

Clave de Cotización: FERROMX

Año: 2022

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual

Reporte Anual:	Anexo N
Oferta pública restringida:	No
Tipo de Instrumento:	Deuda LP
Emisora extranjera:	No
Mencionar si cuenta o no con aval u otra garantía, especificar la Razón o Denominación Social:	Garantía Quirografaria del Emisor
Mencionar dependencia parcial o total:	No



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

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

Clave de Cotización: FERROMX

Año: 2022

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Clave de cotización:

FERROMX

La mención de que los valores de la emisora se encuentran inscritos en el Registro:

Los títulos se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores

Leyenda artículo 86 de la LMV:

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

Leyenda Reporte Anual CUE:

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

Periodo que se presenta:

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 2022.

Características de los títulos de deuda [Sinopsis]

Serie [Eje]	FERROMX 14	FERROMX 21-2	FERROMX 21
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]			
Serie de deuda	Única	Única	Única
Fecha de emisión	2014-10-20	2021-05-18	2021-05-18
Fecha de vencimiento	2024-10-07	2025-05-13	2028-05-09
Plazo de la emisión	10	4	7
Intereses / Rendimiento procedimiento del cálculo	Interés bruto anual sobre su valor nominal a la tasa de 6.76%, la cual se mantendrá fija durante la vigencia de la emisión.	Interés bruto anual 0.20% más TIIE a un plazo de hasta 29 días.	Interés bruto anual sobre su valor nominal a la tasa de 7.19%, la cual se mantendrá fija durante la vigencia de la emisión.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Periodicidad en el pago de intereses	Cada 182 días iniciando el 20 de abril de 2015. El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del Emisor. Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del Emisor.	Durante 52 periodos de 28 días iniciando el 15 de junio de 2021. El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del representante común. Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del representante común.	Cada 182 días iniciando el 16 de noviembre de 2021. El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del representante común. Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del representante común.
Lugar y forma de pago de intereses y principal	El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del Emisor.	El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.	El principal y los intereses devengados se pagarán el día de su vencimiento, mediante transferencia electrónica, en el domicilio de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., Los intereses moratorios serán pagaderos en las oficinas del representante común.
Subordinación de los títulos, en su caso	N.A.	N.A.	N.A.
Amortización y amortización anticipada / vencimiento anticipado, en su caso	Un solo pago en la fecha de vencimiento.	Un solo pago en la fecha de vencimiento.	Un solo pago en la fecha de vencimiento.
Garantía, en su caso	Quirografía del Emisor.	Quirografía del Emisor.	Quirografía del Emisor.
Fiduciario, en su caso	N.A.	N.A.	N.A.
Calificación de valores [Sinopsis]			
Otro [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
Nombre			
HR Ratings de México, S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
Verum, Calificadora de Valores, S.A.P.I. de C.V. [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
Moody's de México S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
DBRS Ratings México, S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
Standard and Poors, S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación	mxA-1+ y mxAAA	mxA-1+ y mxAAA	mxA-1+ y mxAAA
Significado de la calificación	Considera que la capacidad de pago para cumplir con los compromisos financieros a corto y largo plazo es extremadamente fuerte.	Considera que la capacidad de pago para cumplir con los compromisos financieros a corto y largo plazo es extremadamente fuerte.	Considera que la capacidad de pago para cumplir con los compromisos financieros a corto y largo plazo es extremadamente fuerte.
A.M. Best América Latina, S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Fitch México S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación	AAA(mex)	AAA(mex)	AAA(mex)
Significado de la calificación	"Perspectiva Estable". Implica una muy alta calidad crediticia.	"Perspectiva Estable". Implica una muy alta calidad crediticia.	"Perspectiva Estable". Implica una muy alta calidad crediticia.
Representante común	Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, Fiduciario.	CIBanco S.A., Institución de Banca Múltiple.	CIBanco S.A., Institución de Banca Múltiple.
Depositorio	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
Régimen fiscal	El régimen fiscal vigente podrá ser modificado a lo largo de la vigencia del Programa. Recomendamos a los inversionistas consultar en forma independiente a sus asesores fiscales respecto a las disposiciones legales aplicables a la adquisición, propiedad y disposición de instrumentos de deuda como los certificados bursátiles antes de realizar cualquier inversión en los mismos. La tasa de retención aplicable respecto a los intereses pagados se encuentra sujeta a (i) para personas físicas y personas morales residentes en México para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 54, 55, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, y (ii) para personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y dependerá del beneficiario efectivo de los intereses.	El régimen fiscal vigente podrá ser modificado a lo largo de la vigencia del Programa. Recomendamos a los inversionistas consultar en forma independiente a sus asesores fiscales respecto a las disposiciones legales aplicables a la adquisición, propiedad y disposición de instrumentos de deuda como los certificados bursátiles antes de realizar cualquier inversión en los mismos. La tasa de retención aplicable respecto a los intereses pagados se encuentra sujeta a (i) para personas físicas y personas morales residentes en México para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 54, 55, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, y (ii) para personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y dependerá del beneficiario efectivo de los intereses.	El régimen fiscal vigente podrá ser modificado a lo largo de la vigencia del Programa. Recomendamos a los inversionistas consultar en forma independiente a sus asesores fiscales respecto a las disposiciones legales aplicables a la adquisición, propiedad y disposición de instrumentos de deuda como los certificados bursátiles antes de realizar cualquier inversión en los mismos. La tasa de retención aplicable respecto a los intereses pagados se encuentra sujeta a (i) para personas físicas y personas morales residentes en México para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 54, 55, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, y (ii) para personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y dependerá del beneficiario efectivo de los intereses.
Observaciones	Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de car´ter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado por el año terminado el 31 de diciembre de 2022.	Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de car´ter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado por el año terminado el 31 de diciembre de 2022.	Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de car´ter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado por el año terminado el 31 de diciembre de 2022.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión:

Las emisiones FERROMX 14, FERROMX 21 y FERROMX 21-2 no señalan restricciones en cuanto a cambios de control, sin embargo, establecen que es causa de vencimiento anticipado si ocurre este hecho. Se tiene definido que no habrá cambios de control a lo largo de las emisiones.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones respecto de estructuras corporativas:

La Emisora no podrá fusionarse en calidad de fusionada (o consolidarse de cualquier otra forma) o escindirse, salvo que (i) la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma expresamente las obligaciones de la Emisora conforme a los Certificados Bursátiles, (ii) no tuviere lugar un caso de vencimiento anticipado de los enumerados en los suplementos correspondientes o cualquier otro evento que con el transcurso del tiempo o mediante notificación, se convertiría en un caso de vencimiento anticipado, como resultado de dicha fusión, consolidación o escisión, y (iii) la fusión y escisión no afecten de manera adversa las operaciones o la situación financiera de la Emisora de manera consolidada de tal suerte que se afecte su capacidad de pago y solvencia.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones sobre la venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales:

Clave de Cotización: **FERROMX**Año: **2022**

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

La Emisora deberá de abstenerse de crear cualquier gravamen, salvo que (i) simultáneamente a la creación de cualquier gravamen, se garanticen en la misma forma sus obligaciones conforme a los Certificados Bursátiles, o (ii) se trate de gravámenes permitidos mencionados en los suplementos correspondientes.

índice

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual	1
[412000-N] Portada reporte anual	2
[413000-N] Información general	9
Glosario de términos y definiciones:	9
Resumen ejecutivo:	13
Factores de riesgo:	20
Otros Valores:	25
Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:	28
Destino de los fondos, en su caso:	28
Documentos de carácter público:	29
[417000-N] La emisora	30
Historia y desarrollo de la emisora:	30
Descripción del negocio:	31
Actividad Principal:	32
Canales de distribución:	32
Patentes, licencias, marcas y otros contratos:	32
Principales clientes:	39
Legislación aplicable y situación tributaria:	42
Recursos humanos:	47
Desempeño ambiental:	47
Información de mercado:	48
Estructura corporativa:	49
Descripción de los principales activos:	50
Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:	55

Dividendos:	58
[424000-N] Información financiera	60
Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:	60
Informe de créditos relevantes:	61
Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:	64
Resultados de la operación:	69
Situación financiera, liquidez y recursos de capital:	69
Control Interno:	70
Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:	71
[427000-N] Administración	73
Auditores externos de la administración:	73
Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:	73
Administradores y accionistas:	74
Estatutos sociales y otros convenios:	93
[429000-N] Mercado de capitales	98
Estructura accionaria:	98
[431000-N] Personas responsables	100
[432000-N] Anexos	104

[413000-N] Información general

Glosario de términos y definiciones:

Glosario de términos y definiciones

Términos y Definiciones:

“BMV”	Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“BNSF”	Burlington Northern-Santa Fe Railway Company.
“COFECE”	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 de Radiofrecuencias”	Concesiones de fechas 30 de noviembre de 2016 y 1 de enero de 2020 otorgada por el Instituto Federal de Telecomunicaciones para usar y aprovechar bandas de frecuencias del espectro radioeléctrico y para proveer todo tipo de servicios públicos de telecomunicaciones y radiodifusión.
“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 los Programas.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

“Emisora”, “Compañía”, “Entidad” o “Ferromex”	Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
“Estados Financieros”	Estados financieros auditados de la Compañía al 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020, 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.
“GMXT”	GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. (antes Infraestructura y Transportes México S.A. de C.V.).
“Grupo México” o “GMÉXICO”	Grupo México, S.A.B. de C.V.
“ICA”	Constructoras ICA, S.A.B. de C.V.
“IFT”	Instituto Federal de Telecomunicaciones.
“ITM”	Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V. (hoy GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.).
“KCSM”	Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (antes TFM, S.A. de C.V.)
“LRSF”	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
“Ley Ambiental”	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
“Ley de Vías”	Ley de Vías Generales de Comunicación.
“LIBOR”	Tasa intercambiaría ofrecida en Londres.
“México”	Estados Unidos Mexicanos.
“IFRS”, por sus siglas en inglés	Normas Internacionales de Información Financiera.
“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 Reporte se expresan en Pesos nominales al 31 de diciembre de 2022, 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”, “SICT” o “Secretaría”	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (hoy Secretaría de Infraestructura, 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.A. de C.V.).
“UAFIRDA”	La suma de la utilidad de operación de la Compañía, más depreciación y amortización calculadas conforme a las IFRS.
“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.
“UTILIDAD BRUTA AJUSTADA”	Medida de rendimiento resultante de disminuir los Costos directos de los Ingresos por servicios. Dado que excluye los costos directos de depreciación y amortización, la medida constituye una medida alternativa usada por la Compañía, generalmente aceptada financieramente.

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.
ARTF, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.	Agencia gubernamental dedicada a promover un sistema ferroviario seguro, eficiente y competitivo.
Calibre de Riel	Es la denominación que se le da al riel en función de su peso por unidad de longitud.
Controlador de Trenes	Empleado responsable de controlar y supervisar el movimiento de trenes, mediante la aplicación de los diferentes sistemas de despacho.
Derechos de Arrastre	Es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en la vía férrea de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante.
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.

Derecho de Vía	La franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la SICT.
Equipo de Arrastre	Vehículo ferroviario para transporte de personas o carga que no cuenta con tracción propia.
Equipo Ferroviario	Vehículo tractivo, de arrastre o de trabajo que circula 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 evitar el encuentro y permitir el paso de trenes o 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. Un lugar designado en el horario con determinado nombre.
Horario	Documento oficial que contiene las especificaciones necesarias para el movimiento 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.
Servicios de Interconexión	Comprende el intercambio de Equipo Ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de Equipo Ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal.
Terminal	Tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes.
Tren	Una o más máquinas acopladas, con o sin Equipo de Arrastre, exhibiendo indicadores (inicial, 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.

Vía Principal

Es aquella que se extiende a través de patios en y entre estaciones, y no debe ser ocupada sin autorización.

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 7,120.0 Km. de vías principales y 1,010.5 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 las siguientes unidades entre propias y arrendadas: 562 locomotoras, 19,315 carros de distintos tipos y 2,404 contenedores.

Durante el 2022, la Compañía tuvo ingresos totales por \$38,018,876 miles, costos y gastos de operación por \$27,732,803 miles, utilidad de operación por \$10,273,052 miles, utilidad neta por \$7,146,826 miles y UAFIRDA por \$14,440,110 miles¹, que a la utilidad de operación suma depreciación por \$4,132,594 miles y amortización por \$34,464 miles.

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 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 GMÉXICO, 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

Las concesiones otorgan a Ferromex el derecho de operar 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 presta servicios de transporte público de pasajeros en las rutas Chihuahua-Pacífico y Los Mochis, Sin. a Creel, Chih., así como en el tren denominado José Cuervo Express, que corre desde la Ciudad de Guadalajara hasta Tequila 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 Mariscala, 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-Etztatlán” 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”.

Con fecha 2 de enero de 2012, el Título de Concesión de la Vía General de Comunicación Ferroviaria Pacífico-Norte, sufrió una nueva modificación con la finalidad de excluir los bienes concesionados del kilómetro I-604+475 al I-605+800 e incluir el “Libramiento Ferroviario” ubicado sobre el margen norte del Vaso II de la Laguna de Cuyutlán en Manzanillo, Colima; la conexión del desvío ferroviario de la línea “I” con las vías del patio de Manzanillo en la vía de la Báscula y dos corta-vías para conectar la línea “I” con la prolongación de la vía de la Báscula. Asimismo, se incluye el patio de Tepalcates y las 26.02 hectáreas que forman parte del mismo.

Al 31 de diciembre de 2022 la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha realizado dos modificaciones al título de concesión de la vía troncal Pacífico - Norte (31 de enero de 2017 y 19 de octubre de 2021), ampliando la condición de

exclusividad de la concesión original en cinco (5) años seis (6) meses y cuatro (4) años siete (7) meses respectivamente, para un total de cuarenta (40) años un (1) mes. Para ambos casos, la inversión comprometida es de \$2,340.0 y \$3,317.5 millones de pesos para un total de \$5,657.5 millones de pesos destinados a llevar a cabo la construcción de libramiento ferroviario de Celaya.

Con fecha 19 de octubre de 2021, se modifican las condiciones 1.2.1 tercer párrafo, 1.4.2, párrafo primero y 2.5 del Título de Concesión la vía troncal del Pacífico-Norte, confiriendo exclusividad al concesionario para prestar el servicio público de transporte ferroviario, quedando la vigencia en 40 años y 1 mes, aportando la Compañía recursos adicionales para la conclusión de la construcción del Libramiento Ferroviario de Celaya Línea AM, aportando además, los recursos adicionales para la liberación del derecho de vía faltante tanto en lo que corresponde liberar al Concesionario como lo que falta regularizar.

Adicionalmente, el 7 de septiembre de 2016, el Pleno del Instituto Federal de Telecomunicaciones (“IFT”) aprobó en la XXIX Sesión Ordinaria, la resolución mediante la cual otorga un título de concesión para usar y aprovechar bandas de frecuencias del espectro radioeléctrico, con vigencias al 31 de diciembre de 2019 y 2021 que han sido renovadas anualmente, y a 15 (quince) años, así como un título de concesión único con una vigencia de 10 (diez) años contados a partir de la fecha de su otorgamiento, para proveer todo tipo de servicios públicos de telecomunicaciones y radiodifusión, ambas de uso público. El día 30 de noviembre de 2016, la Compañía pagó aprovechamientos por concepto de contraprestación por un monto de \$24.2 millones de pesos y el 7 de abril del 2020 pagó aprovechamientos por un monto de \$5.8 millones de pesos.

A la fecha de este Reporte, 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 Nacozari. 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 nort-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 firmado el 9 de febrero de 2010, por virtud del cual se otorgan recíprocamente derechos de paso en Monterrey, Altamira, Guadalajara y Aguascalientes.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades



Segmentos del Negocio

Durante el año 2022, el 98.4% de los ingresos de Ferromex provinieron de los siguientes segmentos de negocio.

El transporte de productos Agrícolas participó con el 31.8% de los ingresos de Ferromex, Minerales 10.9%, Automotriz 9.2%, Productos Industriales 10.5%, Energía 7.4%, Intermodal 8.7%, Químicos y Fertilizantes 7.6%, Metales 7.0% y Cementos 5.3%. Este porcentaje incluye los conceptos de flete y el ajuste al precio del diésel.

