de la celebración de una Asamblea Ordinaria o Extraordinaria de Accionistas, podrán tomarse sin necesidad de celebrar una Asamblea de Accionistas, mediante el consentimiento unánime adoptado por escrito de todos los accionistas que hubiesen tenido derecho a votar si dicha asamblea de accionistas se hubiese celebrado. Las resoluciones así adoptadas tendrán los mismos efectos legales y consecuencias que otras resoluciones adoptadas en el curso de una Asamblea Ordinaria o Extraordinaria de Accionistas. Cuando las resoluciones de los Accionistas sean adoptadas mediante su consentimiento unánime por escrito no se requerirá de convocatoria o cualquier otra formalidad distinta de la firma de todos los accionistas con derecho de voto en el documento que compruebe la adopción de las resoluciones relevantes.

Votación en las Asambleas de Accionistas

Cada acción tendrá derecho a un voto en las Asambleas de Accionistas. A fin de que las Asambleas Ordinarias de Accionistas celebradas en virtud de primera convocatoria sean válidas, cuando menos el 50% de las acciones representativas del capital social deberán estar representadas en la asamblea y las resoluciones serán válidas si son adoptadas por el voto favorable de la mayoría de las acciones presentes o representadas en la Asamblea (un "Voto Mayoritario"). Las Asambleas Ordinarias de Accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán validamente celebradas cualquiera que sea el número de

acciones representadas en la Asamblea y sus resoluciones serán válidamente adoptadas por un Voto Mayoritario.

A fin de que las Asambleas Extraordinarias de Accionistas celebradas en virtud de primera convocatoria, cuando menos el 75% de las acciones representativas del capital social deberá estar representada en la Asamblea, y sus resoluciones serán válidas cuando sean adoptadas por el voto favorable de las acciones que representen más del 50% del capital social de la Sociedad.

Grupo México

Grupo México es una empresa controladora cuya actividad principal es la minería, siendo uno de los más grandes productores integrados de cobre a nivel mundial. También cuenta con una división de transporte que opera el ferrocarril más extenso de México y una división de infraestructura mediante la cuál se realizan directa o indirectamente de obras de ingeniería en proyectos de infraestructura pública y privada, así como la perforación de pozos petroleros y la prestación de servicios integrales para las mismas. Cuenta con operaciones en México, Perú, Estados Unidos y Chile. Durante el año 2009, las ventas totales de Grupo México ascendieron a \$65,607.5 millones y cuenta con un total de activos por \$172,294.0 millones al 31 de diciembre de 2009 con una plantilla laboral de 23,026 empleados. Mediante su compañía tenedora, Americas Mining Corporation, Grupo México es propietaria de Southern Copper Corporation, la empresa minera de cobre pública más grande del mundo en términos de reservas de mineral y que cotiza en las bolsas de valores de Nueva York y Lima y cotiza bajo la clave "SCCO" en ambas bolsas y de Asarco Inc. con operaciones minero-metalúrgicas en Arizona y Texas en los Estados Unidos. Grupo México es propietaria del 55.5% de Ferromex a través de ITM y GFM

Mexican Pacific LLP es subsidiaria en un 100% de UP (ver "2.b) ix) Estructura Corporativa").

UP

Union Pacific Corporation es una compañía que opera principalmente en las áreas del transporte ferroviario, mediante su subsidiaria UP. UP es el sistema ferroviario más grande de Estados Unidos, el cual opera 32,094 millas de ruta, enlazando los puertos de la costa del Pacífico y los del Golfo con los cruces fronterizos del centro y este de E.U.A. UP da servicio a las dos terceras partes de la región occidente de los Estados Unidos y mantiene itinerarios coordinados con otras compañías transportistas para el manejo de carga hacia y desde el sureste, suroeste, costa del Atlántico, costa del Pacífico, Canadá y México. El tráfico de las exportaciones e importaciones es movido a través de los puertos de la costa del Golfo y la costa del Pacífico y a través de las fronteras mexicanas y canadienses. La mayoría de los productos transportados por UP son agrícolas, automotriz, químicos, energéticos (principalmente carbón), productos industriales e intermodales. Al 29 de enero del 2010, Union Pacific Corporation contaba con una capitalización total del mercado de US\$30,570 millones. La compañía tiene 43,531 empleados en el ferrocarril y obtuvo en el ejercicio fiscal del 2009 una utilidad de operación de US\$3,392 millones sobre un monto de ventas totales de US\$14,143 millones. UP es propietaria indirecta del 26% de Ferromex a través de Mexican Pacific LLC y GFM.

Convenio de Accionistas celebrado entre UP y Grupo México.

UP, ICA y Grupo México celebraron, con fecha 13 de junio de 1997, un Convenio de Accionistas (*Shareholders Agreement*) mediante el cual establecieron las bases para su relación como accionistas de GFM e indirectamente de Ferromex. En marzo de 1999, ICA vendió su participación en GFM a UP por lo que dejó de ser parte del Convenio de Accionistas. Con fecha 30 de octubre de 2000, ITM asumió todas las obligaciones de Grupo México en el Convenio de Accionistas y con fecha 30 de marzo del 2001, se acordó modificar dicho Convenio en lo que respecta primordialmente al voto supermayoritario dentro de las Asambleas de Accionistas y reuniones del Consejo de Administración.

El Convenio de Accionistas y su modificación del 30 de marzo del 2001 establecen, al igual que los estatutos de GFM y Ferromex, mayorías superiores para tomar resoluciones de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración. En lo que se refiere a votaciones de las Asambleas de Accionistas, requiere la aprobación por mayoría de votos, excepto en los casos de voto supermayoritario en cuyo supuesto se requerirá cuando menos el 77% de las acciones con derecho absoluto de voto para la aprobación de los siguientes asuntos: (i) remuneración de miembros del consejo; (ii) aumentos de capital; (iii) financiamientos de más de US\$10.0 millones; (iv) voto de asuntos que en el Consejo de Administración requerirían mayorías superiores; (v) pago de dividendos distintos a los dividendos obligatorios establecidos en los estatutos; y (vi)

cualesquiera asuntos que deban ser resueltos en una Asamblea Extraordinaria de Accionistas. En lo que se refiere al Consejo de Administración las resoluciones del Consejo de Administración deben ser aprobadas por al menos seis consejeros, salvo en los casos en que por estatutos se requiera un voto superior, caso en el cual la resolución, deberá aprobarse por al menos nueve consejeros. Los estatutos establecen que requerirán voto superior la resolución de los siguientes asuntos, entre otros: (i) aprobación del presupuesto de operación e inversión; (ii) ciertas disposiciones de activos y proyectos de inversión; (iii) financiamientos fuera de presupuesto o que excedan de US\$5.0 millones; (iv) ciertas adquisiciones; (v) políticas laborales y políticas sobre salarios; (vi) financiamientos incluidos en el presupuesto mayores de US\$10.0 millones; (vii) adquisiciones incluidas en el presupuesto que excedan los US\$10.0 millones o no incluidas en el presupuesto de más de US\$5.0 millones; (viii) cualquier otorgamiento de derechos de paso, arrastre u otros derechos sobre la vía de ferrocarril, o cualquier otorgamiento, cesión o terminación de cualesquier derechos bajo una concesión ferroviaria; y (ix) venta de acciones de subsidiarias.

El Convenio de Accionistas establece que las partes tendrán un derecho de preferencia (en los mismos términos y condiciones que hubiera ofrecido un tercero) en el caso de que alguna de las otras partes decida vender su participación en GFM. Asimismo, el Convenio de Accionistas establece prohibiciones a las partes de gravar sus acciones en GFM.

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

5. PERSONAS RESPONSABLES

Lic. Alfredo Casar Pérez	Presidente Ejecutivo
Lic. Rogelio Vélez López de la Cerda	Director General
Lic. Octavio Javier Órnelas Esquinca	Director General Adjunto de Finanzas y Administración
Lic. Francisco Jurado Martínez	Director Jurídico
C.P. Claudia Elizabeth Abaunza Castillo	Subdirector de Contraloría
C.P.C. Arturo García Bello	Auditor Externo

6. ANEXOS

1. Dictamen de los Comisarios y Estados Financieros Dictaminados al 31 de diciembre de 2010 y 2009
2. Anexo "N"
3. Eventos Relevantes Publicados a la BMV durante el 2011

C.P.C. Arturo García Bello

C.P.C. Daniel del Barrio Burgos

DICTAMEN DE LOS COMISARIOS

A la Asamblea General de Accionistas de
Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

En nuestro carácter de comisarios y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (la Compañía), rendimos a ustedes nuestro dictamen sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera que ha presentado a ustedes el Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Compañía por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010.


Hemos asistido a las asambleas de accionistas y juntas del consejo de administración a las que hemos sido convocados y hemos obtenido de los directores y administradores, la información sobre las operaciones, documentación y registros que consideramos necesario examinar. Nuestra revisión ha sido efectuada de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México.

Como se indica en la Nota 15a. sobre los estados financieros, la Compañía tiene saldos netos por cobrar con Kansas City Southern México, S.A. de C.V. que provienen de 1998 a 2010, y se han llevado a cabo negociaciones para definir los montos pendientes por cobrar y por pagar por segmento (interlineal, derechos de paso y arrastres) que no se encuentran debidamente definidos en los títulos de concesión. Al 31 de diciembre de 2010, los saldos netos por cobrar ascienden a \$313,663 miles (\$348,620 miles en 2009) y están incluidos en el rubro de "Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril" en el balance general. Derivado de esta situación, la Compañía está involucrada en ciertos procedimientos judiciales a favor y en contra, según se describen en las Notas 15b.1. a 15b.5. sobre los estados financieros. En opinión de la administración de la Compañía y sus asesores legales, no se puede anticipar su duración; sin embargo, consideran que existe una alta probabilidad de recuperar dicha cuenta.

En nuestra opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Compañía y considerados por los administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron en forma consistente con el ejercicio anterior; por lo tanto, dicha información refleja en forma veraz, razonable y suficiente la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2010, y los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los flujos de efectivo por el año que terminó el 31 de diciembre de 2010, de conformidad con las normas de información financiera mexicanas.