Los otros servicios que representan el 1.6% de los ingresos, incluyen a otros ingresos y servicio de transporte de pasajeros. La diversidad de los mercados e industrias que servimos nos da una gran estabilidad ante las fluctuaciones en la demanda. Nuestra alta participación en el transporte de productos agrícolas atiende necesidades primarias, tanto en importaciones como exportaciones.

Durante el 2022, Ferromex reporta una disminución respecto al año anterior, ya que el volumen de carga transportada fue de 48.9 mil millones de toneladas-kilómetro netas, contra las 55.6 mil millones de toneladas-kilómetro netas en el 2021. Los carros cargados en el año totalizaron 1,166,017.

El volumen de carga transportada expresada en toneladas kilómetro netas decrementó en 6,685 mil millones que representó un decremento del 12.0% con respecto al año anterior. Los segmentos que presentaron incremento fueron: Metales 0.5% y Cementos 0.1%, en tanto los segmentos que sufrieron decremento fueron: Agrícolas 19.8%, Químicos y Fertilizantes 12.8%, Minerales 12.0%, Automotriz 11.0%, Energía 7.0%, Industriales 3.2% e Intermodal 0.3%.

Volumen por Segmento
(Millones de Toneladas/Km Netas)
Año Concluido al 31 de Diciembre de:

Segmento	2022	Part. %	2021	Part. %	2020	Part. %
Agrícolas	19,436.1	39.8	24,237.7	43.6	21,428.6	42.8

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Minerales	6,620.8	13.5	7,528.4	13.6	7,202.6	14.4
Intermodal	4,953.4	10.1	4,967.8	8.9	4,681.4	9.3
Metales	4,803.1	9.8	4,777.7	8.6	3,826.2	7.6
Químicos y Fertilizantes	3,405.5	7.0	3,905.0	7.0	3,520.6	7.0
Energía	2,942.4	6.0	3,162.1	5.7	3,249.4	6.5
Cemento	2,938.6	6.0	2,937.4	5.3	2,754.2	5.5
Industriales	2,221.8	4.6	2,295.1	4.1	1,698.9	3.4
Automotriz	1,581.9	3.2	1,778.0	3.2	1,735.0	3.5
Total Segmentos	48,903.6	100.0	55,589.2	100.0	50,096.9	100.0

Estrategia de Negocios

Ferromex ha implementado una estrategia comercial bajo tres acciones:

Retener la Base de Clientes. Después de la privatización, la prioridad de Ferromex fue retener su base de clientes existentes. Para ello, la Compañía continúa invirtiendo una gran cantidad de recursos en fuerza motriz, equipo de arrastre e infraestructura, diseñados para mejorar el servicio e incrementar la capacidad de su red.

Incremento de la Participación con los Clientes. Esta parte de la estrategia de Ferromex está encaminada a reanalizar constantemente las necesidades globales de transporte de sus clientes existentes, lo que permite identificar nuevas oportunidades de negocio generadas por cambios en la logística, lanzamiento de nuevos productos, variaciones en la producción, cambios en el mercado o limitaciones generadas por falta o mejora de infraestructura. El objetivo es brindarles a nuestros clientes una solución logística integral, competitiva, la cual incluye asesoría técnica e inversiones potenciales que permitan generar eficiencias operativas.

Obtención de Nuevos Clientes. Con el objetivo de aumentar su participación en el transporte terrestre de carga, Ferromex cuenta con un programa de prospección de clientes por tipo de carga o mercado. Las nuevas oportunidades de negocio surgen del ingreso de nuevos participantes en el mercado o ampliando la zona de influencia de la red ferroviaria de Ferromex.

- La asesoría comercial es clave para los clientes nuevos, porque les permite entender los beneficios de la transportación ferroviaria y la trascendencia de la ubicación geográfica desde un punto de vista de costo logístico.

Con base en los análisis de mercado Ferromex identifica zonas potenciales de negocio con acceso y sin acceso ferroviario. En caso de haber limitaciones de acceso ferroviario, Ferromex continúa ampliando su zona de influencia mediante inversiones para conectarse a industrias nuevas o rehabilitando la infraestructura existente o construyendo nuevas terminales de trasvase.

Ventajas Competitivas.

- Ferromex tiene la Concesión de su red ferroviaria por 50 años y el derecho de uso exclusivo de la misma por 40 años y un mes.
- Ferromex ofrece la red ferroviaria con mayor cobertura en México con 7,120 Km. de vía, la cual conecta con 6 de los principales puertos de México (Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Manzanillo, Altamira y Tampico) y 5 puntos fronterizos (Mexicali, Nogales, Ciudad Juárez, Ojinaga y Piedras Negras).

- Ferromex posee la flota tractiva más grande de México con 562 locomotoras y 18,337 carros de distintos tipos, ambos propios y rentados.
- Ferromex se rige bajo los más altos estándares operativos (AAR “Asociation of American Railroads”) lo cual le permite conectar e intercambiar eficientemente con dos de los Ferrocarriles Clase 1 más importantes de Norte América: Union Pacific (UP) y Burlington Northern Santa Fe (BNSF).
- Ferromex cuenta con acceso directo a los principales Centros Industriales de México (Valle de México, Guadalajara, Monterrey y el Bajío).
- Ferromex brinda servicio a los principales productores de México a través de la diversificación de sus productos y servicios en 9 segmentos: Agrícolas, Minerales, Intermodal, Metales, Químicos y Fertilizantes, Cemento, Energía, Automotriz y Productos Industriales
- Ferromex ofrece servicios altamente especializados. El mejor ejemplo son los trenes “Carrusel” de grano; los cuales se operan conjuntamente con los ferrocarriles norteamericanos y consisten en trenes de más de 100 tolvas que cargan más de 90 toneladas por carro, los cuales dan servicio directo entre el origen y el destino a instalaciones preparadas para cargar y descargar el tren completo en un máximo de 24 horas.
- Para brindar el mejor servicio Ferromex cuenta con el Centro Nacional de Servicio a Clientes, con soporte las 24 hrs. del día los 365 días del año. A través del número telefónico 800 3377 663 o la página de internet www.ferromex.mx Ferromex 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, las 24 horas del día.
- El ferrocarril representa una opción amigable al medio ambiente ya que las emisiones de carbono son 75% menores comparado contra el autotransporte (como ejemplo un tren Carrusel de 100 carros de ferrocarril equivale a sustituir la circulación de 300 camiones).

Resumen de Información Financiera

Los estados financieros incluidos en este reporte anual están preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el IASB, “International Accounting Standards Board” (IFRS, por sus siglas en inglés, en adelante IFRS o IAS).

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).

A continuación, se presenta información financiera resumida para los años terminados el 31 de diciembre de:

Información Financiera Seleccionada ^(a)
Estados de resultados y otros resultados integrales
(expresado en millones de pesos nominales)

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

	2022	2021	2020
Ingresos por servicios	\$ 38,018.9	\$ 36,243.8	\$ 32,198.0
Costos directos	21,520.9	21,277.7	19,046.9
Utilidad bruta ajustada	16,498.0	14,966.1	13,151.1
Gastos de operación	6,211.9	5,664.2	5,666.1
Otros ingresos-neto	13.0	(94.6)	(55.2)
Utilidad de operación	10,273.1	9,396.5	7,540.2
Costo financiero	447.0	217.7	505.9
Participación en (utilidad) pérdida en asociada	(38.6)	(16.4)	37.9
Utilidad antes de impuesto a la utilidad	9,864.7	9,195.2	6,996.4
Impuesto a la utilidad	2,717.9	2,699.0	1,695.1
Utilidad neta	\$ 7,146.8	\$ 6,496.2	\$ 5,301.3
Otros resultados integrales netos de			
Partidas del resultado integral	(23.1)	137.6	(13.8)
Resultado integral	\$ 7,169.9	\$ 6,358.6	\$ 5,315.1
UAFIRDA	\$ 14,440.2	\$ 13,196.7	\$ 11,210.3

(1) Véase Estados de resultados y otros resultados integrales completo en “3. a) Información Financiera y Operativa seleccionada”.

Emisiones de Certificados Bursátiles

Comportamiento de los Certificados Bursátiles en el mercado de valores.

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., Tiene en circulación al amparo de un programa de Certificados Bursátiles de fecha 15 de octubre de 2014 por un monto total de \$5,000,000,000.00 (cinco mil millones de pesos 00/100 M.N.) una emisión de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con la clave de cotización: “FERROMX 14”.

También tiene en circulación al amparo de un segundo programa de Certificados Bursátiles de fecha 13 de mayo de 2021 por un monto total de \$20,000,000,000.00 (veinte mil millones de pesos 00/100 M.N.) dos emisiones de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con las claves de cotización: “FERROMX 21” y “FERROMX 21-2”.

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo de los Programas mencionados, se encuentran inscritos con los números 2864-4.15-2014-003 y 2864-4.15-2021-004 respectivamente, en la sección de valores del RNV.

Las principales características de cada una de las emisiones son las siguientes:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	Monto
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	\$2,000 millones de pesos
FERROMX-21	18-May-2021	09-May-2028	Tasa fija de 7.19%	\$1,692 millones de pesos
FERROMX-21-2	18-May-2021	13-May-2025	TIIE 28 días + 0.20%	\$3,308 millones de pesos

Para más detalle revisar el apartado de Informe de créditos relevantes.

¹ Aun cuando el UAFIRDA no es sinónimo de flujo disponible, constituye una medida alternativa usada por la Compañía, 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 Reporte, incluyendo los Estados Financieros de la Compañía.

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 70.3% de GMXT, (el 17.1% es propiedad de Sinca Inbursa y Carso y el 12.6% restante está distribuido entre el gran público inversionista). Los propietarios del capital social en circulación de GFM son GMXT en 74.0% y UP con el 26.0% a través de Mexican Pacific LLC. Grupo México controla a través de GMXT, el 52.0% de las acciones representativas del 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, mientras que UP tiene derecho a nombrar tres consejeros. 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 “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 2022, la deuda derivada de financiamientos de Ferromex ascendía a la cantidad de \$7,000,000 miles de pesos (\$6,990,985 miles de pesos netos de costo de emisión de deuda). (Ver “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, la situación financiera, la posibilidad de refinanciarla 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.

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 el conocimiento y la pericia en su administración disminuye la rentabilidad, 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 ferroviario, total o parcialmente, salvo en aquellos casos permitidos por la Ley, sus reglamentos y las Normas Oficiales Mexicanas (NOM), realizar u omitir 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 ante la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (“ARTF” o “La Agencia”) o incumplir con las obligaciones incluidas en las Concesiones. (Ver “La Emisora - 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 SICT, 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 “La Emisora - 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 SICT y previa opinión técnica y operativa de la ARTF, 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.

De conformidad a lo establecido en las Concesiones y en la Ley, la Agencia tiene la facultad, en caso de que las partes no lleguen a un acuerdo derivado de los procedimientos relacionados con los artículos 112 y 112 Bis del Reglamento del Servicio Ferroviario, en adelante el Reglamento, 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 “La Emisora - Descripción del Negocio - Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos - Concesiones”).

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

De conformidad a lo establecido en las Concesiones, Permisos, Ley y Reglamento, 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 ARTF. Como excepción a dicha facultad, la Ley establece que en caso de que se determine que no existe competencia efectiva en la prestación de determinado, la ARTF podrá, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia, establecer bases de regulación tarifaria por la prestación del mismo. La Compañía no puede asegurar que en caso de que se dé el supuesto establecido en el presente párrafo las bases de regulación tarifaria establecidas por la ARTF serían suficientes para cubrir los costos y no afectar las utilidades de la Compañía. Hasta el momento, la ARTF 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 “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

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

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 con 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.

Al cuarto trimestre de 2022 el precio del diésel incrementó en 11.7% comparado con el mismo periodo de 2021.

El diésel es el principal insumo de la Compañía, por lo que un alza en su precio provocará un incremento en los costos de operación que nuestros clientes verán reflejado en el cobro del descuento por sobrecargo de combustible.

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 auto transportistas 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 “La Emisora - 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 (hasta 400 km) 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. También enfrenta competencia con 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 nuestro alto nivel de servicio, conocimiento del mercado y cercanía con el cliente nos permitirán seguir ganando participación de mercado.

La Compañía cuenta con la infraestructura necesaria para el cumplimiento de la normativa y legislación ambiental aplicable en todos los puntos de sus operaciones. Una operación en estricto apego a lo establecido en la ley demuestra la confiabilidad y legalidad en las operaciones de la empresa, siendo benéfico en materia de atracción y retención de clientes; así como, en la reducción de costos en atención a riesgos y accidentes.

Los sistemas de gestión bajo los que actualmente operamos están diseñados para identificar, prevenir y mitigar posibles riesgos ambientales a los que estemos sujetos por la naturaleza de nuestras operaciones. Dichos sistemas de gestión ambiental permiten que la compañía reconozca al sistema ambiental como parte de los elementos que debe de respetar en materia operativa y legislativa, por lo que se cuenta con una liquidez en materia financiera para atender cualquier necesidad o solicitud en materia ambiental.

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 ha efectuado fuertes inversiones de capital en los últimos años: \$5,198,729 miles en el año 2022, \$4,805,903 miles en el año 2021 y \$3,731,562 miles en el año 2020 y estima que tendrá que seguir efectuando inversiones para eficientizar 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.

Relación con el Sindicato Ferroviario

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 “La Emisora - 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 18.3%, tomando en consideración el tipo de cambio del 1° de enero de 2008, y al 31 de diciembre 2022 la depreciación ha sido del 77.4% aproximadamente; sin embargo, esta situación no repercutió en los resultados cambiarios de manera significativa, debido a que aproximadamente el 47.8% de los ingresos de Ferromex se facturan en dólares americanos.

La Junta de Gobierno del Banco de México (Banxico) señala que durante el 2022, la actividad económica en México ha continuado su proceso de recuperación gradual, con lo que al tercer trimestre de 2022 el PIB ya se ubicaba en niveles similares a los del cuarto trimestre de 2019, previo a la emergencia sanitaria. Las previsiones de crecimiento para la economía mundial del Fondo Monetario Internacional (FMI) se mantuvieron para 2022 y se revisaron a la baja para 2023. Estos ajustes se deben a las perspectivas de un apretamiento en las condiciones financieras globales por mayores tasas de interés, la posibilidad de una mayor desaceleración en China por el recrudecimiento de la crisis inmobiliaria y los cierres derivados del COVID-19, así como por los efectos que el conflicto entre Rusia y Ucrania ha tenido en los mercados de energía europeos. En este entorno, la inflación global aumentó, destacando el alza en los precios de energéticos y alimentos.

La Junta de Gobierno del Banco de México da seguimiento cercano a la evolución de la inflación respecto a su trayectoria prevista, considerando la postura monetaria adoptada y el horizonte en el que opera la política monetaria, así como la información disponible de todos los determinantes de la inflación y sus expectativas de mediano y largo plazo, incluyendo el balance de riesgos para estos. Hacia adelante, la Junta ha destacado que continuará vigilando el traspaso potencial de las variaciones del tipo de cambio a los precios, la posición monetaria relativa entre México y Estados Unidos y la evolución de las condiciones de holgura en la economía. Asimismo, ante la presencia de riesgos que, por su naturaleza, impliquen un elevado grado de incertidumbre respecto a sus consecuencias para la inflación y sus expectativas, la política monetaria se adecúa de manera oportuna y firme.

En México en el 2022, la inflación fue de 7.8% y el PIB tuvo un incremento del 3.1%, en 2021, la inflación fue de 7.4% y el PIB tuvo un incremento del 5.0% y en 2020, la inflación fue de 3.2% y el PIB tuvo un decremento del (8.5)%.

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 2022, los principales costos denominados en Dólares fueron arrendamiento de locomotoras, arrendamiento equipo de arrastre, mantenimiento a locomotoras, maniobras, mantenimiento a carros y otros, que representaron aproximadamente el 29.6% del total de los costos de operación. Por otra parte, el precio del diésel está ligado al precio internacional del petróleo y a la cotización Peso-Dólar; este insumo representó el 29.1% de los costos de operación en el 2022. 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 que la Compañía tuviera 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 que la Compañía tuviera en otras divisas. 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 2022 y 2021 el tipo de cambio del Peso frente al Dólar fue de \$19.3615 y \$20.5835 por dólar, respectivamente, lo que representó una recuperación del 5.9% .

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.

Altos niveles de inflación en México podrían afectar adversamente la situación financiera y resultado de operación de la Compañía.

México ha experimentado niveles altos de inflación en el pasado y durante 2022. La tasa anual de inflación, según cambios en el Índice Nacional de Precios al Consumidor, fue de 7.8% para 2022, 7.4% para 2021 y 3.2% para 2020. 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.

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.

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-14	*	Certificados bursátiles	20 de octubre de 2014	7 de octubre de 2024	\$2,000,000,000
FERROMX-21	**	Certificados bursátiles	18 de mayo de 2021	9 de mayo de 2028	\$1,692,000,000
FERROMX-21-2	**	Certificados bursátiles	18 de mayo de 2021	13 de mayo de 2025	\$3,308,000,000

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Emisión	Tipo de valor	Fecha de emisión	Fecha de vencimiento	Monto en circulación
---------	---------------	------------------	----------------------	----------------------

* Emisiones al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/107468/2014 de fecha 14 de octubre de 2014.

** Emisiones al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/10026498/2021 de fecha 13 de mayo de 2021

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 obligado a proporcionar a la CNBV, a la BMV y al público inversionista la información financiera, económica, contable, jurídica y administrativa a que se refieren las “Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores” y de las “Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos” publicadas 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.

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

Respecto de los reportes que Ferromex 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	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Anual y mensual	Informe de Inversión.
5	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Trimestral y anual	Información Estadística, Operativa, de Tráfico, Financiera y de Recursos Humanos.
6	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario	Trimestral y anual	Indicadores de Seguridad y Eficiencia Operativa.
7	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Anual	Programa de obras de construcción en Infraestructura a realizar.
8	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Trimestral	Avance de las obras de construcción realizadas.
9	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Anual y mensual	Tráfico de carga y de pasajeros.
10	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Mensual y anual	Informe de quejas presentadas por los usuarios de Ferromex.
11	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Anual	Estados financieros auditados por C.P. externo debidamente registrado ante la SHCP.
12	Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT)	Anual	Endoso “B” de la póliza de R.C.G. respecto de la terminal en el municipio de General Escobedo,

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

	AUTORIDAD ANTE LA QUE SE PRESENTA	PERIODICIDAD CON LA QUE SE PRESENTA	NOMBRE
			Nuevo León, así como de la terminal ubicada en el municipio de Hermosillo, Sonora.
13	Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (SICT)	Anual	Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil General que Ferromex en términos de la Ley y el Reglamento del Servicio Ferroviario debe contratar y mantener vigente.
14	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Mensual	Informe respecto a Robo y Vandalismo generados durante el mes.
15	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Mensual	Información relativa a causas y valoración de daños de los siniestros ocurridos durante el mes a reportar, en las vías Generales de Comunicación Ferroviaria concesionadas a la empresa.
16	Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (SICT)	Por reforma al RSF se actualiza cada 3 años	Plan de Negocios.
17	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)	Anual	Cédula de Operación Anual (COA) Reporte de Emisión de Contaminantes.
18	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)	Cada 10 años	Renovación Autorización para la Recolección y Transporte de Residuos Peligrosos.
19	Servicio de Administración Tributaria (Secretaría de Hacienda y Crédito Público)	Mensual	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, Silao y Monterrey autorizados a Ferromex de acuerdo con lo señalado en el artículo 15 de la Ley Aduanera y la Regla 2.3.5 numeral VII, inciso a), numeral 2. de las Reglas Generales de Comercio Exterior del 2017.
20	Servicio de Administración Tributaria (Secretaría de Hacienda y Crédito Público)	Anual	Forma oficial e5cinco "Declaración General de Pago de Derechos" para el Recinto Fiscalizado de Guadalajara, Silao y Monterrey autorizados a Ferromex, de acuerdo con lo señalado en el artículo 40 inciso d) de la Ley Federal de Derechos.
21	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Anual	Consumo de Energéticos en Sector Ferroviario (SENER)
22	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SICT)	Trimestral	Movimiento de contenedores, tipo, Tráfico, Puerto y Frontera.
23	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Anual	Pares de orígenes-destinos de productos.
24	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Anual	Informe sobre el transporte de precursores químicos y/o productos químicos esenciales.
25	Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT)	Anual	Estructura Accionaria.
26	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Semestral	Kilómetros de vía en construcción, rehabilitación y mantenimiento.
27	Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente (ASEA)	Anual	Póliza de Responsabilidad Civil y Ambiental.
28	Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)	Mensual y anual	Cuestionario para empresas de Transporte y Mensajería.
29	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Trimestral	Estadística volúmenes del producto transportado Petrolíferos y Gas L.P.
30	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Diario	Reporte Estadístico de Información de Expendio de Gasolina y Diésel.
31	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Anual	Pólizas de Seguro
32	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Anual	Quejas interpuestas por los usuarios del servicio de transporte de Petrolíferos y Gas L.P.
33	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Anual	Constancias del mantenimiento realizado al equipo

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

	AUTORIDAD ANTE LA QUE SE PRESENTA	PERIODICIDAD CON LA QUE SE PRESENTA	NOMBRE
			ferroviario utilizado para el transporte de Gas L.P.
34	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Anual	Reporte de incidencia por transporte de Petrolíferos y Gas L.P.
35	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Anual	Reporte de Procedencia de Producto para los Permisos de Petrolíferos, Gas L.P. y Expendio de Petrolíferos en Estación de Servicio para Autoconsumo.
36	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Anual	Reporte de Resultado del Dictamen que compruebe el cumplimiento de las Especificaciones de Calidad de Petrolíferos
37	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Anual	Reporte de Resultado del Dictamen que compruebe el cumplimiento de las Especificaciones establecidas en las Normas Oficiales Mexicanas que apliquen.
38	Comisión Reguladora de Energía (CRE)	Anual	Pago Supervisión Anual de los Permisos emitidos por la C.R.E. a la Empresa.
39	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Mensual	Información relativa a causas y valoración de daños de los siniestros ocurridos durante el mes a reportar, en las vías Generales de Comunicación Ferroviaria concesionadas a la empresa. Implementación de Formato denominado ANEXO ÚNICO donde se detallan causales y daños generados.
40	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Mensual	Operación de terminales.
41	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Mensual	- Consumo mensual de energía en el sector ferroviario por servicio. - Consumo mensual de combustible por servicio. - Estadística operativa del ferrocarril de carga. - Estadística financiera del mantenimiento de vía del ferrocarril de carga. - Personal. - Carros, Coches y Locomotoras.
42	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Trimestral y anual	Balance Nacional de Energía
43	Secretaría de Energía	Semestral (15 Marzo y 15 de Septiembre)	Consumo de Diesel TRANSPORTE DE BIOENERGETICOS
44	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Mensual	Informe mensual de Bloqueos Ferroviarios
45	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (SICT)	Mensual	Informe mensual de Siniestros (NOM-004-ARTF-2020)

Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:

Ninguno.

Destino de los fondos, en su caso:

Clave de Cotización: FERROMX

Año: 2022

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Los fondos netos producto de cada una de las Emisiones de Certificados Bursátiles realizadas al amparo de los Programas fueron usados para el pago de deudas, capital de trabajo, compra de locomotoras e inversiones de capital.

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, así como en su propia página de Internet: www.ferromex.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, Ciudad de México o al teléfono (55) 5246 3883, atención C.P. Claudia Elizabeth Abaunza Castillo o en la siguiente dirección de correo electrónico:

contacto_finanzas_fxe@ferromex.mx

[417000-N] La emisora

Historia y desarrollo de la emisora:

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. es una sociedad anónima de capital variable, subsidiaria de GFM, que indirectamente es subsidiaria de GMÉXICO, 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 Ciudad de México, 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, Alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México.

Evolución de la Emisora

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 (hoy GMXT), 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 GMÉXICO, con la autorización de la SICT, 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	2022	2021	2020
Vía	\$ 2,427,340	\$ 1,694,270	\$ 1,655,695
Equipo de arrastre	165,270	146,021	124,346
Equipo Tractivo	800,378	574,194	978,544
Equipo de telecomunicaciones	457,099	540,494	179,909
Terrenos	-	242,801	24,450
Puentes, túneles y alcantarillas	307,510	62,993	158,706
Patios y terminales	807,618	307,602	218,613
Equipo automotriz	2,001	147,164	34,970
Otros	231,513	1,090,364	356,329
Total	\$ 5,198,729	\$ 4,805,903	\$ 3,731,562

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.

Descripción del negocio:

La descripción del negocio se encuentra en cada una de las secciones correspondientes.

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 7,120.0 Km. de vías principales y 1,010.5 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 las siguientes unidades entre propias y arrendadas: 562 locomotoras, 19,315 carros de distintos tipos y 2,404 contenedores.

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 Monterrey, Guadalajara, Chihuahua e Irapuato. Desde 1998, las oficinas corporativas han estado ubicadas en la Ciudad de México.

En 2022 Ferromex se mantuvo como la empresa líder en la participación de transporte de carga terrestre en el país, preservando el nivel de inversión en todas sus áreas, a fin de generar una mayor eficiencia operativa, reducir la estructura de costos a largo plazo y alcanzar los máximos estándares de la industria en Norteamérica. En específico Ferromex destinó recursos para el fortalecimiento de la infraestructura, modernización de talleres, renovación de sistemas, y en el reforzamiento de las medidas de seguridad a la carga, al equipo, del personal e instalaciones. Como resultado de esta dinámica, la Compañía sigue mejorando sus variables de operación y de negocio.

Canales de distribución:

Ferromex realiza la venta del servicio de transporte ferroviario, a través del área comercial que son quienes interactúan con las áreas de logística directas del cliente o con terceros integradores del servicio.

La compañía ha fortalecido recientemente su estructura comercial y ahora cuenta con una Dirección General Comercial de la cual se desprenden dos Direcciones, una de Consultoría Logística y la otra de Inteligencia de Mercados en las cuales se distribuye la responsabilidad de los nueve segmentos comerciales. Estas direcciones cuentan a su vez con subdirecciones, gerencias y consultores logísticos por cada uno de los 9 segmentos. A través de esta organización comercial y el Centro Nacional de Servicio al Cliente es como Ferromex atiende a sus clientes.

Políticas de Crédito y Términos de Pago. La Compañía otorga a algunos de sus clientes, crédito de acuerdo con 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 30 días.

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, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y el Reglamento del Servicio Ferroviario, establecen los siguientes términos, obligaciones y derechos que son

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

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 los Anexos tres de 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 que tiene una exclusividad por 40 años un mes y de la vía corta Ojinaga-Topolobampo que tiene una vigencia de treinta años contados a partir del inicio de la vigencia de los títulos 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 SICT 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.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

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 SICT en términos de la legislación de la materia.

Ferromex deberá cumplir como mínimo para la prestación de los servicios ferroviarios, con los indicadores de seguridad y eficiencia operativa 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 ARTF. La sanción por la aplicación de tarifas superiores a las registradas por tres ocasiones en un periodo de cinco años por la causa prevista en la misma fracción es una causal de revocación de la Concesión correspondiente por parte de la SICT previa opinión de la ARTF. (Ver “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 SICT 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 SICT, 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 “Información General-Factores de Riesgo”).

La SICT 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) 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; (iii) Cambio de nacionalidad del concesionario; (iv) Interrumpir la operación de la vía férrea o la prestación del servicio, total o parcialmente, sin causa justificada; (v) Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en los términos de la LRSF; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en la LRSF, (vi) Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios; (vii) Incumplir con el pago de indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; (viii) Aplicar tarifas superiores a las registradas; (ix) No otorgar o no mantener en vigor las garantías o pólizas de seguro requeridas por ley; (x) No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas y (xi) 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.

A solicitud de la ARTF, la SICT procederá de inmediato a la revocación de las concesiones, en caso de los incumplimientos establecidos en los incisos (i), (ii) y (iii) anteriores; en los casos establecidos en los incisos (iv) a (xi) sólo se podrá llevar a cabo previa opinión de la ARTF y en el caso de que el concesionario haya sido sancionado por lo menos tres ocasiones en un periodo de cinco años por la causa prevista en la misma fracción.

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 SICT y previa opinión técnica y operativa de la Agencia, 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 cuarenta años y un mes 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 SICT.

Descripción de la vía férrea del Pacífico-Norte

La vía general de comunicación ferroviaria del Pacífico-Norte, tiene una longitud de 6,179.7 km. de vía principal y de 687.3 km. de ramales. Sus rutas principales son México-Cd. Juárez, con longitud de 1,956 km., Irapuato-Manzanillo con longitud de 642 km., Tampico-Gómez Palacio con longitud de 866 km., Piedras Negras-Ramos Arizpe con 427 km., Guadalajara-Nogales con 1,764 km., Mexicali-Benjamín Hill con 524 km.

Comunica a los Estados de Aguascalientes, Baja California, Coahuila, Colima, Chihuahua, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, 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 Altamira y Tampico en el Golfo de México, éste último en derecho de paso; Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas, en el Océano Pacífico. Así mismo, atiende a los puntos fronterizos de Mexicali, Baja California; Nogales, Sonora; Ciudad Juárez, 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 un centro de despacho en Guadalajara. Las estaciones más importantes son Altamira, Manzanillo, Piedras Negras, Celaya, Chihuahua, Salamanca, Aguascalientes, Silao, Monterrey, Torreón, Nogales, Hermosillo, Cd. Juárez, Guaymas, Ramos Arizpe, Cd. Frontera, Guadalajara, Alzada e Irapuato.

La vía férrea tiene en operación 20 zonas de abasto diésel y está en proceso de construcción una zona de abasto para gas natural, así mismo, cuenta con 15 centros de inspección de locomotoras. En cuanto a talleres de reparación de locomotoras, se tienen 3 instalaciones principales en Guadalajara, Torreón y Chihuahua, los cuales son administrados por terceros bajo la figura de contratos de prestación de servicio de mantenimiento de locomotoras que incluye el uso de los talleres. El taller de Torreón es operado por Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. ("LMS") y el de Chihuahua por Bombardier Transportation México, S.A. de C.V. ("Bombardier") anteriormente conocida como Alstom Transport México, S.A. de C.V.).

El taller de Guadalajara es operado por las compañías LMS, Bombardier y Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. ("Progress"), al amparo de contratos celebrados al efecto.

La operación ferroviaria utiliza 2 sistemas de control de trenes a lo largo de su territorio: Autorización de Tramos de Vía (ATV) con 6,206 km. y el Sistema Centralizado de Tráfico de Trenes (SCTT) con 661 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), se concluyó y entró en operación al 100% el libramiento de Manzanillo, I-603+901 al I-612.838, en una longitud de 12.751 km. Así mismo, 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-Etztatlán" 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".

El día 2 de enero de 2012, se modifica por tercera ocasión el título y se excluyen bienes concesionados del km I-604+475 al I-605+800, se modifican los anexos UNO, DOS, y CUATRO, para quedar excluida de los anexos UNO y DOS cualquier referencia a los bienes del Km. I-604+475 al I-605+800, se incorpora al Título, El Libramiento sobre el margen norte del vaso II de la Laguna

de Cuyutlán, Manzanillo Colima, del km. I-603+901 que corresponde al Km. 0+000 de El Libramiento al km. I+614+221 que corresponde al km. 11+430 de El Libramiento. Se da la conexión del Libramiento línea “I” con las vías del patio de Manzanillo, en la vía de la Báscula incluyendo la ampliación de la vía de la Báscula del km. I-614+221 al I 612+838. Se da la conexión del Libramiento con la vía de la Báscula en el km I-614+221 que corresponde al KM. 11+430 del Libramiento con el km. IP 0+50 al puerto de Manzanillo y dos cortavías para conectar la línea “I” con la prolongación de la vía de la Báscula entre los km. 11+600 y 12+400 del Libramiento. El día 31 de enero de 2017, se modifica el párrafo 1° de la Condición 1.4.2 del Título, confiriendo exclusividad al Concesionario para prestar el Servicio de Transporte Ferroviario de Carga, por un periodo de 35 años 6 meses. Ferromex aportará y ejercerá los recursos para la construcción de “El Libramiento Ferroviario de Celaya, Línea AM”, así mismo el concesionario aportará recursos para la liberación del derecho de vía faltante. El día 19 de octubre de 2021 se modifican las condiciones 1.2.1 tercer párrafo, 1.4.2, párrafo primero y 2.5 del Título de Concesión, confiriendo al Concesionario exclusividad para la prestación del Servicio público Transporte ferroviario de Carga por un periodo de 40 años y un mes, aportando y ejerciendo el Concesionario recursos adicionales para la conclusión de “El Libramiento Ferroviario de Celaya, Línea AM”, así mismo el Concesionario aportará y ejercerá los recursos adicionales para la liberación el derecho de vía faltante tanto en lo que corresponde liberar al Concesionario, como en lo que falta regularizar o liquidar por la Secretaría.