C. P. C. Arturo García Bello
Comisario Serie "A"



C.P.C. Daniel del Barrio B.
Comisario Serie "B"

México, D.F.
8 de febrero de 2011

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario
Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados financieros por los años que
terminaron el 31 de diciembre de 2010 y
2009, y Dictamen de los auditores
independientes del 8 de febrero de 2011

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

**Dictamen de los auditores independientes y estados financieros al 31 de diciembre de 2010 y
2009**

Contenido	Página
Dictamen de los auditores independientes	1
Balances generales	2
Estados de resultados	3
Estados de variaciones en el capital contable	4
Estados de flujos de efectivo	5
Notas a los estados financieros	6



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

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

Dictamen de los auditores independientes a la Asamblea de Accionistas de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

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

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

Como se indica en la Nota 15 a. sobre los estados financieros, la Compañía tiene saldos netos por cobrar con Kansas City Southern México, S. A. de C. V. que provienen de 1998 a 2010, y se han llevado a cabo negociaciones para definir los montos pendientes por cobrar y por pagar por segmento (interlineal, derechos de paso y arrastres) que no se encuentran debidamente definidos en los títulos de concesión. Al 31 de diciembre de 2010, los saldos netos por cobrar ascienden a \$313,663 miles (\$348,620 miles en 2009), y están incluidos en el rubro de "Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril" en el balance general. Derivado de esta situación, la Compañía está involucrada en ciertos procedimientos judiciales a favor y en contra, según se describen en las Notas 15 b.1. a 15 b.5. sobre los estados financieros. En opinión de la administración de la Compañía y sus asesores legales, no se puede anticipar su duración; sin embargo, consideran que existe una alta probabilidad de recuperar dicha cuenta.

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

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


C. P. C. Arturo García Bello

8 de febrero de 2011

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

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Balances generales

Al 31 de diciembre de 2010 y 2009
(Expresados en miles de pesos mexicanos de diferente poder adquisitivo)

Activo	2010	2009
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,730,208	\$ 1,835,010
Cuentas por cobrar:		
Clientes, menos estimación para cuentas de cobro dudoso de \$59,853 en 2010 y \$51,523 en 2009	1,641,837	1,289,260
Impuestos por recuperar	4,116	8,939
Partes relacionadas	89,635	106,572
Otras	<u>11,854</u>	<u>25,974</u>
	<u>1,747,442</u>	<u>1,430,745</u>
Inventarios – Neto	329,261	271,914
Pagos anticipados	<u>175,393</u>	<u>81,981</u>
Total del activo circulante	<u>3,982,304</u>	<u>3,619,650</u>
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril	313,663	348,620
Partes relacionadas a largo plazo	375,000	375,000
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	12,188,249	11,428,902
Títulos de concesión - Neto	1,243,327	1,314,028
Inversión en acciones de compañía asociada e inversiones permanentes	292,039	275,499
Otros activos – Neto	<u>481,788</u>	<u>291,055</u>
Total	\$ <u>18,876,370</u>	\$ <u>17,652,754</u>

Pasivo y Capital Contable

	2010	2009
Pasivo circulante:		
Proveedores	\$ 773,287	\$ 348,399
Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles	253,813	250,474
Pasivos acumulados	177,723	203,658
Impuestos por pagar	15,879	115,650
Partes relacionadas	336,316	525,088
Impuestos sobre la renta	16,787	16,590
Participación de los trabajadores en las utilidades	<u>226,009</u>	<u>200,231</u>
Total del pasivo circulante	<u>1,799,814</u>	<u>1,660,090</u>
Pasivo a largo plazo:		
Deuda a largo plazo	2,500,000	2,500,000
Beneficios a los empleados	78,549	67,339
Impuesto sobre la renta diferido	575,551	565,011
Participación de los trabajadores en las utilidades diferida	<u>217,044</u>	<u>211,559</u>
Total del pasivo a largo plazo	<u>3,371,144</u>	<u>3,343,909</u>
Total del pasivo	5,170,958	5,003,999
Capital contable:		
Capital social	5,106,190	5,106,190
Utilidades acumuladas	8,172,301	7,314,551
Otras cuentas de capital	<u>426,921</u>	<u>228,014</u>
Total del capital contable	<u>13,705,412</u>	<u>12,648,755</u>
Total	\$ <u>18,876,370</u>	\$ <u>17,652,754</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados de resultados

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2010 y 2009
 (Expresados en miles de pesos mexicanos de diferente poder adquisitivo)

	2010	2009
Ingresos por servicios	\$ 14,750,823	\$ 12,307,710
Costos y gastos de operación:		
Directos	10,482,757	8,991,645
Depreciación	851,225	792,642
Amortización de títulos de concesión	70,701	70,701
Administración	<u>567,217</u>	<u>526,532</u>
	<u>11,971,900</u>	<u>10,381,520</u>
Utilidad de operación	2,778,923	1,926,190
Otros (ingresos) gastos :		
Participación de los trabajadores en las utilidades	213,706	199,103
Participación de los trabajadores en las utilidades diferida	5,485	(41,141)
Otros ingresos – Neto	<u>(224,887)</u>	<u>(72,867)</u>
	<u>(5,696)</u>	<u>85,095</u>
Resultado integral de financiamiento:		
Intereses pagados	156,063	217,210
Intereses ganados	(90,714)	(66,685)
(Utilidad) pérdida en cambios – Neta	<u>(779)</u>	<u>14,944</u>
	<u>64,570</u>	<u>165,469</u>
Participación en la utilidad de compañía asociada e inversión permanente	<u>(35,759)</u>	<u>(26,839)</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	2,755,808	1,702,465
Impuestos a la utilidad	<u>651,658</u>	<u>414,940</u>
Utilidad neta	<u>\$ 2,104,150</u>	<u>\$ 1,287,525</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados de variaciones en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2010 y 2009
 (Expresados en miles de pesos mexicanos de diferente poder adquisitivo)

	<u>Capital social</u>			Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Total capital contable
	Histórico	Actualizado	Total			
Saldos al 1 de enero de 2009	\$ 2,461,828	\$ 2,644,362	\$ 5,106,190	\$ 6,027,026	\$ 25,603	\$ 11,158,819
Utilidad integral	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1,287,525</u>	<u>202,411</u>	<u>1,489,936</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2009	2,461,828	2,644,362	5,106,190	7,314,551	228,014	12,648,755
Dividendos pagados	-	-	-	(1,246,400)	-	(1,246,400)
Utilidad integral	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,104,150</u>	<u>198,907</u>	<u>2,303,057</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2010	<u>\$ 2,461,828</u>	<u>\$ 2,644,362</u>	<u>\$ 5,106,190</u>	<u>\$ 8,172,301</u>	<u>\$ 426,921</u>	<u>\$ 13,705,412</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Estados de flujos de efectivo

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2010 y 2009
 (Expresados en miles de pesos mexicanos de diferente poder adquisitivo)

	2010	2009
Actividades de operación:		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 2,755,808	\$ 1,702,465
Partidas relacionadas con actividades de inversión:		
Depreciación	851,225	792,642
Amortización de títulos de concesión	70,701	70,701
Amortización de otros activos	2,612	6,657
Intereses a favor	(90,714)	(66,685)
Participación en la utilidad de compañía asociada	(35,759)	(26,839)
Utilidad por venta de inmuebles, maquinaria y equipo	(8,857)	(3,006)
Otras partidas	8,330	4,499
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento:		
Intereses a cargo	<u>197,760</u>	<u>210,553</u>
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	3,751,106	2,690,987
(Aumento) disminución en:		
Cuentas por cobrar	(360,907)	118,409
Otras cuentas por cobrar	70,837	481,772
Otros activos	(93,715)	120,850
Inventarios	(57,347)	103,205
Aumento (disminución) en:		
Otros pasivos	(269,641)	86,032
Impuestos a la utilidad pagados	(640,451)	(417,622)
Proveedores	<u>424,888</u>	<u>(203,682)</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	<u>2,824,770</u>	<u>2,979,951</u>
Actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(1,575,469)	(1,637,559)
Intereses cobrados	89,766	71,415
Dividendos cobrados, principalmente de compañía asociada	26,032	42,837
Venta de inmuebles, maquinaria y equipo	<u>18,063</u>	<u>253,671</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	<u>(1,441,608)</u>	<u>(1,269,636)</u>
Efectivo excedente para aplicar en actividades de financiamiento	<u>1,383,162</u>	<u>1,710,315</u>
Actividades de financiamiento:		
Dividendos pagados	(1,246,400)	-
Intereses pagados	(241,564)	(212,534)
Amortización de financiamientos bancarios	-	(110,400)
Otras partidas	<u>-</u>	<u>2,329</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	<u>(1,487,964)</u>	<u>(320,605)</u>
(Disminución) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(104,802)	1,389,710
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	<u>1,835,010</u>	<u>445,300</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	<u>\$ 1,730,208</u>	<u>\$ 1,835,010</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.
(Subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.)

Notas a los estados financieros

Al 31 de diciembre de 2010 y 2009

(Expresados en miles de pesos mexicanos de diferente poder adquisitivo)

1. Actividades

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (la Compañía o Ferromex) es subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. (GFM), que indirectamente es subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V. (GMEXICO). La Compañía se dedica principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga y multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria.

La Compañía fue constituida por el Gobierno Federal en junio de 1997, en conexión con la privatización del Sistema Ferroviario Mexicano, el cual había sido operado por Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). El Gobierno Federal otorgó a la Compañía la concesión para operar la Vía Troncal Pacífico-Norte y la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo por un período de 50 años (exclusiva por 30 años), renovable por un período igual, sujeto a ciertas condiciones, y le enajenó algunos activos fijos y materiales necesarios para la operación de la Compañía y un 25% de las acciones de Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. (FTVM), compañía responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En agosto de 1999, la Compañía obtuvo los derechos para operar la concesión de la Vía Corta Nogales-Nacozari por un período de 30 años, renovable sin exceder de 50 años, comenzando el 1 de septiembre de 1999.