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 SICT.

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 940.3 km. de vía principal y 2.8 km. de ramales. La vía férrea enlaza al puerto de Topolobampo, Sinaloa con Ojinaga, Chihuahua el cual 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 1,833 alcantarillas, con una longitud 4,197 mts, 90 túneles con una longitud total de 17,673 mts. y cuenta con 2 centros de abasto, ubicados en Chihuahua y Creel.

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

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

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 SICT.

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. Cuenta con una longitud total de vía de 320.3 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.

Los títulos de Concesión requieren que Ferromex lleve a cabo inversiones en los principales rubros que impactan en la operación: rehabilitación de vía; túneles, puentes y alcantarillas; telecomunicaciones y electricidad; equipo y otros. Con el objetivo de mantener los niveles de servicio y garantizando la seguridad integral, durante 2022 se desarrollaron diversas obras de inversión, contenidas en el nuevo plan de negocio presentado a la SICT para el periodo 2022-2024. Adicionalmente se han realizado obras como parte del programa de inversiones del Libramiento de Celaya, contenido en el mismo plan de negocio.

Marcas:

La Compañía tiene alrededor de 95 marcas registradas ante el Instituto Mexicano de Propiedad Industrial (IMPI); como lo son: “CHEPE”, “FERROCARRIL MEXICANO”, “FERROMEX”, “CHEPE EXPRESS”, “CHEPE XPLORA”, “URIKE”, “URIKE COCINA A BORDO”, “TEOTIHUACANO EXPRESS” y “KORI COCINA DE LAS BARRANCAS”, entre otras. Cada una de ellas se encuentra registrada en diferentes clases. Las principales son la 8, 14, 16, 18, 21, 25, 34, 35, 39, 41 y 43. 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.

Asimismo, la Compañía cuenta con registro de marcas en la Oficina de Patentes y Marcas de Estados Unidos (USPTO) como “CHEPE” y “FERROMEX LA FUERZA QUE MUEVE A MÉXICO”, al igual que la Oficina de Propiedad Intelectual de Canadá (CIPO), con la marca “FERROMEX”.

Contratos de Mantenimiento:

La Entidad tiene celebrado un contrato con Bombardier Transportation México, S.A. de C.V. (“Bombardier”), anteriormente conocida como Alstom Transport México, S.A. de C.V. (“ALSTOM”), otro con Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. (“PROGRESS”) y otro con Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. (“LMS”) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores (“overhauls”) de algunas locomotoras de la Entidad, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
BOMBARDIER	186	Enero 2022	Diciembre 2026
PROGRESS	117	Junio 2006	Junio 2026
LMS	189	Mayo 1999	Diciembre 2032

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Total	492		
--------------	------------	--	--

La Entidad tiene el derecho de rescindir los contratos de mantenimiento, asumiendo en cada caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con BOMBARDIER puede concluirse de manera anticipada pagando a BOMBARDIER por los servicios de mantenimiento previamente prestados, trabajos adicionales y/o en proceso para modernizaciones de las locomotoras que hayan sido aprobados previamente por la Entidad.

La Entidad puede terminar anticipadamente el contrato con PROGRESS a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 8 meses de facturación por cuotas de mantenimiento.

El contrato con LMS por 189 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en USD y de las tarifas de reparaciones por overhauls alcancen o excedan US\$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Entidad puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US\$34.0 millones.

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como costo del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020, la Entidad pagó por este concepto \$1,255,964, \$1,310,099 y \$1,124,811, respectivamente.

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

Principales clientes:

En el 2022, los principales clientes de la Compañía en términos de ventas fueron: Ternium, Constellation Brands, Grupo Deacero, Cemex México, Minera México, Almidones Mexicanos, Grupo ADM, Pemex, General Motors, Grupo Proan, Grupo Cargill y Ragasa entre otros.

A continuación, se presenta la ponderación de los 9 segmentos en función del Ingreso:

Ingresos por Segmento (Miles de Pesos al 31 de Diciembre)						
	2022	Part. %	2021	Part. %	2020	Part. %
Agrícolas	\$ 12,089,227	31.8	\$ 12,156,298	33.5	\$11,134,864	34.6
Minerales	4,162,877	10.9	3,969,967	11.0	3,526,204	11.0
Industriales	4,001,819	10.5	3,291,261	9.1	2,883,628	9.0
Automotriz	3,511,044	9.2	3,649,371	10.1	3,297,344	10.2
Intermodal	3,309,199	8.7	2,870,082	7.9	2,499,653	7.8
Químicos y Fertilizantes	2,892,612	7.6	2,756,996	7.6	2,515,504	7.8
Energía	2,813,242	7.4	2,916,269	8.0	2,593,645	8.0
Metales	2,662,879	7.0	2,278,348	6.3	1,695,384	5.3
Cementos	2,019,094	5.3	1,815,943	5.0	1,584,643	4.9
Total Segmentos	37,461,993	98.4	35,704,535	98.5	31,730,869	98.6
Pasajeros	207,242	0.6	133,809	0.4	98,249	0.3
Otros	349,641	1.0	405,462	1.1	368,878	1.1

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Total	\$ 38,018,876	100.0	\$ 36,243,806	100.0	\$ 32,197,996	100.0
-------	---------------	-------	---------------	-------	---------------	-------

Agrícola: Durante el 2022 el segmento de productos Agrícolas tuvo un decremento del (0.6)% en ingresos en comparación con el 2021. Esto se explica principalmente por la congestión en ferrocarriles americanos.

El segmento de productos Agrícolas representó el 31.8% de los ingresos comerciales de Ferromex y el 39.8% de las toneladas-kilómetro, con lo que constituye el mayor segmento de mercado de la Compañía, atendiendo a las industrias de alimentos balanceados para consumo animal (avicultura, porcicultura, ganado lechero, de engorda y mascotas), producción de aceites y molinos de trigo y maíz.

Entre los principales clientes del segmento destacan: Proan, Almidones Mexicanos, Grupo Cargill, Grupo ADM, Ragasa Industrias, Gavilon, Grupo Lala, Aceites, Grasas y Derivados y Grupo Trimex.

Minerales: Durante 2022, el segmento de minerales tuvo un incremento en ingresos del 4.9% y un decremento de 12.0% en volumen por (TN/KM) vs 2021.

Principalmente por la reactivación de tráficos de mineral de hierro y eficiencias operativas.

Los principales clientes de minerales son: Ternium, Minera México, Mittal, Freeport.

Industriales: El segmento de Productos Industriales representa el 10.5% de los ingresos totales, con una variación del 21.6% respecto al año anterior. Alcanzando un movimiento de 131,883 carros transportándose diferentes productos, algunos de los más importantes son: cerveza, papel, cartón, vidrio, cerámica y abarros. Los principales clientes del segmento son: Constellation Brands, Grupo Modelo, Trinity Industries, Gunderson, Grupo Bioppapel y Grupo Copamex. Contamos con una red de vías al público, para poder atender a todos aquellos clientes que no cuenten con infraestructura ferroviaria.

Automotriz: El segmento Automotriz representa 9.3% de los ingresos totales, siendo la cuarta unidad de negocio en participación de ingresos. Los principales clientes del segmento son: Nissan Mexicana, General Motors México, FCA México, Ford Motor Company y Honda.

En 2022, el segmento automotriz tuvo un decremento de 4.1% en Volumen (Carros de Ferrocarril), por falta de autopartes lo que limitó la liberación de inventarios.

Intermodal: En el año 2022 el segmento Intermodal representó el 8.7% de los ingresos de la Compañía por concepto de flete.

Todo el segmento transportó 4,954 millones de Toneladas Km, con un incremento en ingresos del 15.3% respecto del 2021. La participación en volumen (carros) de los tres subsegmentos es la siguiente: Marítimo 68%, Transfronterizo 20% y Doméstico 12%.

Los principales clientes de Intermodal son: Mediterranean Shipping Company, Hapag Lloyd, CMA/CGM, APM Group, JB Hunt, Hub Group, XPO Logistics, V Modal y Pacer Stracktrain.

Químicos y Fertilizantes: Las ventas del año 2022 de este segmento representaron el 7.6% de los ingresos de la empresa, un incremento del 4.9% respecto al año 2021. Incremento de participación de mercado en importación tanto de fertilizantes como de resinas plásticas.

Energía: Los resultados de 2022 para este segmento representaron el 7.4% de los ingresos con un decremento del 3.5% con respecto a 2021.

Los principales productos de este segmento son: carbón, diésel, gasolinas, gas propano, coque, asfalto y combustóleo.

Metales: El segmento de Productos Metálicos representó el 7.0% de los ingresos totales, con una variación del 16.9% respecto al año anterior. El segmento transportó 4,803 millones de Toneladas Km, ubicándose en el cuarto lugar de la compañía, con un incremento del 0.5% respecto del 2021.

Los principales clientes del segmento son: Ternium, Minera México, Grupo Deacero, Grupo Peñoles y Mittal Steel México.

Cemento: El segmento representó el 5.3% de los ingresos de la empresa por concepto de flete en 2022, 11.2% más que en 2021.

El cliente más importante es CEMEX, continuando con Holcim/Apasco, Cementos Moctezuma, y GCC Cementos.

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 a través del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Chepe, en tres tipos de clases: Turista, Económica y Social. Este tren corre de Chihuahua, Chih. a Los Mochis, Sin., miércoles y sábado y de Los Mochis, Sin a Chihuahua, Chih., jueves y domingo.

En consideración por este servicio, la SICT 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 de operación para cubrir los costos indirectos incurridos en el servicio, así como los cobros de las tarifas subsidiadas. Trimestralmente Ferromex proporciona la información estadística y la SICT efectúa el cálculo y el pago correspondiente. El monto del subsidio en 2022 fue de \$4.5 millones de pesos. El subsidio puede ser eliminado si la SICT 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 mayo de 2018 inició operaciones el servicio Chepe Express con dos clases: Ejecutiva y Turista. Durante 2020 el Chepe Express incorporó una tercera clase, actualmente cuenta con: Primera Clase, Clase Ejecutiva y Clase Turista para dar servicio hasta 580 pasajeros por corrida. Este servicio corre de Los Mochis, Sin., a Creel, Chih., los lunes, miércoles y viernes y de Creel, Chih., a Los Mochis, Sin., los martes, jueves y domingos (en temporada baja el Chepe Express no corre miércoles y jueves).

Asimismo, Ferromex opera un servicio de pasajeros en la Región Pacífico entre Guadalajara y Tequila, Jalisco; el tren de pasajeros turístico José Cuervo Express, el cual es operado por Ferromex y comercializado por Tequila Espíritu de México. Este servicio de pasajeros opera durante los fines de semana y algunas corridas especiales, sirviendo de atracción turística para las personas que visitan Guadalajara, Jalisco.

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 1.0% del total de ingresos para Ferromex.

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.
- LRSE, 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 LRSE.
- Ley de Vías Generales de Comunicación, cuyas disposiciones son aplicables en materia ferroviaria, a falta de disposición expresa en la LRSE.
- 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 SICT a Ferromex, que son los documentos constitutivos de los derechos para 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 ser autorizados por la Agencia y colocar anuncios en un lugar visible en las Terminales. 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 por la Agencia, 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 SICT, la ARTF, la CRE, la ASEA (Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente) y la SENER mediante las Leyes, reglamentos y normas oficiales mexicanas, regulan el transporte de materiales, residuos, remanentes, desechos peligrosos e hidrocarburos 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 ARTF 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 SICT y la ARTF son las autoridades reguladoras del sistema ferroviario en México y sus facultades se encuentran previstas en la LRSF, RSF y su Reglamento Interior, para desempeñar, entre otras, las siguientes funciones de la Agencia: (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; y de la ARTF: (i) Determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas aplicables; (ii) Verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables; (iii) Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso; (iv) Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva; (v) Integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley; (vi) Interpretar esta Ley para efectos administrativos; (vii) Emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y de la Ciudad de México competentes y a los concesionarios para que en el ámbito de sus facultades promuevan medidas de Seguridad Pública para la adecuada operación del servicio público ferroviario; (viii) Promover la expansión y el uso de la red ferroviaria; (ix) Cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos; (x) Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46; (xi) Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como emitir recomendaciones en los términos del artículo 46 de la LRSF; (xii) Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios; (xiii) Valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por los concesionarios y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos a lo establecido por esta Ley; (xiv) Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación; (xv) Participar y organizar foros y paneles internacionales en materia del servicio ferroviario; (xvi) Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios; (xvii) Dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario; (xviii) Solicitar a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios, y (xix) Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales 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.

Prevía autorización por parte de la SICT, los concesionarios pueden constituir gravámenes sobre los derechos derivados de una concesión, aun 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 SICT, 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 SICT, 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 y 170 del RSF: Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, sujetos solamente a lo siguiente: (i) deben representar los precios máximos y ser registradas en la ARTF, 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 ARTF, en conjunto con la COFECE, 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 ARTF podrá imponer bases de regulación tarifaria.

A la fecha, la SICT y la ARTF no han 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 SICT; (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 SICT 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) 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; (iii) Cambio de nacionalidad del concesionario; (iv) Interrumpir la operación de la vía férrea o la prestación del servicio, total o parcialmente, sin causa justificada; (v) Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en los términos de la LRSF; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en la LRSF, (vi) Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios; (vii) Incumplir con el pago de indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; (viii) Aplicar tarifas superiores a las registradas; (ix) No otorgar o no mantener en vigor las garantías o pólizas de seguro requeridas

por ley; (x) No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas y (xi) 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.

A solicitud de la ARTF, la SICT procederá de inmediato a la revocación de las concesiones, en caso de los incumplimientos establecidos en los incisos (i), (ii) y (iii) anteriores; en los casos establecidos en los incisos (iv) a (xi) sólo se podrá llevar a cabo previa opinión de la ARTF y en el caso que el concesionario haya sido sancionado por lo menos tres ocasiones en un periodo de cinco años por la causa prevista en la misma fracción.

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 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 S.A. de C.V., (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 2022, 2021 y 2020 el importe cargado a resultados ascendió a \$474,248 miles, \$454,355 miles y \$404,551 miles 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

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

correspondiente.

Regulación

La LRSF fue publicada el 12 de mayo de 1995 y actualmente se cuenta con una reforma integral a la misma, publicada el 8 de agosto de 2016. De conformidad con el Artículo 46 de dicha reforma y Artículo 170 del RSF, 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 ARTF 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 ARTF, con la opinión de la COFECE, podrá establecer bases tarifarias cuando considere que no existe competencia efectiva.

Ferromex considera que los clientes aceptan las tarifas cuando estas son competitivas y hay un servicio adecuado, tomando en cuenta la modernización del equipo y en general la infraestructura ferroviaria.

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

Recursos humanos:

Al 31 de diciembre de 2022, Ferromex tenía 7,700 empleados y 7,509 al 31 de diciembre de 2021, de los cuales 5,932 y 5,768, respectivamente, eran personal sindicalizado y 1,768 y 1,741, respectivamente, eran empleados de confianza. Al 31 de diciembre de 2020 Ferromex contaba con 7,504 empleados de los cuales 5,813 eran sindicalizados y 1,691 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 y eficiente.

Desempeño ambiental:

Ferromex cuenta con una política ambiental y como parte del sistema de gestión ambiental las estaciones son sometidas a auditorías ambientales por agentes externos. Las operaciones de Ferromex se encuentran sujetas al cumplimiento de la legislación vigente en materia ambiental: Leyes, Reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas, contando con la infraestructura necesaria para el cumplimiento normativo aplicable en todos los puntos de sus operaciones.

Las actividades ferroviarias no representan un riesgo ambiental constante, sin embargo, durante las etapas de planeación, construcción y operación desarrollamos estrategias y programas adecuados para prevenir y mitigar posibles impactos al medio ambiente, favorecemos los pasos seguros de fauna, cauces naturales de agua, dando total cumplimiento a la legislación ambiental a nivel federal, estatal y municipal.

En virtud de ello, año con año se trabaja en mejorar el desempeño, en estricto apego a normas mexicanas e internacionales en

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

materia de calidad del aire, emisión de ruido, prevención de la contaminación en agua, suelo y subsuelo, manejo integral de residuos, protección de recursos naturales, eficiencia energética, riesgo ambiental, atención emergencias ambientales y gestión ambiental. La realización de estas auditorías ambientales demuestra el compromiso de Ferromex de cumplir con la normatividad ambiental y aplicar las mejores prácticas ambientales en todos sus centros de trabajo.

Dichas actividades se rigen bajo nuestra política ambiental, nuestra política de sustentabilidad y nuestros sistemas de gestión internos con los que actualmente operamos, diseñados para identificar, prevenir y mitigar posibles riesgos ambientales a los que estemos sujetos por la naturaleza de nuestras operaciones. Nuestro esquema de mejora continua permite que la compañía identifique oportunamente los elementos de relevancia logrando reducir el riesgo de impactar algún aspecto ambiental vulnerable. No contamos con certificaciones en materia ambiental. Frente al desafío que implica el cambio climático, contemplamos múltiples escenarios para establecer planes de mitigación y adaptación de corto, mediano y largo plazo; 2027, 2035 y 2050 respectivamente, identificando riesgos potenciales como: cambios en la operación derivado de riesgos físicos como ondas de calor extremas, inundaciones, deslaves y huracanes, escasez de materiales que derivan de recursos no renovables como piezas de metal, balasto y madera utilizados para la infraestructura de la vía y el incremento de precio en los combustibles fósiles.

En línea con la Política de Cambio Climático, el Acuerdo de París y con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 13 “Acción por el Clima” en la adopción de medidas para enfrentar los efectos del cambio climático, en los últimos años hemos incrementado el consumo de energía renovable proveniente del Parque Eólico “El Retiro”. Del total de energía eléctrica que consume Ferromex, en 2022 el 40.9% proviene del parque eólico.

Información de mercado:

Antes de la privatización, el transporte ferroviario cayó a menos del 20% de participación de mercado. A través de un importante programa de inversiones y mejoras del servicio, el ferrocarril ha logrado recuperarse e incrementar su participación a un 26%.

Ferromex compete en el mercado de transporte terrestre de carga contra al autotransporte, otros ferrocarriles y la transportación marítima:

1. El autotransporte compete en rutas nacionales y extranjeras, especialmente en distancias cortas y medias (menores a 400 km).
2. El transporte marítimo compete para las importaciones y en el servicio de cabotaje. KCSM (otro de los concesionarios ferroviarios) compete con Ferromex en las rutas de exportación e importación por frontera. En algunas rutas Intra-México competimos ya que ambos ferrocarriles atienden la misma área geográfica.

Desde el inicio de la Compañía a diciembre del 2022, las inversiones realizadas en Infraestructura consideran la rehabilitación acumulada de 3,928 km-vía con riel nuevo y 1,285 km-vía con riel de recobro (incluyen principalmente del año 2022 un total de 131 km-vía con riel nuevo, además en el 2022 se realizó la aplicación de 291,548 durmientes de concreto y 71,356 durmientes de madera, equivalente a 202 km-vía, más 18,300 durmientes de madera en trabajos de conservación intensiva en patios y laderos, también se reforzaron y modernizaron 22 puentes y 14 alcantarillas, obras que han permitido mantener la red básica con capacidad de carga a 130 toneladas brutas por carro, mejorando la seguridad de la operación y aumentando la velocidad de los trenes.

Gracias a las directrices operativas que se han implementado en los últimos años, los indicadores de eficiencia operativa y seguridad registrados durante 2022, mejoraron respecto a los obtenidos el año anterior. En términos operativos, la velocidad de trenes mejoró 4.6% al pasar de 35.0 a 36.6 km/h, la permanencia de carros en patios mejoró 3.2%, al pasar de 24.9 horas en 2021 a 24.1 horas en 2022, de igual forma el hp/ton mejoró 3.6% al pasar de 1.66 en 2021 a 1.60 en 2022. Adicionalmente la productividad del

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

combustible, medida en litros/millar de Toneladas-Kilómetro Brutas, se mantuvo constante con respecto al 2021 al registrarse 3.71 en 2022. Con relación a los aspectos de seguridad, el índice de accidentabilidad (accidentes por cada 200,000 horas-hombre), disminuyó 9.3% al pasar de 2.80 a 2.54 en 2022 y el índice de severidad (días incapacitantes por cada 200,000 horas-hombre), disminuyó 20.3% al pasar de 20.7 a 16.5 en 2022.

Con el objeto de preservar los indicadores operativos en niveles óptimos, Ferromex se ha comprometido a mantener una constante capacitación de su personal operativo, adoptar nuevos procesos de mejora aplicables en la operación ferroviaria y se ha venido renovando con los dispositivos tecnológicos de última generación utilizados por la industria.

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 y 170 del RSF, 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 ARTF, 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 ARTF, con la opinión de la COFECE, podrá establecer bases tarifarias en caso de que no exista competencia efectiva.

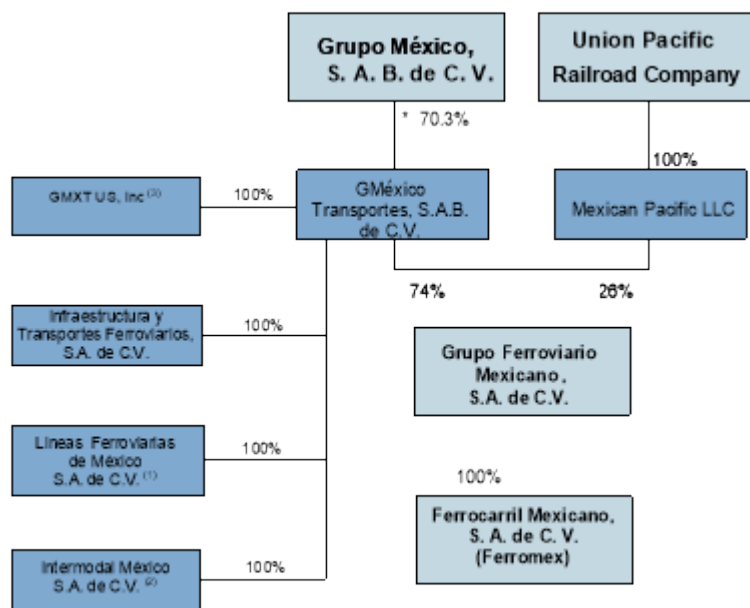
Ferromex determina sus tarifas con base en las condiciones competitivas del mercado de transporte y a sus costos de operación, garantizando un margen razonable en el resultado de operación. Estas tarifas se modifican periódicamente buscando mantener márgenes saludables que le permitan ofrecer un servicio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

Estructura corporativa:

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

El siguiente cuadro muestra la estructura corporativa relacionada con Ferromex.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades



* Grupo Carso y Sinca Inbursa 17.1% y público inversionista 12.6%

(1) Propietaria del FFCC Texas Pacifico 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.

(3) Propietaria del ferrocarril Florida East Coast Railway que corre de Miami a Jacksonville, Florida.

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 GMÉXICO, 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 cuarenta años y un mes para la Vía General de Comunicación Ferroviaria Pacífico-Norte, treinta años para la Concesión Ojinaga Topolobampo y 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 entren 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 “La Emisora - Descripción del Negocio: Desempeño Ambiental.”

Bajo las Concesiones o modalidades que imponga la SICT, 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 tres años, esto a raíz de la reforma a la LRSF 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 poseionaria 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 cuatro divisiones operativas: Pacífico con sede en Guadalajara, Jal., Chihuahua, Monterrey y Centro-México con sede en

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

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 vías 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 estas. 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 8,130.5 Km. de vías de los cuales 7,120.0 Km. son vías principales y 1,010.5 Km. de ramales. El 71.2% de las líneas (5,792.8 Km.) está compuesto de vías elásticas de alto calibre sobre durmientes de concreto y madera y el 28.8%, (2,337.7 Km.) corresponde a vía clásica sobre durmientes de madera.

En Ferromex, el 55.5% de vías (4,512.4 Km.) cuentan con la infraestructura adecuada para soportar cargas de 130 toneladas brutas por carro de cuatro ejes, en los corredores: Huehuetoca-Irapuato-Gómez Palacio-Cd. Juárez, de Irapuato-Guadalajara-Manzanillo, de Árbol Grande-Monterrey-Gómez Palacio, de Piedras Negras-Ramos Arizpe; de Chihuahua-La Junta y Nogales-Empalme Guaymas; en un 27.9% (2,268.4 Km.) se permite operar carros con 123 toneladas brutas en los tramos de Sufragio-Mazatlán-Guadalajara, de Mexicali-Pascualitos-Benjamín Hill y Nogales-Nacozari; el 11.0% (894.4 Km.) tiene 120 toneladas brutas por carro en los tramos Ojinaga-Chihuahua y La Junta-Sufragio y Pénjamo-Ajuno; el 3.1% (252.0 Km.) de las vías permiten cargas máximas de 110 toneladas brutas por carro, en el 0.6% (48.8 Km.) operan carros con 100 toneladas brutas y en el 1.9% (154.5 km.) operan carros con 80 toneladas brutas.

En cuanto al gálibo de puentes y túneles, únicamente existe limitante para correr trenes de doble estiba por gálibo reducido en 90 túneles del corredor Chihuahua-Topolobampo. A partir de octubre del 2017 los 35 túneles existentes ubicados en la línea "T", entre Guadalajara y Tepic, están habilitados para permitir el tráfico doble estiba, en el corredor México-Guadalajara-Nogales.

Patios y Laderos - Al 31 de diciembre de 2022, Ferromex tenía un total de 1,701.0 Km. de vía secundaria, formada de vía en laderos y patios, cuyo principal propósito es facilitar el paso de los trenes en el sistema de una sola vía y la formación de trenes.

Talleres de Locomotoras - En 2022 Ferromex contó con tres talleres para la reparación o mantenimiento de sus 562 locomotoras; Guadalajara, Torreón y Chihuahua, en los cuales se realizan trabajos de mantenimiento programado, correctivo y reparaciones mayores de equipo tractivo por parte de las empresas LMS, Bombardier y Progress.

Al 31 de diciembre de 2022, Ferromex tenía 21 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, la Compañía cuenta con 22 instalaciones para el abastecimiento de combustible, lubricante, agua y arena.

Ferromex ha concluido las adecuaciones en 19 zonas de abasto: Guadalajara, Manzanillo, Mazatlán, Sufragio, Nogales, Mexicali, Irapuato, Chihuahua, Cd. Juárez, Torreón, San Francisco de los Romo, Río Escondido, Empalme, Altamira, Navojua, Monterrey, Cd. Frontera, Cananea y Creel. Como un proceso de mejora continua, Ferromex contempla un programa de modernización de los sistemas de control en el despacho y recibo del diésel y lubricante. En paralelo a este programa, se encuentra en proceso la construcción de una zona de abasto de Gas Natural para locomotoras en Torreón.

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 dejaron de contar con representantes comerciales. Gracias a este esquema, hoy en día gran parte de las estaciones del sistema, están dedicadas exclusivamente a las funciones operativas.

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 Guadalajara y posteriormente se renovarán las restantes. Todas las mejoras y renovaciones se apegan a los términos de la Concesión del Ferrocarril Pacífico-Norte.

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

La red de telecomunicaciones de Ferromex es el medio por el cual se comunican y controlan los trenes y los equipos responsables de su movimiento.

La incorporación de nueva tecnología ha sido la clave para permitir que los trenes tengan menos detenciones a lo largo de su recorrido, lo cual ha contribuido a la mejora de los indicadores de desempeño y a obtener eficiencia de la operación. Se ha reforzado la redundancia en la red, para que, en caso de fallas en algún punto, a través de otras rutas de comunicación nunca se pierda la comunicación con los trenes. Para lograr este objetivo se han construido nuevas torres de comunicación y se han modernizado los equipos de telecomunicaciones. En los últimos 4 años se han reducido en un 40% los fallos que afectan el tránsito de los trenes.

La incorporación de tecnología digital en el control del mantenimiento de la red permite la gestión de los trabajos preventivos y correctivos, así como tener registro en imágenes de las actividades realizadas por el personal en campo. Todo esto garantiza que los sistemas de comunicación se mantengan estables.

En el 2022 se rehabilitaron equipos repetidores en la red de telecomunicaciones para modernizar la infraestructura en nuestras torres tal como routers, enlaces de radio, equipos de comunicación y radio bases los cuales sirven para brindar la comunicación final a trenes y personal de vía. Se implementó la comunicación de voz, datos y radiocomunicación para la operación en el nuevo patio de Tepalcates (Manzanillo). De igual forma, se continua con el plan de instalación de los equipos de telemetría para optimizar el funcionamiento de las plantas de emergencia, así como la medición de las variables operativas en los repetidores instalados en las zonas de montaña. En equipo de fuerza (bancos de baterías, cargadores, generadores y paneles solares) se reemplazaron unidades para mejorar el rendimiento y la confiabilidad operativa de los sistemas de comunicaciones por fallas de energía eléctrica. Durante el 2022 la red creció con más repetidores lo que dará más rutas de comunicación a la cobertura de la red de voz.

En materia de seguridad se ha incorporado nueva tecnología en los dispositivos que miden la temperatura de los rieles y ruedas, con lo cual se reduce la probabilidad de accidentes, haciendo que los trenes corran de manera más segura, adicionalmente se reemplazaron detectores al lado de la vía como parte de la renovación tecnológica.

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

Locomotoras y Equipo de Arrastre - Al 31 de diciembre del 2022, Ferromex contaba con 562 locomotoras, las cuales incluyen: 193 locomotoras modelos AC-4400 CW y ES-4400AC adquiridas desde el inicio de la concesión hasta 2016 a GE, además de 78 Locomotoras marca EMD de 4300 HP's 15 de ellas puestas en marcha en 2006, 44 en 2011 y 19 en 2015 y 38 Unidades EMD modelo SD-70ACE de 4300 HP's bajo contrato de arrendamiento desde 2011.

La siguiente tabla muestra la edad promedio y el modelo de la flota de locomotoras.

Edad Promedio y Modelo de la Flota de Locomotoras de Ferromex

Número de Locomotoras	Fabricante	Caballos de Fuerza	Edad Promedio	Modelos
10	EMD (1)	1,500	49	SW-1504
48	EMD	2,000	53	GP-22-ECO GP-38 y GP-38-2
136	EMD	3,000	41	GP-40-2 y SD-40-2
78	EMD	4,300	11	SD-70Ace
3	GE(2)	2,250	41	B-23-7
56	GE	3,000	30	C-30-7, C-30S-7MP y C-30S-7R
59	GE	4,400	21	AC-4400 CW
134	GE	4,400	13	ES-4400 AC
524	Subtotal			
38	EMD(3)	4,300	11	SD-70Ace
562	Total			

(1) Electro Motive Diésel

(2) General Electric

(3) Arrendamiento

De las 562 locomotoras, 441 están dedicadas al transporte de carga, 9 a servicio a pasajeros y 112 son para servicios de patios. 428 locomotoras están bajo contrato de arrendamiento con GFM y 38 locomotoras con Facileasing S.A. de C.V., (véase iii Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos).