La Compañía tiene el derecho de usar y la obligación de mantener en buenas condiciones los derechos de paso, vías, edificios e instalaciones de mantenimiento. La propiedad de dichos bienes e instalaciones es retenida por el Gobierno Federal y todos los derechos sobre esos activos se revertirán a favor del Gobierno Federal al término de las concesiones.

2. Bases de presentación

- a. **Utilidad integral** – Es la modificación del capital contable durante el ejercicio por conceptos que no son distribuciones, ni movimientos del capital contribuido; se integra por la utilidad neta del ejercicio más otras partidas que representan una ganancia del mismo período, las cuales se presentan directamente en el capital contable sin afectar el estado de resultados. Al 31 de diciembre de 2010 y 2009 las otras partidas de utilidad integral están representadas por el efecto de la valuación de las acciones compradas a GMEXICO.
- b. **Clasificación de costos, gastos, y utilidad de operación** – Los estados financieros que se acompañan, han sido preparados en cumplimiento con lo establecido en las Normas de Información Financiera (NIF) Mexicanas, para mostrar una presentación razonable de la situación financiera de la Compañía. Para estos efectos, la Compañía ha elaborado sus estados de resultados clasificándolos por la función de sus partidas, ya que al agrupar sus costos y gastos en forma general permite conocer los distintos niveles de utilidad. Adicionalmente, para un mejor análisis de su situación financiera, la Compañía ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en el estado de resultados, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector a que pertenece la Compañía.

3. Resumen de las principales políticas contables

Los estados financieros adjuntos cumplen con las NIF. Su preparación requiere que la administración de la Compañía efectúe ciertas estimaciones y utilice determinados supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. La administración de la Compañía, aplicando el juicio profesional, considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias. Las principales políticas contables seguidas por la Compañía son las siguientes:

- a. **Reconocimiento de los efectos de la inflación** – La inflación acumulada de los tres ejercicios anuales anteriores al 31 de diciembre de 2010 y 2009, es 15.19% y 14.48%, respectivamente; por lo tanto, el entorno económico califica como no inflacionario en ambos ejercicios. Los porcentajes de inflación por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2010 y 2009 fueron 4.40% y 3.57%, respectivamente.
- b. **Efectivo y equivalentes de efectivo** – Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo y sujetos a riesgos poco significativos de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en el Resultado Integral de Financiamiento (RIF) del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en papel gubernamental con riesgo mínimo, en su caso, los riesgos que pudieran asociarse, están relacionados con el mercado en donde operan, las tasas de interés asociadas al plazo, los tipos de cambio y los riesgos inherentes de crédito y liquidez del mercado.
- c. **Inventarios y costo de ventas** – Los inventarios consisten principalmente en rieles, durmientes y otros materiales para mantenimiento de los inmuebles, maquinaria y equipo, así como el diesel que es utilizado como combustible para proveer los servicios ferroviarios. Los inventarios se valúan al menor de su costo o valor de realización, utilizando el método de costo promedio. Así mismo, el costo de ventas se reconoce al costo histórico de las compras e inventarios consumidos durante el 2010 y 2009. Los valores así determinados no exceden de su valor de mercado.

La estimación para inventarios obsoletos, se considera suficiente para absorber pérdidas por estos conceptos, la cual es determinada conforme a estudios realizados por la administración de la Compañía.

- d. **Inmuebles, maquinaria y equipo** – Se registran al costo de adquisición. Los saldos que provienen de adquisiciones realizadas hasta el 31 de diciembre de 2007, se actualizaron aplicando factores derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) hasta esa fecha. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil de los activos estimada por la administración de la Compañía.

La capitalización de la rehabilitación y conservación de vías es realizada cuando se cambian componentes en más del 20% de un tramo de vía, depreciándolos a una tasa entre 3.3% y 6.6%. En el caso de mantenimiento o reparaciones que no requieren el cambio de componentes en más del 20% de un tramo de vía, su costo es registrado en resultados.

Los gastos de mantenimiento regular y reparaciones se cargan a resultados cuando se incurren. El costo de reparaciones mayores en locomotoras es capitalizado y amortizado en un plazo entre cuatro y diez años, dependiendo del tipo de reparación.

Inversión en asociada y otras inversiones permanentes – La inversión en acciones de compañía asociada se valúa por el método de participación. Conforme a este método, el costo de adquisición de las acciones se modifica por la parte proporcional de los cambios en las cuentas del capital contable de la asociada, posteriores a la fecha de la compra. La

participación de la Compañía en los resultados de la asociada se presenta por separado en el estado de resultados.

Aquellas inversiones permanentes efectuadas por la Compañía en entidades en las que no tiene el control, control conjunto, ni influencia significativa inicialmente se registran al costo de adquisición y los dividendos recibidos se reconocen en los resultados del período salvo que provengan de utilidades de períodos anteriores a la adquisición, en cuyo caso se disminuyen de la inversión permanente.

- e. **Deterioro de activos de larga duración en uso** – La Compañía revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso, ante la presencia de algún indicio de deterioro que pudiera indicar que el valor en libros pudiera no ser recuperable, considerando el mayor del valor presente de los flujos netos de efectivo futuros o el precio neto de venta en el caso de su eventual disposición. El deterioro se registra si el valor en libros excede al mayor de los valores antes mencionados. Los indicios de deterioro que se consideran para estos efectos, son entre otros, las pérdidas de operación o flujos de efectivo negativos en el período si es que están combinados con un historial o proyección de pérdidas, depreciaciones y amortizaciones cargadas a resultados que en términos porcentuales, en relación con los ingresos, sean substancialmente superiores a las de ejercicios anteriores, efectos de obsolescencia, competencia y otros factores económicos y legales. Al 31 de diciembre de 2010 y 2009, no existen indicios de deterioro en dichos activos.
- f. **Títulos de concesión** – Están registrados a su costo de adjudicación. Hasta el 31 de diciembre de 2007, estos se actualizaron aplicando factores derivados del INPC hasta esa fecha. Dichos títulos se amortizan en línea recta en función de la vida útil remanente estimada de los activos fijos concesionados, que es de 30.3 años en promedio (determinada por peritos independientes) a la fecha en que fue otorgada la concesión.
- g. **Otros activos** – Incluyen principalmente inversiones no permanentes en acciones de GMEXICO, el efecto de la valuación de las acciones al 31 de diciembre de 2010 y 2009 ascendió a \$198,907 (\$192,094 por plusvalía y \$6,813 por dividendos en efectivo) y \$202,411 (\$195,619 por plusvalía y \$6,792 por dividendos, \$1,587 en efectivo y \$5,205 en acciones), respectivamente y se reflejaron en otras cuentas de capital dentro del estado de variaciones en el capital contable. Asimismo incluye gastos capitalizables por emisión de deuda, que se amortizan en línea recta durante el período de vigencia de la deuda contratada, la amortización por este concepto cargada a los resultados de 2010 y 2009 ascendió a \$2,612 y \$6,657, respectivamente.
- h. **Provisiones** – Se reconocen cuando se tiene una obligación presente como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.
- i. **Beneficios a empleados**– El pasivo por primas de antigüedad, pensiones e indemnizaciones por terminación de la relación laboral se registra conforme se devenga, el cual se calcula por actuarios independientes con base en el método de crédito unitario proyectado utilizando tasas de interés nominales.
- j. **Participación de los trabajadores en las utilidades (PTU)** – La PTU se determina aplicando los procedimientos establecidos en la Ley del Impuesto Sobre la Renta (ISR). La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de otros ingresos y gastos en el estado de resultados adjunto. La PTU diferida se determina por las diferencias temporales que resultan de la comparación de los valores contables y fiscales de los activos y pasivos y se reconoce sólo cuando sea probable la liquidación de un pasivo o generación de un beneficio, y no exista algún indicio de que vaya a cambiar esa situación, de tal manera que dicho pasivo o beneficio no se realice.

- k. **Impuestos a la utilidad** – El ISR y el Impuesto Empresarial a Tasa Única (IETU) se registran en los resultados del año en que se causan. Para reconocer el impuesto diferido se determina si, con base en proyecciones financieras, la Compañía causará ISR o IETU y reconoce el impuesto diferido que corresponda al impuesto que esencialmente pagará. El diferido se reconoce aplicando la tasa correspondiente a las diferencias temporales que resultan de la comparación de los valores contables y fiscales de los activos y pasivos, y en su caso, se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales. El impuesto diferido activo se registra sólo cuando existe alta probabilidad de que pueda recuperarse.
- l. **Transacciones en moneda extranjera** – Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de su celebración. Los activos y pasivos monetarios en moneda extranjera se valúan en moneda nacional al tipo de cambio vigente a la fecha de los estados financieros. Las fluctuaciones cambiarias se registran en los resultados.
- m. **Reconocimiento de ingresos y costos** – Los ingresos se reconocen durante el período en que se presta el servicio y los costos relacionados con la prestación de servicios se reconocen conforme se incurren. La Compañía determina sus tarifas con base en las condiciones competitivas de mercado de transporte y a sus gastos de operación que garanticen un margen de utilidad razonable.

4. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2010	2009
Materiales y accesorios	\$ 254,879	\$ 230,954
Estimación para inventarios obsoletos	<u>(27,888)</u>	<u>(27,888)</u>
	226,991	203,066
Diesel y lubricantes	73,067	53,307
Anticipos a proveedores	20,464	14,380
Mercancías en tránsito	<u>8,739</u>	<u>1,161</u>
	<u>\$ 329,261</u>	<u>\$ 271,914</u>

5. Inmuebles, maquinaria y equipo

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2010	2009	Tasa anual de depreciación (%)
Vías y estructuras	\$ 7,369,349	\$ 6,633,028	2 al 8
Unidades de arrastre	3,292,998	3,321,958	3 al 11
Patios y terminales	2,114,013	1,933,039	5
Locomotoras	1,818,622	1,736,061	5 al 10
Equipo de telecomunicaciones	938,502	929,358	35
Maquinaria de vía	560,670	566,718	6 al 25
Puentes, túneles y alcantarillado	536,197	488,472	5
Equipo automotriz	407,579	344,082	20
Maquinaria de talleres	171,182	171,589	5 al 10
Equipo de cómputo	131,123	106,985	33
Maquinaria y equipo	117,030	117,030	10
Sistemas de comunicación y control de trenes	113,847	113,848	5 al 10
Coches de pasajeros	73,116	72,259	4 al 25
Mobiliario y equipo	61,538	61,538	10
Edificios	15,328	15,328	5
	<u>17,721,094</u>	<u>16,611,293</u>	
Depreciación acumulada	<u>(7,413,031)</u>	<u>(6,673,112)</u>	
	10,308,063	9,938,181	
Proyectos en proceso	1,633,983	1,259,186	
Terrenos	<u>246,203</u>	<u>231,535</u>	
	<u>\$ 12,188,249</u>	<u>\$ 11,428,902</u>	

La depreciación cargada a los resultados de 2010 y de 2009 fue por \$851,225 y \$792,642, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2010 los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen RIF capitalizado por \$44,309, de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$125. La capitalización del RIF se calcula con base en el promedio ponderado de los proyectos en proceso que se tienen como activos calificables y que aún no han finalizado. Durante 2010, el promedio de activos calificables ascendió a \$580,318. La tasa promedio de capitalización anualizada de 2010 fue del 7.64%.

6. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2010	2009
Título de concesión:		
Vía troncal Pacífico-Norte	\$ 2,071,777	\$ 2,071,777
Vía corta Nogales-Nacozari	31,169	31,169
Vía corta Ojinaga-Topolobampo	5,569	5,569
Reparaciones mayores	<u>33,412</u>	<u>33,412</u>
	2,141,927	2,141,927
Amortización acumulada	<u>(898,600)</u>	<u>(827,899)</u>
	<u>\$ 1,243,327</u>	<u>\$ 1,314,028</u>

La amortización cargada a los resultados de 2010 y de 2009 fue por \$70,701.

El valor del título de concesión de la Vía Troncal del Pacífico-Norte se determinó restando del precio pagado por la compra de las acciones de Ferromex, el valor de los activos tangibles recibidos, neto del pasivo por el arrendamiento de 24 locomotoras que FNM había celebrado con Arrendadora Internacional, S. A. de C. V. (ya liquidado desde 2001).

7. Inversión en acciones de compañía asociada y otras inversiones permanentes

La Compañía tiene el 25% del capital social de FTVM, compañía responsable de operar la Terminal Ferroviaria de la Ciudad de México, como se estableció en los lineamientos generales para la apertura a la inversión del Sistema Ferroviario Mexicano, en donde se contempló que las empresas conectantes con la Terminal tendrían cada una el 25% de las acciones representativas de su capital social.

En diciembre de 2007, la Compañía adquirió 100 acciones de TTX Company, siendo la principal actividad de esta empresa el proveer equipo de arrastre a sus socios, principalmente los ferrocarriles clase I de América del Norte.

La inversión en acciones al 31 de diciembre de 2010 y de 2009, se integra como sigue:

	Inversión en acciones al 31 de diciembre de		Participación en los resultados por el año terminado el 31 de diciembre de	
	2010	2009	2010	2009
FTVM	\$ 172,704	\$ 156,164	\$ 35,759	\$ 26,839

El 24 de mayo de 2010 y el 6 de octubre de 2009, la Compañía recibió dividendos de FTVM por \$19,218 y \$41,250, respectivamente.

El porcentaje de participación de la Compañía en otras inversiones permanentes y su costo de adquisición, son:

Compañía	Participación 2010	Participación 2009	Costo de adquisición 2010	Costo de adquisición 2009
TTX Company	0.6%	0.6%	\$ 119,335	\$ 119,335

8. Deuda a largo plazo

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

	2010	2009
Moneda nacional:		
Certificados bursátiles (1)	\$ 2,500,000	\$ 2,500,000

- (1) El 13 de noviembre de 2007, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Compañía un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$5,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cuatro años.

Al 31 de diciembre de 2010 y de 2009, la Compañía tiene emisiones de certificados bursátiles con las siguientes características y cuyo saldo se integra como se muestra a continuación:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	2010	2009
FERROMX-07	16-Nov-2007	7-Nov-2014	TIIE 28 días + 0.34%	\$ 1,000,000	\$ 1,000,000
FERROMX-07-2	16-Nov-2007	28-Oct-2022	Tasa fija de 9.03%	<u>1,500,000</u>	<u>1,500,000</u>
				<u>\$ 2,500,000</u>	<u>\$ 2,500,000</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales al 31 de diciembre de 2010 se han cumplido.

Los intereses a cargo durante los ejercicios de 2010 y de 2009 ascendieron a \$197,760 y \$210,553, respectivamente. En 2010, los intereses a cargo, incluyen \$44,309 de RIF capitalizado en inmuebles maquinaria y equipo.

Las tasas anuales promedio por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2010 y de 2009, Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días 3.39% y 4.06%, respectivamente.

9. Beneficios a empleados

- El valor de las obligaciones por beneficios adquiridos al 31 de diciembre de 2010 y de 2009, ascendió a \$78,549 y \$67,339, respectivamente.
- Conciliación de las Obligaciones por Beneficios Definidos (OBD) y el Pasivo Neto Proyectado (PNP) reconocido en el balance general:

	Prima de antigüedad		Terminación de la relación laboral		Totales	
	31 de diciembre de 2010	2009	31 de diciembre de 2010	2009	31 de diciembre de 2010	2009
Activos (pasivos)						
laborales:						
OBD	\$ 46,966	\$ 41,320	\$ 36,655	\$ 33,999	\$ 83,621	\$ 75,319
Ganancias actuariales	950	1,053	-	-	950	1,053
Pasivo de transición	<u>(10)</u>	<u>(15)</u>	<u>(6,012)</u>	<u>(9,018)</u>	<u>(6,022)</u>	<u>(9,033)</u>
PNP	<u>\$ 47,906</u>	<u>\$ 42,358</u>	<u>\$ 30,643</u>	<u>\$ 24,981</u>	<u>\$ 78,549</u>	<u>\$ 67,339</u>

c. A continuación se presenta un análisis del Costo Neto del período (CNP) por tipo de plan:

	Prima de antigüedad		Terminación de la relación		Totales	
	31 de diciembre de		laboral		31 de diciembre de	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Costo laboral del servicio actual	\$ 4,597	\$ 3,620	\$ 3,476	\$ 3,351	\$ 8,073	\$ 6,971
Costo financiero	3,309	2,790	2,468	2,519	5,777	5,309
Pasivo de transición inicial	5	5	3,006	3,006	3,011	3,011
Ganancia actuarial del período	<u>(2,079)</u>	<u>2,701</u>	<u>(3,288)</u>	<u>(2,844)</u>	<u>(5,367)</u>	<u>(143)</u>
Total	<u>\$ 5,832</u>	<u>\$ 9,116</u>	<u>\$ 5,662</u>	<u>\$ 6,032</u>	<u>\$ 11,494</u>	<u>\$ 15,148</u>

d. Principales hipótesis actuariales:

Las tasas nominales utilizadas en el cálculo de las obligaciones por beneficios y rendimientos del plan se muestran a continuación:

	2010 (%)	2009 (%)
Tasa de descuento	7.50	8.16
Tasa de incremento salarial	4.00	4.53
Tasa de incremento al salario mínimo	3.50	4.00

10. Capital contable

a. El capital social al 31 de diciembre de 2010 y de 2009, se integra como se muestra a continuación:

Descripción	Acciones	Importe
Serie "B-1" (Clase I): representa la porción fija del capital sin derecho a retiro	25,500	\$ 25
Serie "B-2" (Clase I): representa la porción fija de capital sin derecho a retiro	10,017,578	10,025
Serie "B-1" (Clase II): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	2,278,995,571	2,280,575
Serie "B-2" (Clase II): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	<u>171,084,643</u>	<u>171,203</u>
	<u>2,460,123,292</u>	2,461,828
Incremento por actualización al 31 de diciembre de 2007		<u>2,644,362</u>
Capital social al 31 de diciembre de 2010		<u>\$ 5,106,190</u>

- b. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2010, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,246,400, pagándose en una sola exhibición en la misma fecha.
- c. La utilidad del ejercicio está sujeta a la disposición legal que requiere que, cuando menos, un 5% de la utilidad de cada ejercicio sea destinada a incrementar la reserva legal hasta que ésta sea igual a una quinta parte del importe del capital social pagado. 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. Al 31 de diciembre de 2010 y 2009, su importe a valor nominal asciende a \$578,136 y \$513,760, respectivamente.
- d. 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 Compañía 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.

11. Saldos y transacciones en moneda extranjera

- a. La posición monetaria en moneda extranjera al 31 de diciembre es:

	2010	2009
Miles de dólares estadounidenses:		
Activos monetarios	US\$ 27,890	US\$ 26,951
Pasivos monetarios	<u>54,008</u>	<u>44,470</u>
Posición neta corta	<u>US\$ (26,118)</u>	<u>US\$ (17,519)</u>
Equivalentes en pesos	<u>\$ (322,743)</u>	<u>\$ (228,775)</u>

- b. Las transacciones en moneda extranjera fueron como sigue:

	Miles de dólares estadounidenses	
	2010	2009
Ingresos:		
Ingresos por servicios	US\$ 336,740	US\$ 283,537
Renta de carros (Car-Hire)	29,697	32,711
Venta de durmientes y refacciones	1,245	1,003
Arrendamiento de locomotoras	906	290
Recuperación de siniestros	882	1,165
Intereses	18	10
Egresos:		
Renta de carros (Car-Hire)	US\$ 98,053	US\$ 74,229
Compra de material	45,142	61,372
Mantenimiento de locomotoras y carros	32,975	29,135
Arrendamiento de equipo de arrastre	27,782	28,577
Compra de activo fijo	10,606	9,571
Asistencia técnica y otros	10,593	11,340
Gastos por siniestros	2,554	5,621
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	2,000	2,000
Maniobras	1,389	763
Intereses y comisiones pagadas	109	156

- c. Los tipos de cambio, en pesos, vigentes a la fecha de los estados financieros y a la fecha del dictamen, fueron como sigue:

	31 de diciembre		8 de febrero de
	2010	2009	2011
Dólar estadounidense	<u>12.3571</u>	<u>13.0587</u>	<u>12.0499</u>