El equipo de arrastre de Ferromex consta de un total de 19,315 carros de distintos tipos (7,156 propios y 12,159 rentados), de los propios, 6,068 se utilizan en servicio comercial y 1,088 se utilizan para servicios de la compañía, mientras que los rentados son utilizados en el servicio comercial. Para sus operaciones de servicio de pasajeros, dentro del total de la flota de Ferromex, se cuenta con una flota de 53 coches, 20 de los cuales son de primera clase, 14 son de clase económica y 19 son de otros tipos.

Carros propios 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	--	--	322	191	--	--	3,037	3,550
Furgones	--	--	--	--	--	--	1,523	1,523
Tolvas	--	--	--	--	3	63	1,224	1,290
Plataformas	--	--	--	--	--	--	424	424
Carros tanque	--	--	--	--	--	--	122	122
Carros Camper	--	--	--	--	--	--	127	127

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

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
Cabooses	--	--	--	--	--	--	67	67
Coche de Pasajeros	--	--	--	--	1	26	26	53
Total Carros	---	--	322	191	4	89	6,550	7,156

El total de la flota de carros incluye 6,068 carros para uso comercial (pasajeros y carga) y 1,088 para uso interno (que se utilizan para transportar materiales para la reparación y mantenimiento de su infraestructura).

A continuación, se presenta el desglose correspondiente:

Carros propios para uso Comercial e Interno			
Tipo de Carro	Uso Comercial	Uso Interno	Total
Góndolas	3,321	229	3,550
Furgones	1,422	101	1,523
Tolvas	1,005	285	1,290
Plataformas	267	157	424
Carros tanque	--	122	122
Carros camper	--	127	127
Cabooses	--	67	67
Coche de pasajeros	53	--	53
Total	6,068	1,088	7,156

Adicionalmente la Compañía tiene arrendadas 12,400 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 RSF ante la SICT 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 2022 se invirtieron US\$269.8 millones, para un acumulado de US\$4,522.1 millones entre 1998 y 2022.

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 2022 se tienen las siguientes contingencias

a. Procesos judiciales y administrativos - La Entidad está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad 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 y administrativos en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:

- a.1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ("SICT") uno derivado de la modificación al trazo de la Vía de Ferromex en el que la Octava Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa dictó Sentencia el 26 de abril de 2021. En contra de dicha resolución, tanto Kansas como la SICT promovieron e interpusieron, respectivamente, amparo y recurso de revisión fiscal los cuales quedaron radicados en el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito; a la fecha, se negó el amparo a Kansas en sesión de 4 de agosto de 2022, siendo el caso que en la misma sesión se declaró improcedente la revisión interpuesta por la autoridad. En ejecución del amparo concedido a Ferromex, la Sala del conocimiento tiene que requerir a la SICT que se pronuncie sobre la forma en que se adquirirán los terrenos del derecho de vía para el trazo respectivo, cuestión que está pendiente de concretarse y el otro en contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco. La Entidad está en espera de la resolución correspondiente.
- a.2 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la COFECE, por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

El 8 de octubre de 2018 se notificó a GMéxico el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2018-119 para que, en su carácter de tercero coadyuvante relacionado con el mercado que se investiga, proporcionara diversa información y documentos; posteriormente el 8 de noviembre de 2018, GMéxico presentó el escrito de desahogo al Requerimiento ante la COFECE, entregando la información y documentación solicitados por la misma.

El 21 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se notificó a GMéxico los acuerdos mediante los cuales se reiteran ciertas preguntas para aclarar la información ya presentada. Es por lo anterior que el 29 de noviembre y 19 de diciembre de 2018, respectivamente, GMéxico presentó los escritos de desahogo a los requerimientos, aclarando la información y documentación solicitada.

El 21 de diciembre de 2018 y 7 de enero de 2019, GMéxico presentó escritos en alcance respecto al escrito presentado el 19 de diciembre ante la COFECE, entregando la información y documentación requerida.

El día 14 de enero de 2019, se notificó a GMéxico el acuerdo mediante el cual se reiteran nuevamente ciertas preguntas para aclarar a la información ya presentada. Por lo anterior, GMéxico dio respuesta mediante escrito presentado el 22 de enero de 2019, aclarando la información y documentación solicitada.

El día primero de febrero de 2019 la COFECE notificó a GMéxico un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado en su totalidad el Oficio y se identifica como confidencial cierta información solicitada con tal carácter.

Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMéxico el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la COFECE determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes. La administración de la Entidad ha evaluado que el impacto que se tendría en los resultados financieros no sería significativo.

GMéxico promovió una demanda de amparo indirecto ante los Juzgados de Distrito en Materia Administrativa, Especializados en Competencia Económica, en contra de la resolución emitida por el Pleno de la COFECE en el expediente DC-003-2018, misma que ya fue admitida a trámite desde el día 6 de marzo de 2020, en todos sus términos y a la fecha el litigio se encuentra en trámite.

El 12 de agosto de 2020, GMéxico ofreció una prueba pericial en el juicio de amparo con la finalidad de demostrar la incorrecta metodología empleada por las autoridades responsables para determinar la ausencia de condiciones de competencia económica en los mercados relevantes.

Por lo anterior, con la finalidad de dar oportunidad de que se desahogue dicha prueba pericial, la audiencia constitucional que se encontraba fijada para el 8 de octubre de 2020, fue diferida para ser celebrada el día 25 de marzo de 2021.

Asimismo, la COFECE solicitó se confirmara si las quejas promovieron algún medio de defensa en contra de los Lineamientos generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicados en el DOF el día 4 de febrero de 2020 y los acuerdos ARTF 163/2020 y ARTF 164/2020.

El acuerdo recaído a dicha solicitud se notificó a GMéxico el día 18 de febrero de 2021, en el que se requirió informar si efectivamente se había hecho valer algún medio de impugnación.

En cumplimiento a lo anterior, el día 3 de marzo de 2021, se presentó el escrito de desahogo al requerimiento formulado, en el que se hizo del conocimiento del Juez de Distrito que tanto Ferrosur como Ferromex efectivamente impugnaron los Acuerdos y Lineamientos de referencia ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, mismos que se encuentran radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4 respectivamente.

En atención a lo anterior, el Juez de Distrito requirió al Tribunal Federal de Justicia Administrativa para que remitiera copia certificada de las constancias que integran los juicios radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4, respectivamente; requerimiento que fue desahogado el 16 de julio de 2021.

El 2 de julio de 2021 se rindió el informe justificado por parte de la autoridad. Posteriormente, el 4 de agosto del mismo año se tuvieron por ratificados los peritos de las partes.

La audiencia constitucional estaba fijada para el 9 de febrero de 2022, sin embargo, fue diferida para el 25 de marzo de 2022, debido a que aún no se ha desahogado la prueba pericial.

El 4 de abril de 2022, se tuvo por rendido el dictamen de la COFECE. Nuevamente fue diferida la audiencia constitucional, en esta ocasión para el 15 de junio de 2022, pues se encuentra transcurriendo el plazo para que los peritos rindan su dictamen.

Los dictámenes periciales ya fueron ratificados y se le dio a GMéxico un plazo para manifestarse sobre su contenido, mismo que venció el 14 de julio de 2022. Una vez más fue diferida la audiencia constitucional para el 17 de agosto de 2022,

De nuevo fue diferida la audiencia constitucional para el 13 de octubre de 2022.

Debido a que está pendiente la intervención del perito tercero, la audiencia constitucional otra vez fue diferida para el 18 de enero de 2023.

- a.3 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.
- a.4 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 2022, 2021 y 2020, respecto de las demandas laborales, fue de \$10,033 miles, \$1,597 miles y \$1,999 miles, respectivamente.

b. Otros compromisos:

Las operaciones de la Entidad están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, 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 Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ("SEMARNAT") puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen leyes ambientales, y tiene la capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2022, no se tienen abiertos expedientes administrativos con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente ("PROFEPA") relacionados con derrames de productos químicos al suelo. 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 Entidad 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 2022, 2021 y de 2020 el importe cargado a resultados ascendió a \$474,248, \$454,355 y \$404,551 miles, respectivamente.

Dividendos:

De conformidad con la LGSM, los dividendos únicamente pueden ser repartidos de utilidades reflejadas en los estados financieros aprobados por los accionistas, siempre y cuando las pérdidas de años anteriores hayan sido absorbidas. La ley requiere que cuando menos un 5% de las utilidades netas de cada año sean separadas y traspasadas a un fondo de reserva hasta que ésta sea igual a una quinta parte del importe del capital social pagado. El nivel de las utilidades disponibles para repartir dividendos se calcula conforme a las NIIF.

En la Asamblea Ordinaria Anual de Accionistas se someten a la aprobación de nuestros accionistas nuestros estados financieros anuales por el ejercicio anterior junto con los informes preparados por el Consejo de Administración y nuestro Director General. Una vez que nuestros accionistas han aprobado los estados financieros y siempre y cuando existan utilidades y en su caso, se hubieren absorbido pérdidas respecto de ejercicios anteriores, nuestro Consejo de Administración determinará el decreto y pago de dividendos.

No contamos con políticas en relación con el reparto de dividendos. Sin embargo, hemos distribuido dividendos a nuestros accionistas en el pasado como parte de nuestra estrategia de generación de valor.

Durante 2022, 2021 y 2020 se decretaron pagos de dividendos contra utilidades acumuladas, de acuerdo con lo siguiente:

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de noviembre de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$581,076 (equivalente a US\$30,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de agosto de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,506,263 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de mayo de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,996,630 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de febrero de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,624,504 (equivalente a US\$80,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de noviembre de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,689,856 (equivalente a US\$130,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 16 de agosto de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,790,163 (equivalente a US\$90,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 6 de mayo de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$930,281 (equivalente a US\$46,000), el cual fue pagado el 14 de mayo de 2021.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 12 de febrero de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,303,822 (equivalente a US\$65,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de noviembre de 2020 se aprobaron los siguientes dividendos contra las utilidades acumuladas, ratificándose el del 18 de septiembre de 2020:

1. \$711,242 (equivalente a US\$35,000), el cual fue pagado el 19 de noviembre de 2020.
2. \$526,730 (equivalente a US\$25,000), el cual fue pagado el 18 de septiembre de 2020.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de agosto de 2020 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,345,477 (equivalente a US\$61,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 18 de mayo de 2020 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$970,832 (equivalente a US\$40,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 14 de febrero de 2020 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$931,540 (equivalente a US\$50,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

[424000-N] Información financiera

Concepto	Periodo Anual Actual 2022-01-01 - 2022-12-31	Periodo Anual Anterior 2021-01-01 - 2021-12-31	Periodo Anual Previo Anterior 2020-01-01 - 2020-12-31
Ingresos	38,018,876	36,243,806	32,197,996
Utilidad (pérdida) bruta	16,497,991	14,966,051	13,151,108
Utilidad (pérdida) de operación	10,273,052	9,396,488	7,540,167
Utilidad (pérdida) neta	7,146,826	6,496,225	5,301,252
Utilidad (pérdida) por acción básica	2.91	2.64	2.15
Adquisición de propiedades y equipo	5,198,729	4,805,903	3,731,562
Depreciación y amortización operativa	4,167,058	3,800,198	3,670,080
Total de activos	46,910,387	44,194,866	40,724,223
Total de pasivos de largo plazo	10,670,481	9,908,387	6,084,957
Rotación de cuentas por cobrar	39	36	44
Rotación de cuentas por pagar	0	0	0
Rotación de inventarios	36	36	39
Total de Capital contable	28,955,876	27,494,496	27,850,051
Dividendos en efectivo decretados por acción	2	3	2

Descripción o explicación de la Información financiera seleccionada:

La tabla anterior 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 2022, 2021 y 2020 de Ferromex (los “Estados Financieros”). Las cifras se expresan en miles de pesos nominales, incluyendo las notas relativas a los mismos. (Véase anexos).

Los estados financieros han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”) e interpretaciones emitidas y efectivas a la fecha de los mismos.

Este reporte anual incluye los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020, con fecha 10 de marzo de 2023, 9 de marzo de 2022 y 3 de marzo de 2021 los cuales comprenden los estados de posición financiera y los estados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años que terminaron en esas fechas.

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

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

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

Concepto	2022	2021	2020
Ingresos por fletes	\$ 38,544.6	\$ 36,624.3	\$ 32,614.7
Ingresos por pasajes	207.3	133.8	98.3
Ingresos (egresos) interlineales	(1,082.6)	(919.8)	(883.9)
Otros ingresos	<u>349.6</u>	<u>405.5</u>	<u>368.9</u>
Ingresos totales	<u>\$ 38,018.9</u>	<u>\$ 36,243.8</u>	<u>\$ 32,198.0</u>

Ingresos por servicios ferroviarios

El total de los ingresos en 2022 fue de \$38,018,876 miles, un 4.9% mayor que en 2021. El total de los ingresos en 2021 fue de \$36,243,806 miles, 12.6 % mayores a 2020. El total de los ingresos en 2020 fue de \$32,197,996 miles, un (2.6)% menores que en 2019.

Informe de créditos relevantes:

Los créditos de la Compañía, vigentes al 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020 (cifras en miles de pesos), son los siguientes:

<u>Fecha</u>	<u>Fecha de Vencimiento</u>	<u>Tasa</u>	<u>Institución</u>	<u>2022</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Pesos						
16 de noviembre de 2007	28 de octubre de 2022	Tasa fija 9.03%	BMV/Certificados Bursátiles	\$ -	\$ 1,500,000	\$ 1,500,000
15 de abril de 2011	2 de abril de 2021	Tasa fija 8.88%	BMV/Certificados Bursátiles	-	-	1,500,000
20 de octubre de 2014	7 de octubre de 2024	Tasa fija 6.76%	BMV/Certificados Bursátiles	2,000,000	2,000,000	2,000,000
18 de mayo	9 de Mayo	Tasa fija	BMV/Certificados Bursátiles	1,692,000	1,692,000	-

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

de 2021	de 2028	7.19%				
18 de mayo de 2021	13 de mayo de 2025	TIE 28 d + 0.20%	BMV/Certificados Bursátiles	3,308,000	3,308,000	-
Costo de emisión de la deuda				(9,015)	(12,653)	(3,251)
				6,990,985	8,487,347	4,996,749
Porción circulante de la deuda a largo plazo				-	(1,499,587)	(1,499,787)
				\$ 6,990,985	\$ 6,987,760	\$ 3,496,962

Al 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020 se ha cumplido en tiempo y forma con el pago de intereses y capital correspondientes a los certificados bursátiles que se tienen en circulación.

Los certificados bursátiles emitidos contienen diversas obligaciones de hacer y no hacer para Ferromex, dichas obligaciones se cumplieron al 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020.

A continuación, se incluye una descripción general de las principales obligaciones derivadas de los financiamientos antes mencionados:

Obligaciones de Hacer.

1. **Estados Financieros.** Simultáneamente a la presentación de la información trimestral o anual a la CNBV, a la BMV y al público inversionista en términos del Artículo 33 de la Circular Única o cualquier otra disposición aplicable o que la sustituya, enviar al Representante Común un ejemplar completo de dicha información por correo electrónico.
2. **Otros Reportes.** Cumplir con todos los requerimientos de presentación o divulgación de información a que esté obligada el Emisor en términos de la Ley del Mercado de Valores y las disposiciones aplicables. Adicionalmente, previa solicitud por escrito del Representante Común, el Emisor deberá entregarle un certificado indicando el cumplimiento por parte del Emisor y sus Subsidiarias de las “Obligaciones de Hacer” y “Obligaciones de No Hacer” contenidas en el Suplemento y en el título que documenta la Emisión. Asimismo, el Emisor deberá entregar al Representante Común cualquier información que éste le solicite, actuando en forma razonable, respecto de la información financiera del Emisor y sus Subsidiarias.

Informar por escrito al representante común dentro de los 15 días hábiles siguientes a que un funcionario responsable tenga conocimiento sobre cualquier evento que constituya una causa de vencimiento anticipado.

Entregar al representante común la información necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones en términos de la fracción II del artículo 68 de la Circular Única.