12. Operaciones y saldos con partes relacionadas

- a. Los saldos con partes relacionadas son:

	2010	2009
Por cobrar:		
Union Pacific Railroad, Co.	\$ 64,251	\$ 88,845
Mexicana de Cobre, S. A. de C. V.	21,311	14,368
Industrial Minera México, S. A. de C. V.	1,640	3
Union Pacific Distribution Service, Inc.	1,015	-
Minerales Metálicos del Norte, S. A. de C. V.	983	-
Buenavista del Cobre S. A. de C. V. (antes Mexicana de Cananea, S. A. de C. V.)	327	402
Minera México International	108	150
Intermodal México, S. A. de C. V.	-	2,700
Unión Pacific de México, S. A. de C. V.	-	104
	<u>\$ 89,635</u>	<u>\$ 106,572</u>

	2010	2009
Por cobrar a largo plazo:		
Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. (1)	<u>\$ 375,000</u>	<u>\$ 375,000</u>

	2010	2009
Por pagar:		
Ferrosur, S. A. de C. V.	\$ 209,166	\$ 454,322
TTX Company	46,231	49,792
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V.	27,363	3,957
Intermodal México, S. A. de C. V.	21,818	-
México Compañía de Productos Automotrices, S. A. de C. V.	14,401	4,479
México Constructora Industrial, S. A. de C. V.	11,619	-
Transentric, Inc.	5,470	2,082
UPRR International Advisors, Inc.	222	-
Grupo México Servicios, S. A. de C. V.	25	-
Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V.	1	-
Servicios de Apoyo Administrativo, S. A. de C. V.	-	10,456
	<u>\$ 336,316</u>	<u>\$ 525,088</u>

- (1) El 20 de noviembre de 2007, la Compañía otorgó un préstamo a Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. (GFM) por la cantidad de \$604,440 a una tasa de interés equivalente de TIIE a 28 días más 0.35%, pagaderos mensualmente y con vencimiento el 7 de noviembre de 2014. En agosto y diciembre de 2009 GFM realizó dos pagos a capital por \$104,440 y \$125,000, respectivamente. Los intereses generados durante los ejercicios de 2010 y de 2009 ascendieron a \$23,444 y \$35,025, respectivamente.

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

	2010		2009
Ingresos:			
Servicios de transportación prestados	\$ 1,303,842	\$	896,994
Renta de carros (Car-Hire)	316,227		427,027
Intereses cobrados	23,444		35,200
Servicios administrativos	12,787		12,065
Arrendamiento de locomotoras	10,633		1,760
Venta de locomotoras	-		228,370

	2010		2009
Egresos:			
Renta de locomotoras	\$ 922,568	\$	968,142
Renta de carros (Car-Hire)	621,200		555,194
Fletes interlineales	592,724		522,209
Maniobras	147,995		121,431
Arrastres	105,589		93,357
Adquisición de activo fijo (incluye obras en proceso)	87,206		95,123
Reparación de carros	55,460		44,343
Servicios de asesoría y licencias para el uso de software	53,949		38,316
Inspección automotriz	39,814		40,557
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	24,986		25,810
Arrendamiento de oficinas corporativas	17,281		18,282
Ajuste temporal de diesel	15,885		8,473
Otros servicios	9,447		6,020
Fletes misceláneos	6,586		5,135
Siniestros	5,599		21,040
Derechos de paso	5,098		4,463
Contratistas	3,965		7,242
Compra de locomotoras siniestradas	382		1,575
Compra de locomotoras	-		224,793
Arrendamiento de equipo bombardier	-		2,966

13. Impuestos a la utilidad

La Compañía está sujeta al ISR y al IETU.

ISR – Las tasas son 30% y 28% para 2010 y 2009, respectivamente, y será 30% para los años de 2011 y 2012, 29% para 2013 y 28% para 2014. La Compañía causa el ISR en forma consolidada con su controladora de último nivel.

IETU – Tanto los ingresos como las deducciones y ciertos créditos fiscales se determinan con base en flujos de efectivo de cada ejercicio. La tasa es 17.5% y 17.0% para 2010 y 2009, respectivamente, en 2011 sigue siendo 17.5%. Asimismo, al entrar en vigor esta ley se abrogó la Ley del IMPAC permitiendo, bajo ciertas circunstancias, la recuperación de este impuesto pagado en los diez ejercicios inmediatos anteriores a aquél en que se pague ISR, en los términos de las disposiciones fiscales. Adicionalmente, a diferencia del ISR, el IETU se causa en forma individual por la controladora y sus subsidiarias.

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

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

- a. La provisión para ISR en 2010 y en 2009 se analiza como se muestra a continuación:

	2010	2009
ISR causado	\$ 641,118	\$ 557,489
ISR diferido	<u>10,540</u>	<u>(142,549)</u>
Total provisión	<u>\$ 651,658</u>	<u>\$ 414,940</u>

- b. Los impuestos a la utilidad y la conciliación de la tasa legal y la tasa efectiva expresadas en importes y como un porcentaje de la utilidad antes de impuestos a la utilidad, es como sigue:

	<u>2010</u>		<u>2009</u>	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 2,755,808	-	\$ 1,702,465	-
Impuesto causado	826,742	30	476,690	28
Efecto de impuestos diferidos por modificación en tasas	-	-	27,354	2
Más (menos) efectos de diferencias permanentes, principalmente gastos no deducibles y método de participación	(33,941)	(1)	3,569	-
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable-fiscal	<u>(141,143)</u>	<u>(5)</u>	<u>(92,673)</u>	<u>(6)</u>
	<u>\$ 651,658</u>	<u>24%</u>	<u>\$ 414,940</u>	<u>24%</u>

- c. Los principales conceptos que originan el saldo del pasivo por ISR diferido, son:

	2010	2009
Cuentas por cobrar – Neto	\$ 582,418	\$ 558,565
Inventarios – Neto	(92,806)	(78,228)
Pagos anticipados	(32,590)	(23,721)
Propiedades y equipo – Neto	(1,042,688)	(1,011,184)
Títulos de concesión – Neto	(351,613)	(372,658)
Cuentas por pagar y pasivos acumulados	269,784	286,882
PTU por pagar– Neto	66,848	59,731
Pasivos laborales	23,565	20,202
Impuestos por pagar – Neto	1,531	-
Otros activos – Neto	<u>-</u>	<u>(4,600)</u>
ISR diferido por pagar	<u>\$ (575,551)</u>	<u>\$ (565,011)</u>

14. Contratos de mantenimiento

La Compañía tiene celebrados un contrato con Lámparas General Electric, S. de R. L. de C. V. (Lámparas), un contrato con GE Transportation Systems México, S. A. de C. V. (GETS), un contrato con Alstom Mexicana, S. A. de C. V. (ALSTOM) y uno más con EMD Locomotive Company de México, S. A. de

C. V. (EMDL) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparaciones, así como reparaciones mayores de algunas locomotoras de Ferromex, como se muestra a continuación:

Proveedor:	Número de Locomotoras Incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
Lámparas	250	Febrero 2006	Febrero 2012
GETS	160	Mayo 1999	Diciembre 2026
ALSTOM	106	Febrero 2010	Febrero 2015
EMDL	<u>60</u>	Junio 2006	Junio 2026
Total	<u>576</u>		

La Compañía tiene el derecho de rescindir algunos de los contratos de mantenimiento, asumiendo en ese caso el costo correspondiente por terminación anticipada. Respecto al contrato de Lámparas que vence en febrero 2012, no se contempla que la Compañía lo pueda dar por concluido con anticipación.

El contrato con GETS por 160 locomotoras contempla dos flotas por separado (AC4400 y ES44AC), el de las AC4400 que vence en junio 2024 indica que la Compañía puede cancelar a partir del 1 de julio de 2009 pagando una penalidad que va de US\$2.0 millones en 2009 a US\$0.13 millones a junio de 2024. Por lo que respecta a las 100 locomotoras ES44AC (EVO), se indica que la Compañía puede cancelar a partir de 2010 pagando una penalidad que va de US\$2.71 millones en 2010 a US\$0.17 millones en 2026.

El contrato con ALSTOM con vigencia hasta febrero del 2015 contempla la terminación anticipada, para lo cual la Compañía tendría que pagar el costo de los inventarios, así como la terminación de contratos de trabajo del personal de ALSTOM.

El contrato con EMDL, no puede darse por concluido antes del 1 de julio del 2015. Si la Compañía decidiera concluir el contrato entre el 1 de julio 2015 y el 30 de junio 2016, tendría que pagar una cantidad equivalente a 15 meses de facturación promedio. El pago por cancelación disminuirá en un mes, por cada período de 12 meses que el contrato esté vigente.

Mantenimientos y reparaciones – Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Compañía deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como gasto del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2010 y de 2009, la Compañía pagó por este concepto \$646,728 y \$529,476, respectivamente.

Reparaciones mayores (overhauls) - En el caso de overhauls, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando.

15. Compromisos y contingencias

- a. **Negociaciones con una compañía operadora del Sistema Ferroviario Mexicano** – La Compañía tiene saldos netos por cobrar con Kansas City Southern México, S. A de C. V. (KCSM) antes TFM, S. A. de C. V., (TFM) que provienen de 1998 a 2010 y actualmente se están llevando a cabo negociaciones para definir los montos pendientes por cobrar y por pagar por segmento (interlineal, derechos de paso y arrastres) que no se encuentran debidamente definidos en los títulos de concesión. Al 31 de diciembre de 2010 y de 2009, los saldos netos por cobrar ascienden a \$313,663 y \$348,620, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía considera que se han valuado adecuadamente dichos saldos por lo que no ha registrado estimaciones adicionales para cubrir los posibles resultados a favor o en contra que podrían resultar de las negociaciones y de las conclusiones de los juicios indicados en los incisos siguientes.
- b. **Procesos judiciales y administrativos** – La Compañía está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Compañía y sus asesores legales consideran que cualquier definición en su conjunto con respecto a estos procedimientos no tendría un efecto material adverso en la posición financiera o en los resultados de sus operaciones. Los principales procesos judiciales en los que se encuentra involucrada la Compañía son los siguientes:
 - b.1 Juicios Ordinarios Mercantiles en contra de KCSM. Ferromex promovió 3 juicios en contra de KCSM, solicitando la declaración judicial para determinar el monto por concepto de contraprestaciones por derechos de paso, tráfico interlineal e interconexión actualmente sólo dos de ellos siguen pendiente de resolverse:
 - a. Por el período comprendido entre el 19 de febrero de 1998 y el 31 de agosto de 2001, las cantidades reclamadas al inicio del juicio (valor nominal) ascienden a un total de \$792,700 y US\$20,600 miles. Después de todas las instancias judiciales se negó a Ferromex el amparo, reservándosele el derecho para volver a demandar y se le condenó en gastos y costas legales. Ambas partes interpusieron diversos recursos legales. En fecha 17 de junio de 2009 se notifica tanto al Juzgado de origen, como a la H. Quinta Sala Civil, el contenido de la resolución condenando a Ferromex al pago de gastos y costas del juicio por un monto aproximado de \$85,000. Se liquidó un total de \$84,800 y se encuentra reflejado como otros gastos al 31 de diciembre de 2009. Por acuerdos de fecha 18 de mayo de 2010, publicados en el Boletín Judicial del 19 y que surtieron sus efectos el 20 del mismo mes y año, dictados en los diversos tocas 1344/01/28, /29, /30, /31 y /32 se ordenaron destruir los tocas, una vez que se comunicara a la Sala que el juicio se encontraba total y definitivamente concluido. No obstante lo anterior, y debido a que por sentencia de 3 de febrero de 2005 quedaron reservados los derechos de Ferromex para hacerlos valer en lo futuro, cabe destacar que Ferromex continúa teniendo derecho a cobrar las sumas de dinero correspondientes, por lo que actualmente está en estudio el proyecto de demanda a presentar.

- b. Por el período comprendido del 1 de septiembre al 31 de diciembre de 2001, en el cual la cantidad reclamada (a valor nominal) asciende a un total de \$21,000. Después de varias instancias y de recursos interpuestos por ambas partes, se dictó sentencia definitiva en la que se resuelve parcialmente a favor de Ferromex; no obstante, ambas partes interpusieron sus respectivos recursos de apelación, mismos que son declarados infundados y se confirma la sentencia definitiva. Ambas partes promueven demanda de amparo directo, concediéndose la protección constitucional a Ferromex y negándose el amparo a KCSM. El amparo concedido a Ferromex lo fue para el efecto de que la parte demandada fuese condenada en costas en ambas instancias, por lo que mediante sentencia de 4 de noviembre de 2009, se dio cumplimiento a la ejecutoria de amparo, reiterando el fallo de primera instancia en sus términos, pero condenando a la parte demandada al pago de las costas en ambas instancias. Finalmente, mediante acuerdo de 26 de enero de 2010, se desprende que la Justicia de la Unión no amparó, ni protegió a KCSM y se ordena archivar el asunto como totalmente concluido. Con fecha 12 de agosto de 2010, se presentó el incidente de liquidación de intereses moratorios; mediante sentencia interlocutoria de 3 de septiembre de 2010, se resolvió el incidente en el sentido de aprobar la plantilla propuesta por Ferromex y se condenó a KCSM al pago de \$7,980. El 14 de septiembre de 2010 Ferromex promovió incidente complementario de liquidación de intereses moratorios, respecto de los que se generaron del 13 de agosto de 2010 al 9 de septiembre de 2010, el 12 de octubre de 2010, el Juez del conocimiento dictó sentencia interlocutoria para resolver el incidente, en la cual se aprobó la planilla de liquidación de intereses propuesta por Ferromex. Las partes promueven diversos incidentes y recursos; finalmente por escrito presentado el 29 de octubre de 2010 KCSM exhibe billete de depósito por la cantidad de \$8,074, en cumplimiento de las sentencias de 3 de septiembre y 12 de octubre de 2010, mismos que equivalen a la totalidad de la condena decretada en contra de KCSM por concepto de intereses moratorios. Por escrito de 4 de noviembre de 2010 Ferromex manifestó su conformidad con el pago realizado por KCSM, EL 18 del mismo mes y año, se entregó a Ferromex el original del billete de depósito.
- c. El 19 de septiembre de 2006, Ferromex presentó demanda inicial de juicio ordinario mercantil en contra de KCSM, demandando rendición de cuentas por el período que comprende de enero de 2002 a diciembre de 2004, así como el pago de las sumas de dinero que resulten de dicha rendición de cuentas. Ambas partes interpusieron diversos recursos legales, entre ellos Ferromex interpuso recurso de reposición en contra del auto que admitió a trámite el recurso de apelación adhesiva de KCSM; el 17 de agosto de 2009 KCSM desahogó la vista que se le mandó dar con el recurso interpuesto por Ferromex, mediante sentencia interlocutoria de 26 de agosto de 2009, la Sala declaró procedente el recurso de reposición interpuesto por Ferromex, desechando en vía de consecuencia la apelación adhesiva interpuesta por KCSM en contra del auto que decretó la caducidad de la instancia en el juicio. Mediante sentencia dictada el 11 de diciembre de 2009, el Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito, concedió el amparo a Ferromex, en contra de la resolución que ilegalmente decretó la caducidad de la instancia en el juicio natural. Mediante proveído de 10 de febrero de 2010, se tuvo a Ferromex acusando la rebeldía de KCSM al no desahogar la vista que se mandó dar con la solicitud de desechamiento de su prueba, el 24 del mismo mes KCSM interpuso recurso de apelación en contra de este auto. Por escrito de 2 de marzo de 2010 Ferromex solicitó se abriera el juicio a período de alegatos y el 24 de marzo tanto Ferromex como KCSM presentaron sus escritos formulando alegatos. Mediante sentencia de fecha 12 de mayo de 2010, se absolvió a KCSM de las prestaciones que Ferromex le reclamó en el juicio. Mediante auto de 31 de mayo de 2010 se admitió a trámite

el recurso de apelación promovido por Ferromex en contra de la sentencia definitiva de primera instancia, dándose vista a KCSM por el término de 3 días hábiles. Por escrito de 7 de junio de 2010, KCSM dio contestación a los agravios expresados por Ferromex en el recurso de apelación. Mediante auto de 10 de junio de 2010, se tuvieron por contestados los agravios y el Juez ordenó remitir el testimonio de apelación a la Primera Sala Civil del Tribunal Superior de Justicia del D. F., para la substanciación del recurso. Mediante sentencia de 7 de octubre de 2010, la Primera Sala Civil del Tribunal Superior de Justicia del D. F. resolvió como procedente el recurso de apelación interpuesto por Ferromex en contra de la sentencia definitiva de 12 de mayo de 2010; ordenando la modificación de dicha sentencia para el efecto de condenar a KCSM a rendir las cuentas reclamadas por Ferromex. Con fecha 9 de noviembre de 2010 KCSM promovió amparo directo contra la sentencia de 7 de octubre de 2010, mismo que fue radicado ante el H. Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito bajo el número D.C. 780/2010; mediante auto de 8 de diciembre de 2010, los autos del amparo fueron turnados para que se elaborara el proyecto de sentencia correspondiente.

- b.2 Juicios de nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) sobre derechos de paso, servicios de interconexión y terminal. Actualmente existen cinco juicios de esta naturaleza los cuales se ventilan en el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, en la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en los Tribunales Colegiados y en la SCT. Actualmente la Compañía está en espera de las resoluciones correspondientes.
- b.3 Juicio de Nulidad promovido por KCSM.- Modificación al Título de Concesión de Ferromex. Con fecha 18 de octubre del 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la modificación que la SCT hizo al título de concesión del Ferrocarril Pacífico-Norte (nombre original de Ferromex). Inconforme con dicha modificación, KCSM promovió juicio de nulidad en su contra; Después de varias instancias, con fecha 22 de febrero de 2010, se presentaron escritos de desistimiento por parte de KCSM y de Ferromex en virtud del convenio celebrado entre ambas. El asunto se listó para verse en sesión de 4 de agosto de 2010, en la que el Pleno de la Sala Superior dictó sentencia en la que sobreseyó el juicio por virtud del desistimiento presentado.
- b.4 Investigación de Prácticas Monopólicas IO-02-2006.- Mediante oficio No. DGIPMARCI-10-096-2008-001 de fecha 14 de enero de 2008 la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECO) requirió a Ferromex y otras Sociedades determinada información, misma que Ferromex presentó con fecha 28 de febrero de 2008. COFECO notificó oficios de probable responsabilidad a las empresas que participaron en las operaciones de concentración notificadas por Infraestructura y Transportes México, S. A. de C. V. (ITM) e Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S. A. de C. V. (ITF) desde noviembre de 2005. En noviembre de 2008 se tiene por desahogado el requerimiento respecto a las pruebas ofrecidas en la contestación del oficio de probable responsabilidad y se concede tanto a las empresas emplazadas como a KCSM un plazo para que formulen alegatos, el 26 del mismo mes se presentaron ante COFECO los alegatos correspondientes. El 22 de enero de 2009 se dicta resolución dentro del expediente de investigación. El 30 de enero de 2009, la COFECO notificó su resolución a Ferromex en la que declara a la Compañía junto con otras empresas, responsables de prácticas monopólicas y les impone sanciones pecuniarias, ascendiendo la de Ferromex a \$82,200. Los entes investigados interponen recursos de reconsideración. Han continuado diversas acciones legales de Ferromex, KCSM y COFECO. Por resolución del 9 de Junio de 2009, notificada el 15 del mismo mes, COFECO resolvió confirmar la resolución del 22 de enero de 2009. Se promueve amparo en contra de esta resolución (Exp. 887/2009). El Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa remitió copia certificada de la resolución dictada dentro de los autos del juicio contencioso administrativo número: 3825/07-17-05-8, cuyas actoras son ITM e ITF, en la que se declara la nulidad de la resolución impugnada, es decir, se entenderá que la COFECO no tiene objeción alguna respecto de las notificaciones de las

concentraciones efectuadas por las actoras. El 28 de septiembre de 2010 se celebró la Audiencia Constitucional. Con fecha 17 de diciembre de 2010 se publicó la sentencia de primera instancia en la que el Juez Sexto de Distrito en materia administrativa consideró sobreeser el juicio de amparo, el 28 de diciembre de 2010 se presentó el recurso de revisión contra esta sentencia, mismo que sigue pendiente de remitirse a los Tribunales Colegiados de Circuito.