3. **Uso de Recursos derivados de la Emisión; Inscripción de Certificados Bursátiles.** (a) Utilizar los recursos derivados de la colocación de los Certificados Bursátiles para los fines estipulados en el Suplemento y (b) Mantener la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV que mantiene la CNBV y en el listado de valores de la BMV.
4. **Existencia Legal; Contabilidad y Autorizaciones.**

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

- a) Conservar su existencia legal, la de sus Subsidiarias y mantenerse como negocio en marcha, salvo (i) por lo permitido en la sección de “Obligaciones de No Hacer” más adelante y (ii) en el caso que el Emisor determine de buena fe que es conveniente disolver o liquidar alguna Subsidiaria con el fin de eficientar la estructura corporativa y las operaciones del Emisor y sus Subsidiarias, siempre y cuando dicha disolución o liquidación no afecte de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor y de cualquiera de sus Subsidiarias de manera consolidada de tal suerte que se afecte la capacidad de pago y la solvencia de Ferromex.
- b) Mantener su contabilidad, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.
- c) Mantener vigentes todas las autorizaciones, permisos, licencias o concesiones necesarias para el buen funcionamiento y explotación de sus actividades y las de sus Subsidiarias, salvo por aquellas autorizaciones, permisos, licencias o concesiones que, de perderse o revocarse, no afecten de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor y de cualquiera de sus Subsidiarias de manera consolidada de tal suerte que se afecte la capacidad de pago y la solvencia de Ferromex.

5. **Activos; Seguros.**

- a) Mantener los bienes necesarios para la realización de sus actividades y las de sus Subsidiarias en buen estado (con excepción del desgaste y deterioro normales) y hacer las reparaciones, reemplazos y mejoras necesarias. Para efectos de lo establecido en el párrafo inmediato anterior por “bienes necesarios” se entenderá únicamente aquellos cuya pérdida, deterioro o falta de mantenimiento afecte de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor y sus Subsidiarias de manera consolidada de tal suerte que se afecte la capacidad de pago y la solvencia de Ferromex.
- b) El Emisor deberá contratar y hacer que sus Subsidiarias contraten, con compañías de seguros de reconocido prestigio, los seguros establecidos en las disposiciones legales ferroviarias conforme a las prácticas actuales de Ferromex.

6. **Preferencia en el Pago.** Tomar todas las acciones y medidas necesarias a efecto de que las obligaciones de pago amparados por los Certificados Bursátiles tengan la misma preferencia en el pago que cualquier otra Deuda no garantizada de la Emisora.

7. **Inscripción y Listado.** Mantener la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV y en el listado de valores de la BMV.

Obligaciones de no Hacer.

- 1. **Giro de Negocios.** No cambiar el giro preponderante de su negocio y la de sus Subsidiarias consideradas en conjunto.
- 2. **Limitaciones respecto de Gravámenes.** El Emisor y sus Subsidiarias deberán de abstenerse de crear cualquier Gravamen, salvo que (i) simultáneamente a la creación de cualquier Gravamen, el Emisor garantice en la misma forma sus obligaciones conforme a los Certificados Bursátiles, o (ii) se trate de Gravámenes Permitidos en el suplemento.
- 3. **Fusiones y Escisiones.** El Emisor no podrá fusionarse (o consolidarse de cualquier otra forma) o escindirse, salvo que (i) la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma expresamente las obligaciones del Emisor conforme a los Certificados Bursátiles, (ii) no tuviere lugar un Caso de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que con el transcurso del tiempo o mediante notificación, se convertiría en un Caso de

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Vencimiento Anticipado, como resultado de dicha fusión, consolidación o escisión, (iii) la fusión y escisión no afecten de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor y sus Subsidiarias de manera consolidada de tal suerte que se afecte la capacidad de pago y la solvencia de Ferromex y (iv) que el Emisor entregue al representante común una opinión legal de que dicha fusión o escisión cumple con lo previsto en el inciso (i) y un certificado firmado por un funcionario responsable señalando que dicha operación cumple con lo previsto en el inciso (ii).

4. **Pago de Dividendos.** Pagar dividendos o realizar cualquier otra distribución a sus accionistas si (i) la Emisora se encuentra en incumplimiento de sus obligaciones conforme al título que documenta la presente Emisión y que se reproducen en este Suplemento, o (ii) si con el pago de dicho dividendo Ferromex incurre en un incumplimiento conforme al título que documenta la presente Emisión.
5. **Operaciones con Personas Relacionadas.** No celebrar operaciones con personas relacionadas, salvo (i) con la aprobación del Consejo de Administración del Emisor o los órganos intermedios que el Consejo de Administración del Emisor designe para este fin o (ii) que se trate de operaciones en el curso normal de los negocios del Emisor y, en caso de ser aplicable, se celebren en términos de mercado y cuando menos en términos iguales a las que el Emisor hubiera obtenido de realizar una operación similar con un tercero no relacionado.
6. **Gravámenes.** No constituir, ni permitir que ninguna de sus Subsidiarias constituya, ningún gravamen sobre activos operativos para garantizar cualquier deuda, salvo (i) que se trate de gravámenes permitidos o (ii) que simultáneamente a la creación de cualquier gravamen el Emisor garantice en la misma forma y prelación sus obligaciones al amparo de los certificados bursátiles.

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:

Resultados de las operaciones durante los años finalizados el 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020 en comparación con los años finalizados el 31 de diciembre de 2021, 2020 y 2019, respectivamente.

Ingresos por servicios. Los ingresos por servicios de la Entidad aumentaron 4.9%, de \$36,243.8 millones al cuarto trimestre de 2021 a \$38,018.9 millones al cuarto trimestre de 2022, el volumen presenta un decremento de (12.0) %, al pasar de 55,589 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2021 a 48,904 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2022.

Los ingresos por servicios de la Entidad aumentaron 12.6%, de \$32,198.0 millones al cuarto trimestre de 2020 a \$36,243.8 millones al cuarto trimestre de 2021, el volumen presenta un incremento de 11.0%, al pasar de 50,097 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2020 a 55,589 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2021.

Los ingresos por servicios de la Entidad disminuyeron (2.6)%, de \$33,048.3 millones al cuarto trimestre de 2019 a \$32,198.0 millones al cuarto trimestre de 2020, el volumen presenta un decremento de (3.0)%, al pasar de 51,661 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2019 a 50,097 millones de tons/km netas al cuarto trimestre de 2020.

Costos de operación: El costo de operación incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto presentan un incremento de 1.1%, de \$21,277.7 millones al cuarto trimestre de 2021 a \$21,520.9 millones al cuarto trimestre de 2022. Las principales variaciones son las siguientes: El precio del diésel incrementó 12.1% al pasar de \$16.3382 pesos el litro al cuarto trimestre de 2021 a \$18.2526 pesos el litro al cuarto trimestre de 2022, lo que combinado con un menor consumo de litros, (26,247,457) generó un incremento en diésel para locomotoras de \$209.0 millones, gastos-ingresos por siniestros \$74.6 millones, mano de obra \$100.3 millones, impuestos \$69.0 millones, maniobras \$56.2 millones, contratistas \$47.3 millones, primas de seguros para maquinaria y equipo \$38.1 millones, gas natural para locomotora \$34.0 millones, materiales de vía \$33.5 millones, gastos de viaje \$29.9 millones, arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores \$28.2 millones, obligaciones contractuales \$24.2 millones, otros mantenimientos \$21.7 millones, sustracción de bienes de materiales de vía \$20.3 millones, derechos de

concesión \$19.8 millones, arrendamiento de locomotoras \$(194.0) millones, contingencias por daños a terceros \$(104.3) millones, mantenimiento de terceros a locomotoras \$(54.1) millones y otros por \$(210.5) millones.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los costos de operación en el 2022, disminuyeron 2.1 puntos porcentuales comparado contra 2021, pasando de 58.7% en 2021 a 56.6% en 2022.

El costo de operación incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto presentan un incremento de 11.7%, de \$19,046.9 millones al cuarto trimestre de 2020 a \$21,277.7 millones al cuarto trimestre de 2021. Las principales variaciones son las siguientes: El precio del diésel incrementó 11.6% al pasar de \$14.6382 pesos el litro al cuarto trimestre de 2020 a \$16.3382 pesos el litro al cuarto trimestre de 2021, lo que combinado con un mayor consumo de litros, 21,865,675 generó un incremento en diésel para locomotoras de \$931.2 millones, la mano de obra se incrementó 6.9% al pasar de \$3,787.3 millones al cuarto trimestre de 2020 a \$4,049.5 millones al cuarto trimestre de 2021, maniobras \$203.4 millones, mantenimiento de terceros a locomotoras \$185.3 millones, arrendamiento de locomotoras \$156.4 millones, contingencias por daños a terceros \$98.0 millones, pre-trip e inspección automotriz \$55.9 millones, derechos de concesión \$49.8 millones, servicios de transporte de personal \$48.5 millones, fletes \$45.4 millones, servicios de conexión y terminal \$37.6 millones, materiales y refacciones para carros \$28.7 millones, otros mantenimientos \$27.8 millones, primas de seguros, maquinaria y equipo \$27.2 millones, otros materiales \$22.7 millones, mantenimiento de terceros a maquinaria \$22.7 millones, mantenimiento y limpieza de terceros a carros \$20.6 millones, el car hire que se presenta neto ingreso y costo presentó un decremento de (1.2)% al pasar de \$2,130.1 millones al cuarto trimestre de 2020 a \$2,103.9 millones al cuarto trimestre de 2021, gastos ingresos por siniestros \$(25.6) millones, balasto \$(23.0) millones y otros por \$82.2 millones.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los costos de operación en el 2021, disminuyeron 0.5 puntos porcentuales comparado contra 2020, pasando de 59.2% en 2020 a 58.7% en 2021.

El costo de operación incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto presentan un decremento de (3.6)%, de \$19,754.5 millones al cuarto trimestre de 2019 a \$19,046.9 millones al cuarto trimestre de 2020. Las principales variaciones son las siguientes: La mano de obra se incrementó 3.7% al pasar de \$3,651.9 millones al cuarto trimestre de 2019 a \$3,787.3 millones al cuarto trimestre de 2020. El precio del diésel disminuyó (10.2)% al pasar de \$16.3017 pesos el litro al cuarto trimestre de 2019 a \$14.6382 pesos el litro al cuarto trimestre de 2020, lo que combinado con un menor consumo de litros, (26,129,871), generó un decremento en diésel para locomotoras de \$(987.5) millones. Arrendamiento de locomotoras \$(92.6) millones, gastos-ingresos por siniestros \$(72.0) millones, ingresos por reparación de carros de otros FFCC \$(30.4) millones, sustracción de bienes-materiales de vía \$(28.7) millones, pre-trip e inspección automotriz \$(27.5) millones, contingencias por daños a terceros \$(25.7) millones, mantenimientos de terceros a maquinaria \$(18.6) millones, gastos de viaje \$(17.0) millones, sustracción de bienes reclamaciones de clientes \$(13.9) millones, derechos de concesión \$(10.4) millones, servicios de conexión y terminal \$(10.0) millones, arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores \$146.2 millones, mantenimiento de terceros a locomotoras \$45.6 millones, otros materiales \$42.8 millones, contratistas \$29.4 millones, materiales refacciones para carros \$26.1 millones, fletes \$20.5 millones y policía y vigilancia \$10.0 millones. El car hire que se presenta neto ingreso y costo, presentó un incremento de 5.0% al pasar de \$2,028.1 millones al cuarto trimestre de 2019 a \$2,130.1 millones al cuarto trimestre de 2020.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los costos de operación en el 2020, disminuyeron 0.6 puntos porcentuales comparado contra 2019, pasando de 59.8% en 2019 a 59.2% en 2020.

Utilidad bruta ajustada.² Por lo anterior, la utilidad bruta de la Entidad aumentó en 10.2%, de \$14,966.1 millones al cuarto trimestre de 2021 a \$16,498.0 millones al cuarto trimestre de 2022.

Con respecto al año 2021, la utilidad bruta ajustada de la Entidad aumentó en 13.8%, de \$13,151.1 millones al cuarto trimestre de 2020 a \$14,966.1 millones al cuarto trimestre de 2021.

Con respecto al año 2020, la utilidad bruta ajustada de la Entidad disminuyó en (1.1)%, de \$13,293.8 millones al cuarto trimestre de 2019 a \$13,151.1 millones al cuarto trimestre de 2020.

Gastos de operación. Los componentes de los gastos de operación incluyen: Gastos de administración, PTU causada, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos generales de la Entidad presentaron un incremento de 9.7%, de \$5,664.2 millones al cuarto trimestre de 2021 a \$6,211.9 millones al cuarto trimestre de 2022. El incremento se dio por: Gastos de administración \$92.4 millones principalmente en obligaciones contractuales

\$41.0 millones, sueldos \$22.8 millones, propaganda y publicidad \$19.5 millones, mantenimiento de terceros a inmuebles \$14.2 millones, mantenimiento y materiales de equipo de cómputo \$9.5 millones, honorarios y asesorías \$(16.2) millones y otros \$1.6 millones, depreciación y amortización por \$366.9 millones y PTU por \$88.4 millones.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los gastos de operación en el 2022 aumentaron en0.7 puntos porcentuales comparado contra el 2021, al pasar de 15.6% en el 2021 a 16.3% en el 2022.

Los componentes de los gastos de operación incluyen: Gastos de administración, PTU causada, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos de operación de la Entidad presentaron una disminución menor al (0.1)%, de \$5,666.1 millones al cuarto trimestre de 2020 a \$5,664.2 millones al cuarto trimestre de 2021. El decremento se dio por: Gastos de administración \$(161.2) millones principalmente en fletes misceláneos \$(17.9) millones, obligaciones contractuales \$(15.5) millones, mantenimiento y materiales de equipo de cómputo \$34.9 millones, honorarios y asesorías \$26.9 millones, capacitación confianza \$15.5 millones y otros \$(205.1) millones, depreciación y amortización por \$130.1 millones y PTU por \$29.2 millones.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los gastos de operación en el 2021 disminuyeron en (2.0) puntos porcentuales comparado contra el 2020, al pasar de 17.6% en el 2020 a 15.6% en el 2021.

Los componentes de los gastos de operación incluyen: Gastos de administración, PTU causada, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos de operación de la Entidad aumentaron 7.0%, de \$5,293.1 millones al cuarto trimestre de 2019 a \$5,666.1 millones al cuarto trimestre de 2020. El incremento se dio básicamente por: gastos de administración \$238.5 millones, depreciación por \$162.9 millones debido a la inversión en activos fijos y a la capitalización de obras en proceso durante los últimos doce meses, amortizaciones \$(1.2) millones y PTU por \$(27.2) millones.

Como porcentaje de los ingresos por servicios, los gastos de operación en el 2020 aumentaron en 1.6 puntos porcentuales comparado contra el 2019, al pasar de 16.0% en el 2019 a 17.6% en el 2020.

Otros Ingresos - Neto. El decremento de \$106.7 millones, al pasar de \$(94.6) millones al cuarto trimestre de 2021 a \$13.0 millones al cuarto trimestre de 2022, se da principalmente por: Venta de materiales obsoletos y chatarra \$(23.4) millones, venta de activos fijos \$(14.7) millones, actualización de impuestos \$(4.4) millones y otros \$150.1 millones.

El incremento de \$39.4 millones en el ingreso, al pasar de \$(55.2) millones al cuarto trimestre de 2020 a \$(94.6) millones al cuarto trimestre de 2021, se da principalmente por: Venta de materiales obsoletos, chatarra y activos fijos \$(40.8) millones y otros \$1.4 millones.

El decremento neto de \$46.4 millones al pasar de \$(101.6) millones durante el 2019 a \$(55.2) millones durante el 2020 se da básicamente por: Venta de materiales obsoletos y chatarra \$35.0 millones y otros por \$11.4 millones.

Utilidad de operación. Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad de operación presentó un incremento de 9.3%, de \$9,396.5 millones al cuarto trimestre de 2021 a \$10,273.1 millones al cuarto trimestre de 2022.

La utilidad de operación presentó un incremento de 24.6%, de \$7,540.2 millones al cuarto trimestre de 2020 a \$9,396.5 millones al cuarto trimestre de 2021.

La utilidad de operación presentó un decremento de (6.9) %, de \$8,102.3 millones al cuarto trimestre de 2019 a \$7,540.2 millones al cuarto trimestre de 2020.