- b.5 Juicio Ordinario Mercantil promovido por KCSM vs. Ferromex y otras. KCSM demandó la nulidad del contrato de compraventa de las Acciones representativas del capital social de Ferrosur, S. A. de C. V. (Ferrosur), de fecha 24 de noviembre de 2005, suscrito por una parte por ITF y Líneas Ferroviarias de México, S. A. de C. V. (LFM), como compradores y por la otra Grupo Condumex, S. A. de C. V. y Sinca Inbursa, S. A. de C. V., Sociedad de Inversión de Capitales, como vendedores, así como la nulidad de todos los actos y consecuencias que derivan de dicha operación. Ferromex fue notificado de dicha demanda el 25 de marzo de 2008, en abril se presentó la contestación de demanda. Se han interpuesto diversos recursos legales por las partes involucradas. Mediante escrito presentado el 23 de febrero de 2010, KCSM se desistió a su entero perjuicio de la acción intentada en contra de todos y cada uno de los codemandados en el juicio, mismo que por auto de 24 de febrero se reservó acordar de conformidad requiriendo para tal efecto la exhibición de diversos documentos. Por escrito de 1° de marzo de 2010, KCSM exhibe testimonio de la escritura 64,892 y solicitó se sirva a proveer de conformidad con el desistimiento de la acción señalado en el párrafo anterior. Mediante proveído de 3 de marzo de 2010, se tuvo a la parte actora ratificando a su entero perjuicio el desistimiento de la acción incoada respecto a los codemandados. En marzo de 2010 la PGR, SCT, Gpo. Carso, Gpo. Condumex, Sinca Inbursa, Banco Inbursa y Gpo. Financiero Inbursa manifestaron su entero consentimiento con el desistimiento, mismos se acordaron de conformidad reservando el desistimiento de la acción hasta en tanto el resto de los codemandados desahoguen la vista que se les mandó dar con la solicitud. Mediante auto de 14 de abril de 2010, se resolvió condenar a KCSM al pago de gastos y costas únicamente respecto la demandada SCT. Por escrito de 27 de abril de 2010, KCSM interpuso recurso de apelación en contra del citado auto de 14 del mismo mes y año, el cual fue admitido y se encuentra en trámite. Mediante sentencia de fecha 28 de mayo de 2010, el Primer Tribunal Unitario en Materia Civil y Administrativa del Primer Circuito absolvió a KCSM del pago de gastos y costas a favor de la SCT. Actualmente el presente juicio se encuentra concluido.
- b.6. Juicio Contencioso Administrativo Federal, Exp. 3825/2007-17-05-8, cuyas actoras son ITM e ITF, siendo la primera propietaria del 74% de las acciones representativas de capital social en circulación de Ferromex, a través de GFM. Las actoras impugnaron la Resolución de fecha 8 de noviembre de 2006, emitida por el Pleno de la COFECO en el expediente RA-21-2006 y acumulado, recaída en los recursos de reconsideración interpuestos por ITM e ITF, confirmando en sus términos la resolución de no autorización de concentraciones del 22 de junio de 2006 dictada en el CNT-132-2005 y acumulado; y resolución contenida en el oficio de 16 de noviembre de 2006 mediante el cual el Pleno de la COFECO pretendió aclarar la forma de votación de la resolución dictada en el RA-21-2006 y acumulado. El 2 de febrero de 2007 se presentó la demanda de nulidad en el TFJFA y el asunto se turnó a la Quinta Sala Regional Metropolitana; mediante auto de 4 de junio de 2007, se admite a trámite la demanda de nulidad y se turna el asunto a la Sala Superior para que se propusiera el ejercicio de la facultad de atracción. La Sala Superior del TFJFA resolvió ejercitar su facultad de atracción respecto del asunto. El juicio se resolvió en la sesión del 12 de mayo de 2010, en la que dicho Tribunal concluyó que conforme a la Ley Federal de Competencia Económica, la COFECO debe considerar como aprobada la adquisición de Ferrosur por parte de ITM e ITF, es decir que se debe entender como una transacción no objetada por dicha autoridad. A la fecha ya fue notificada a todas las partes involucradas la sentencia; con fecha 29 de noviembre de 2010 notificaron a ITM e ITF del recurso de revisión interpuesto por la autoridad en contra de la sentencia de 12 de mayo, aún no se ha remitido al Tribunal Colegiado de Circuito en materia Administrativa.

- b.7 Juicios indirectos. Son aquellos en que Ferromex es codemandado, respecto de demandas laborales presentadas en contra de FNM, mismos que por su situación no pueden ser cuantificados, pero cuyo impacto económico se absorbería por el actual Órgano Liquidador de FNM o en su defecto por el Gobierno Federal, de acuerdo con los términos previamente acordados.
- b.8 Juicios directos. Son aquellos de índole laboral en los que Ferromex es el demandado. La cifra correspondiente se materializaría en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2010 y 2009, respecto de las demandas laborales, fue de \$3,640 y \$4,173, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2010 y 2009, la Compañía considera que ha valuado adecuadamente las cuentas por cobrar y por pagar y, por tanto, no ha creado una estimación adicional para cubrir un posible diferencial a favor o en contra que resultara de las negociaciones y de los juicios indicados anteriormente.

- c. **Otros compromisos** – Las operaciones de la Compañía están sujetas a las leyes mexicanas federales y estatales y municipales relativas a la protección del medio ambiente. Bajo estas leyes se han emitido regulaciones concernientes a la contaminación del aire, suelo y del agua, estudios de impacto ambiental, control de ruido y residuos peligrosos. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen la normatividad ambiental, y tiene la facultad para clausurar parcial o totalmente las instalaciones que no cumplan con dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2010 se tienen abiertos 3 expedientes administrativos con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) relacionados con derrames de productos por accidentes ferroviarios, en los que pudieran imponer sanciones económicas menores pues ya se cumplió con el saneamiento de los suelos impactados. Estos eventos no tuvieron relevancia o impacto en los estados financieros de la empresa. Todos los eventos relativos a la liberación de productos al medio ambiente por accidentes ferroviarios, cuyo costo sea superior a cincuenta mil dólares, están amparados con coberturas de seguro por daños ambientales.

Bajo los términos de las concesiones, el Gobierno Federal tiene el derecho de recibir pagos equivalentes al 0.5% de los ingresos brutos de la Compañía durante los primeros 15 años de la concesión y 1.25% por los años remanentes del período de concesión. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2010 y de 2009 el importe de estos pagos ascendió a \$73,250 y \$59,249, respectivamente.

La Compañía renta el edificio donde se encuentran sus oficinas principales, mediante un contrato de arrendamiento por diez años a partir del 1 de abril de 2003. Adicionalmente, la Compañía renta ciertos equipos, como son tolvas, furgones, plataformas y carros tanque, así como 419 locomotoras a GFM.

Los compromisos mínimos bajo los contratos de arrendamiento por los siguientes ejercicios son como sigue (montos por tipo de moneda establecida en los contratos):

	<u>Miles</u>			
	Dólares	Equivalente en pesos	Pesos	Total en pesos
2011	US\$ 33,429	\$ 413,085	\$ 930,387	\$ 1,343,472
2012	24,193	298,951	921,718	1,220,669
2013	17,443	215,540	862,896	1,078,436
2014	10,449	129,122	577,710	706,832
2015 en adelante	<u>10,115</u>	<u>124,997</u>	<u>351,396</u>	<u>476,393</u>
 Total de pagos mínimos	 <u>US\$ 95,629</u>	 <u>\$ 1,181,695</u>	 <u>\$ 3,644,107</u>	 <u>\$ 4,825,802</u>

Se tiene celebrado un contrato con PEMEX Refinación por el cual la Compañía tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 19,575 metros cúbicos y un máximo de 38,650 metros cúbicos de diesel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al convenio modificatorio establecido el 18 de mayo de 2010. A su vez, en convenio modificatorio que entró en vigor a partir del 29 de junio de 2007, el contrato de compra tiene vigencia por cuatro años prorrogable por dos años y al término de éstos se renovará cada año.

Ferromex es obligado solidario y avalista de la deuda de GFM que importa \$779,716 y US\$84,858 miles al 31 de diciembre de 2010 (\$955,245 y US\$103,525 miles al 31 de diciembre de 2009).

El 20 de diciembre de 2007, la Compañía tenedora de Ferromex (GFM) contrató créditos directos con Crédit Agricole CIB y Export- Import Bank of United States (Eximbank) antes Calyon-Eximbank y Crédit Agricole CIB antes Calyon para la compra de 40 locomotoras GE ES4400AC, las cuales quedaron en garantía prendaria de dichos créditos. Dichas locomotoras son arrendadas a Ferromex. Al 31 de diciembre de 2010, el crédito con Crédit Agricole CIB-Eximbank es de US\$45,823 miles con vencimientos trimestrales hasta el 15 de junio de 2016, que genera intereses a la tasa Libor a tres meses sin sobretasa; el crédito con Crédit Agricole CIB al 31 de diciembre de 2010 es de US\$12,826 miles con vencimientos trimestrales hasta el 15 de junio de 2016, que genera intereses a la tasa Libor a tres meses más 0.40% a 0.50%.

El 17 de marzo de 2008, GFM contrató con BBVA Bancomer S. A. (Bancomer) un derivado de tasa de interés (con un monto notional por US\$80.0 millones) para cubrir el préstamo contraído con Crédit Agricole CIB-Eximbank y Crédit Agricole CIB; Ferromex es obligado solidario y avalista del derivado de GFM. GFM se obliga a pagar una tasa fija del 2.8% anual en ambos créditos, Bancomer tenía la opción de cancelar la tasa fija el 16 de marzo de 2010; sin embargo, no ejerció dicha opción la tasa se mantiene fija al 2.8% anual. La valuación del derivado de tasa de interés al 31 de diciembre de 2010 es desfavorable en US\$1.9 millones (US\$0.6 millones desfavorable al 31 de diciembre de 2009). El efecto por variación entre las tasas contratadas y las del derivado en 2010 fue de US\$1.6 millones desfavorables.

Es política contable de GFM que todos los instrumentos financieros derivados, clasificados con fines de negociación, se reconocen en el balance general como activos y/o pasivos a su valor razonable, el cual se determina con base en técnicas de valuación aceptadas en el ámbito financiero. GFM contrata eventualmente instrumentos de protección para cubrir su exposición ante variaciones en tasas de interés de los préstamos vigentes.

Ferromex no tiene ningún instrumento derivado.

16. Nuevos pronunciamientos contables

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

B-5, Información financiera por segmentos
B-9, Información financiera a fechas intermedias
C-4, Inventarios
C-5, Pagos anticipados y otros activos
Mejoras a las Normas de Información Financiera 2011

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

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

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

La *NIF C-4, Inventarios*. – Elimina el costeo directo como un sistema de valuación y el método de valuación de últimas entradas primeras salidas; establece que la modificación relativa al costo de adquisición de inventarios sobre la base del costo o valor de mercado, el que sea menor, sólo debe hacerse sobre la base del valor neto de realización; establece normas de valuación para inventarios de prestadores de servicios; aclara que, en los casos de adquisiciones de inventarios mediante pagos a plazos, la diferencia entre el precio de compra bajo condiciones normales de crédito y el importe pagado debe reconocerse como costo financiero durante el período de financiamiento; permite que, en ciertas circunstancias, las estimaciones por pérdidas por deterioro de inventarios que se hayan reconocido en un período anterior, se disminuyan o cancelen contra los resultados del período en que tengan modificaciones; requiere revelar el importe de inventarios reconocido en resultados durante el período, cuando en el costo de ventas se incluyen otros elementos o cuando una parte del costo de ventas se incluye como parte de las operaciones discontinuadas o cuando el estado de resultados se presenta clasificado conforme a la naturaleza de los rubros que lo integran y no se presenta un rubro de costos de ventas sino que los elementos que integran a éste se presentan en diferentes rubros; requiere revelar el importe de cualquier pérdida por deterioro de inventarios reconocido como costo en el período; requiere que un cambio de método de asignación de costo se trate como un cambio contable y reconocer como inventarios los anticipos a proveedores a partir del momento en que los riesgos y beneficios del bien se transfieran a la Compañía.

La *NIF C-5, Pagos anticipados*. – Establece como una característica básica de los pagos anticipados el que éstos no le transfieren aún a la Compañía los riesgos y beneficios inherentes a los bienes y servicios que está por adquirir o recibir; por lo tanto, los anticipos para la compra de inventarios o inmuebles, maquinaria y equipo, entre otros, deben presentarse en el rubro de

pagos anticipados y no en los rubros de inventarios o inmuebles, maquinaria y equipo, respectivamente; requiere que los pagos anticipados se reconozcan como pérdida por deterioro cuando pierdan su capacidad para generar beneficios económicos futuros y requiere que los pagos anticipados relacionados con la adquisición de bienes se presenten, en el balance general, en atención a la clasificación de la partida de destino, en el circulante o en el no circulante.

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

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

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

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

NIF C-10, Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura. – Se eliminan los casos específicos respecto de cuándo se excluye un componente del instrumento financiero derivado en la determinación de la efectividad de la cobertura y establece que en el caso de opciones y en instrumentos del tipo forward sobre divisas, se permite excluir ciertos componentes de la valuación para fines de evaluación y medición en la eficacia, que se traducen en reconocimiento, presentación y revelación pertinente en los siguientes casos: a) al valor los instrumentos financieros derivados del tipo opciones o combinación de éstas, se permite separar aquellos cambios en su valor razonable atribuibles a cambios en el valor intrínseco de la(s) misma(s), con respecto a los cambios atribuibles a su valor extrínseco y designar como efectos eficaces de cobertura sólo el cambio atribuible al valor intrínseco de la misma, excluyendo el componente extrínseco; y b) al valor los forwards o contratos adelantados sobre paridad entre divisas, se permite separar del cambio en su valor razonable, el elemento atribuible al diferencial entre las tasas de interés de las divisas involucradas a ser intercambiadas con respecto a los cambios atribuibles al componente en cambios en el precio de contado o spot entre las divisas involucradas y establece que el efecto atribuible al componente excluido en la cobertura de flujos de efectivo debe reconocerse directamente en los resultados del período; se limita la contabilidad de coberturas cuando la transacción se lleva a cabo con partes relacionadas cuando las monedas funcionales de las partes relacionadas son diferentes entre sí; se requiere que cuando la posición cubierta es la porción de un portafolio de activos financieros o de pasivos financieros, el efecto del riesgo cubierto correspondiente a movimientos en la tasa de interés de la porción de dicho portafolio se presente como una cuenta complementaria de la posición primaria, en un renglón por separado; se establece que las cuentas de aportaciones o margen recibidas asociadas con transacciones con fines de negociación o cobertura con instrumentos financieros derivados deben presentarse como un pasivo financiero por separado del rubro de instrumentos financieros si se recibe efectivo o valores realizables y que sólo se revelen a su valor razonable si se reciben valores en depósito o garantías financieras permisibles que no pasen a ser propiedad de la entidad; se indica que una proporción del monto total del instrumento de cobertura, tal como un porcentaje de su monto nominal, puede ser

designada como el instrumento de cobertura en una relación de cobertura, sin embargo, una relación de cobertura no puede ser designada sólo por una porción del plazo en que el instrumento que se pretende utilizar como cobertura está vigente.

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

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

Adicionalmente las Mejoras a las NIF 2011 incluyen modificaciones que no generan cambios contables; consecuentemente, no establecen fecha de entrada en vigor. Algunos cambios importantes a considerar son:

- 1) En la NIF D-4, Impuestos a la utilidad se establece que para el cálculo del impuesto diferido se considera válido utilizar las leyes fiscales y tasas de impuesto que estén sustancialmente promulgadas, entendiéndose que una ley esta sustancialmente promulgada a la fecha de cierre de los estados financieros, cuando a dicha fecha está aprobada y es promulgada a más tardar a la fecha de emisión de los estados financieros.
- 2) En el Boletín D-5, Arrendamientos se amplían los indicadores del arrendamiento capitalizable, principalmente se adicionan los siguientes:
 - a) Los activos arrendados son de una naturaleza tan especializada que sólo el arrendatario tiene la posibilidad de usarlos sin realizar en ellos modificaciones importantes;
 - b) El arrendatario puede cancelar el contrato de arrendamiento y las pérdidas sufridas por el arrendador a causa de tal cancelación serán asumidas por el arrendatario;
 - c) Las pérdidas o ganancias derivadas de las fluctuaciones en el valor razonable del valor residual del activo recaen sobre el arrendatario (por ejemplo, en la forma de un reembolso o descuento de las rentas por importe similar al valor de venta del activo al final del contrato); y
 - d) El arrendatario tiene la posibilidad de prorrogar el arrendamiento durante un segundo período, con pagos por arrendamiento que son sustancialmente inferiores a los de mercado.

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

17. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 8 de febrero de 2011 por el Lic. Rogelio Vélez López de la Cerda, Director General de la Compañía y el Lic. Octavio Ornelas Esquinca, Director General Adjunto de Finanzas y Administración y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Compañía, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

2. ANEXO N

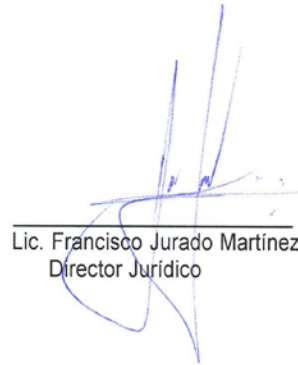
Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que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



Lic. Rogelio Vélez López de la Cerda
Director General



Lic. Octavio Ornelas Esquinca
Director General Adjunto de
Finanzas y Administración



Lic. Francisco Jurado Martínez
Director Jurídico

2. ANEXO N

Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad que los estados financieros de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2010 y por el año que terminó en esa fecha que contiene el presente reporte anual fueron dictaminados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México. Asimismo, manifiestan que, dentro del alcance del trabajo realizado para dictaminar los estados financieros antes mencionados, no tienen conocimiento de información financiera relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



C. P. C. Enrique Vázquez Gorostiza
Apoderado legal
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C. P. C. Arturo García Bello
Auditor externo
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

3. Eventos Relevantes Publicados a la BMV durante el 2011

a) Concentración de Ferrosur: El 25 de marzo del 2011, el primer tribunal colegiado en materia administrativa del Distrito Federal resolvió desechar el recurso de revisión interpuesto por la COFECO en contra de la sentencia del Pleno del Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa (TFJFA) a favor de ITM e ITF, sentencia que aprobó la concentración de Ferrosur, por ITM. En virtud de lo anterior, la adquisición de Ferrosur por parte de ITM se debe entender aprobada en forma definitiva ya que no existe recurso alguno en contra de la resolución del TFJFA.

b) Nueva emisión de certificados bursátiles: El 15 de abril del 2011, Ferromex llevó a cabo una nueva emisión de certificados bursátiles por \$1,500 millones de pesos, a un plazo de 10 años, mediante subasta electrónica, teniendo como agentes colocadores a HSBC y BBVA Bancomer. Se recibieron 40 posturas por un monto superior a los \$5 mil millones de pesos, más de 3.5 veces el monto ofrecido. El certificado pagará un cupón a tasa fija de 8.88%. Dicho nivel de tasa significa una mayor eficiencia en la deuda del emisor, ya que se sitúa 15 puntos base por debajo del cupón del bono Ferromex con vencimiento en el 2023. Lo anterior refleja la confianza de los inversionistas y un reconocimiento al buen desempeño que ha tenido Ferromex. Los recursos obtenidos mediante esta colocación serán destinados, principalmente, a la compra de 44 locomotoras de última generación que serán recibidas entre abril y julio del 2011, y al programa de inversiones del año 2011. Los certificados bursátiles objeto de la presente oferta pública, obtuvieron una calificación crediticia de AA+ (MEX) por parte de Fitch Ratings y de MXAA por parte de Standard & Poors.