Costo financiero. Los componentes del costo financiero incluyen: Intereses pagados, intereses ganados y pérdida (utilidad) cambiaria. Los intereses ganados presentan un incremento de \$(38.5) millones. Los gastos por intereses presentan un incremento de \$119.8 millones. La fluctuación cambiaria neta pasó de una utilidad de \$(183.0) millones al cuarto trimestre de 2021 a \$(35.0) millones al cuarto trimestre de 2022.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Durante 2021, los gastos por intereses presentan un incremento de \$83.7 millones, de \$422.2 millones al cuarto trimestre de 2020 a \$505.9 millones al cuarto trimestre de 2021. Los intereses ganados presentan un incremento de \$(39.7) millones. La fluctuación cambiaria neta pasó de una pérdida de \$149.2 millones al cuarto trimestre de 2020 a una utilidad de \$(183.0) millones al cuarto trimestre de 2021.

Durante 2020, los gastos por intereses presentan un decremento de (7.8) %, de \$458.1 millones al cuarto trimestre de 2019 a \$422.2 millones al cuarto trimestre de 2020. Los intereses ganados presentan un incremento de \$1.3 millones. La utilidad cambiaria neta pasó de \$(78.7) millones al cuarto trimestre de 2019 a una pérdida de \$149.2 millones al cuarto trimestre de 2020.

Participación en la perdida (utilidad) de compañía asociada. La participación de la Compañía en la utilidad de FTVM pasó de \$16.4 millones durante el 2021 a \$38.6 millones durante el 2022.

La participación de la Compañía en la utilidad de FTVM pasó de \$37.9 millones durante el 2020 a \$16.4 millones durante el 2021.

La participación de la Compañía en la pérdida de FTVM pasó de \$89.6 millones durante el 2019 a \$37.9 millones durante el 2020.

Impuestos a la utilidad. Con respecto al año 2022 comparado con 2021, el impuesto sobre la renta corriente incrementó en \$457.4 millones debido a la operación propia de la Entidad. El impuesto sobre la renta diferido tuvo una variación de \$(438.6) millones ocasionado principalmente en rubros como: Propiedades, maquinaria y equipo, arrendamientos, cuentas por pagar, reserva para retiro voluntario y prima de antigüedad, títulos de concesión, materiales, proyectos de inversión, clientes y pagos anticipados.

Con respecto al año 2021 comparado con 2020, el impuesto sobre la renta corriente aumentó en \$119.5 millones debido a la operación propia de la Entidad. El impuesto sobre la renta diferido tuvo una variación de \$884.4 millones ocasionado principalmente en rubros como: Pagos anticipados, cuentas por pagar, pasivos acumulados y acreedores diversos, propiedades, maquinaria y equipo y arrendamientos.

Con respecto al año 2020 comparado con 2019, el impuesto sobre la renta corriente aumentó en \$515.3 millones debido a que al cuarto trimestre de 2019 hubo un acreditamiento de estímulo IEPS por \$603.2 millones y durante el ejercicio 2020 un decrementó de \$(87.9) millones por la operación propia de la Entidad. El impuesto sobre la renta diferido tuvo una variación de \$(743.7) millones ocasionado principalmente en rubros como PTU, cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles, proyectos de inversión, pagos anticipados, materiales y accesorios y proveedores.

Utilidad neta. La utilidad neta de la Entidad presenta un incremento como consecuencia de todo lo anterior de 10.0%, de \$6,496.2 millones al cuarto trimestre de 2021 a \$7,146.8 millones al cuarto trimestre de 2022.

La utilidad neta de la Entidad presenta un incremento como consecuencia de todo lo anterior de 22.5%, de \$5,301.3 millones al cuarto trimestre de 2020 a \$6,496.2 millones al cuarto trimestre de 2021.

La utilidad neta de la Entidad presenta un decremento como consecuencia de todo lo anterior de (8.2) %, de \$5,776.7 millones al cuarto trimestre de 2019 a \$5,301.3 millones al cuarto trimestre de 2020.

Cambios en las principales cuentas del estado de posición financiera:

Efectivo e inversiones temporales. El efectivo e inversiones temporales muestran un decremento de (15.6)%, pasando de \$2,706.3 millones al cuarto trimestre de 2021 a \$2,285.2 millones al cuarto trimestre de 2022. La variación se integra de: Recursos obtenidos de resultados \$937.8 millones, intereses por arrendamiento \$(20.8) millones, capital de trabajo \$1,964.8 millones, adquisición de propiedades y equipo \$(392.8) millones, dividendos pagados \$1,005.6

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

millones, certificados bursátiles pagados \$(5,000.0) millones, pago de intereses \$(148.8) millones, pagos de arrendamiento \$(263.1) millones, intereses cobrados \$38.5 millones, venta de propiedades y equipo \$(12.2) millones y efectos cambiarios \$1,469.9 millones.

Cientes. En 2022, el saldo de clientes muestra un incremento del 15.9% con respecto a 2021 debido principalmente al aumento en las cuentas por cobrar por \$674.7 millones, a las disminuciones en las provisiones de rebajas y descuentos por \$(62.9) millones y provisión de cuentas de cobro dudoso por \$(3.0) millones.

Compañías afiliadas y asociadas por cobrar. El decremento de \$(453.4) millones se integra principalmente por las siguientes compañías: Union Pacific Railroad Company \$(373.2) millones, Grupo Ferroviario Mexicano \$(255.4) millones, Operadora de Minas e Instalaciones \$46.8 millones, Florida East Coast Railway LLC \$38.0 millones, Mexicana de Cobre \$28.0 millones, Asarco, LLC \$22.1 millones, UPDS de México, S. de R.L. de C.V. \$13.6 millones y otras compañías \$26.7 millones.

Otras cuentas por cobrar. El incremento de \$24.3 millones, se integra por: Pagos anticipados \$22.0 millones y cuentas por cobrar a funcionarios y empleados \$2.3 millones.

Propiedades y equipo, neto. En 2022, el saldo de propiedades y equipo muestra un incremento de 6.9% comparado con 2021, pasando de \$33,596.7 millones de 2021 a \$35,901.6 millones de 2022; el incremento de \$2,304.9 millones se origina principalmente por: Inversión \$5,198.7 millones, depreciación \$(2,873.0) millones y bajas \$(20.8) millones.

Pagos anticipados y otros activos a largo plazo. El decremento de \$(26.9) millones se integra principalmente por los gastos de proyectos net control.

Cuentas por pagar y pasivos acumulados. En 2022, el saldo muestra un incremento de \$625.4 millones, que se integra de: proveedores \$459.8 millones, gastos acumulados \$206.6 millones y cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles \$(41.0) millones.

Compañías afiliadas y asociadas por pagar. El incremento de \$508.4 millones se integra principalmente por las siguientes compañías: Ferrosur \$335.2 millones, Intermodal México \$140.2 millones, Grupo Ferroviario Mexicano \$36.4 millones, Grupo México Servicios \$30.0 millones, Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V. \$16.0 millones, TTX Company \$(45.3) millones, México Compañía Constructora \$(20.5) millones y otras compañías por \$16.4 millones.

Impuesto sobre la renta por pagar y otros impuestos por pagar. El incremento de \$754.6 millones se integra principalmente por: Impuesto Sobre la Renta \$564.5 millones, IVA por pagar \$159.4 millones y otros impuestos \$30.7 millones.

Impuesto sobre la renta diferido. El incremento de \$103.0 millones se genera por el ISR diferido de los siguientes rubros: Propiedades maquinaria y equipo \$221.0 millones, arrendamientos \$52.3 millones, cuentas por pagar \$(69.3) millones, PTU por pagar \$(45.7) millones y otros por \$(55.3) millones.

No existen transacciones relevantes que no estén registradas en el estado de posición financiera o en el estado de resultados y otros resultados integrales.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Resultados de la operación:

Los resultados de las operaciones se encuentran en la sección "Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y Posición Financiera de la Emisora".

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. En los años 2011 y 2014 se recurrió a la obtención de créditos para financiar la adquisición de 46 y 19 locomotoras, respectivamente y en el año 2021 para reestructura de deuda e inversiones de capital. (Ver “Información Financiera - Informe de Créditos Relevantes”).

El 15 de octubre de 2014, la Compañía puso en circulación un programa de certificados bursátiles por un monto de \$2,000,000 miles registrados en la BMV, con clave de cotización: “FERROMX 14”. Adicionalmente, el 13 de mayo puso en circulación un segundo programa de certificados bursátiles por un monto de \$20,000,000 miles registrados en la BMV, con claves de cotización “FERROMX 21” y “FERROMX 21-2”. Los certificados bursátiles se utilizaron para adecuar la estructura de su deuda, espaciar el vencimiento de la misma e inversiones de capital.

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	2022	2021	2020
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	\$ 14,262.2	\$ 13,329.4	\$ 11,134.9
Flujo derivado de activos y pasivos de operación	\$ (508.9)	\$ (2,458.0)	\$ (751.2)
Adiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	\$ (5,198.7)	\$ (4,805.9)	\$ (3,731.6)
Adquisición de activos intangibles	\$ -	\$ -	\$ (5.8)
Intereses cobrados	\$ 143.7	\$ 105.2	\$ 65.5
Flujo neto de otras actividades de inversión	\$ 20.7	\$ 32.9	\$ 10.8
Dividendos pagados	\$ (5,708.5)	\$ (6,714.1)	\$ (4,485.8)
Financiamiento bancario	\$ -	\$ 1,000.0	\$ -
Financiamientos bursátiles	\$ -	\$ 5,000.0	\$ -

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Amortización de financiamiento bancario	\$	-	\$	(1,000.0)	\$	-
Amortización de financiamientos bursátiles	\$	(1,500.0)	\$	(1,500.0)	\$	-
Intereses pagados	\$	(659.5)	\$	(510.7)	\$	(408.3)
Pagos de arrendamiento	\$	(1,343.2)	\$	(1,080.2)	\$	(1,174.1)
Efecto de las variaciones del tipo de cambio en el balance de efectivo	\$	71.1	\$	(71.7)	\$	62.0
(Disminución) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	\$	(421.1)	\$	1,326.9	\$	716.4

Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía no tiene 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.

Descripción de las políticas que rigen la tesorería:

- La tesorería se administra de manera centralizada en oficinas corporativas.
- Todos los pagos se realizan por transferencia bancaria.
- La apertura de cuentas bancarias solo se realiza con la autorización de la Dirección de Finanzas.
- Las firmas en cheques y autorizaciones electrónicas son mancomunadas.
- Las inversiones en valores ya sea en dólares o pesos, son en instrumentos gubernamentales o bancarios calificados como AAA.

Control Interno:

Los directivos de Ferromex son responsables de la preparación e integridad de los estados financieros adjuntos a este Reporte, 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.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

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 Finanzas y la Dirección de Auditoría Interna, que depende de la Presidencia Ejecutiva, son las áreas 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.

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:

La administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y los supuestos subyacentes se revisan de forma continua. Las revisiones sobre estimaciones contables son realizadas en el periodo en que la estimación es revisada si la revisión afecta sólo a ese periodo, o en el periodo de la revisión y periodos futuros si la revisión afecta a los periodos actuales y futuros.

Las políticas contables utilizadas en la preparación de nuestros estados financieros auditados incluidos en el presente reporte son aquellas que resultan fundamentales tanto para la presentación de la situación financiera como para los resultados de operaciones, así como aquellas que requieren valoraciones significativas con respecto a las estimaciones utilizadas para determinar importes en nuestros estados financieros auditados.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas al 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación. El efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Deterioro: La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.
- Contingencias: La Entidad está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.

La Entidad considera que los supuestos utilizados al 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020 son apropiados y bien fundamentados.

Clave de Cotización: FERROMX

Año: 2022

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

La Entidad también ha emitido juicios contables en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la IFRIC 12; Acuerdos de Concesiones de Servicios, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

[427000-N] Administración

Audidores externos de la administración:

Los estados financieros de Ferromex por los ejercicios sociales concluidos el 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020 han sido auditados por Auditores Externos.

El 16 de octubre del 2018, por recomendación del Comité de Auditoría de Grupo México se designó a Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTT”) como los auditores independientes para los ejercicios del 2019 al 2023. DTT dictaminó los estados financieros de Ferromex de los ejercicios 2022, 2021 y 2020 conforme a las IFRS y ha emitido su opinión sin salvedades, abstenciones o negativas.

Durante el ejercicio de 2022, Ferromex pagó a DTT por concepto de honorarios un total de \$4,143 miles, de los cuales \$1,820 miles correspondieron a conceptos distintos a los de auditoría, mismos que equivalen aproximadamente al 43.9% 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 asesorías fiscales, revisión de aportaciones de seguridad social e impuestos locales.

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:

La Compañía lleva a cabo, regularmente, transacciones con subsidiarias de Grupo México, de UP, de GMXT, 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, de GMXT, GFM y FTVM por los conceptos y por los periodos que se indican a continuación:

	2022	2021	2020
Ingresos:			
Servicios de transportación prestados	\$ 3,431,288	\$ 5,312,231	\$ 4,665,964
Renta de carros (Car-Hire)	127,844	102,316	124,474
Consultoría financiera	27,237	23,816	42,158
Intereses	16,676	12,147	-
Arrendamiento de locomotoras	11,843	-	-
Recuperación de donativos	-	-	40,617
	<u>\$ 3,614,888</u>	<u>\$ 5,450,510</u>	<u>\$ 4,873,213</u>
Egresos:			
Fletes interlineales	\$ 1,990,915	\$ 1,673,988	\$ 1,473,364
Renta de locomotoras	1,816,275	1,998,449	1,841,960
Renta de carros (Car-Hire)	1,402,141	1,579,542	1,629,783
Renta de unidades de arrastre y	829,719	826,498	837,222

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

	2022	2021	2020
contenedores			
Maniobras	568,438	462,918	332,608
Otros servicios	410,559	322,176	438,571
Arrastres	192,968	179,724	147,146
Reparación de carros	114,557	108,979	112,670
Inspección automotriz	76,393	52,549	39,910
Servicios de asesoría y licencias para software	73,451	99,497	90,909
Adquisición de activo fijo	40,453	311,899	742,393
Siniestros	35,412	16,197	21,810
Arrendamiento de oficina	35,373	33,589	34,977
Fletes misceláneos	33,208	31,759	98,527
Asesoría legal y especializada	28,097	40,893	42,735
Mantenimiento locomotoras	16,643	108,909	-
Derechos de paso	10,588	9,269	5,571
	<u>\$ 7,675,190</u>	<u>\$ 7,856,835</u>	<u>\$ 7,890,156</u>

Para mayor información ver la Nota 16 de los estados financieros auditados al 31 de diciembre 2022, 2021 y 2020. Los términos y condiciones de pago otorgados a Grupo México por Ferromex son de mercado.

Administradores y accionistas:

Comisarios

Ferromex cuenta con dos comisarios, uno designado por Grupo México y otro por UP. El comisario designado por Grupo México es el Sr. Enrique Gil Gil y el comisario designado por UP es el Sr. Manuel Tamez Zendejas. 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 tiene 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 29 de abril de 2022:

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Miembros designados por Grupo México	
Propietarios:	Suplentes:
Alfredo Casar Pérez Isaac Franklin Unkind Hugo Rafael Gómez Díaz	Francisco Jurado Martínez John Pardo Carrington Merger Fernando López Guerra
Miembros designados por UP	
Propietarios	Suplentes
José Humberto Vargas García Michael Wohlwend	Jennifer L. Hamman

Administradores de la empresa [Sinopsis]

Independientes [Miembro]

Corredor Esnaola Jaime			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2001-03-30			
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
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. Actualmente Presidente de Magno Hogar, S.A. de C.V. y miembro del Consejo de Administración de GFM, Ferromex y GMéxico Transportes y Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de GMXT; hasta el 31 de enero de 2012 Presidente de Umbral Capital, S.A.P.I. de C.V., fue presidente del Consejo de Administración y Accionista de Hipotecaria Casa Mexicana 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 y miembro de la Junta de Gobierno del Banco de México. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante 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, 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.			

Gallástegui Armella Eduardo Joaquín		
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre	Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2016-04-29			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
Es Licenciado en Derecho por la Universidad Iberoamericana. Antes de integrarse en calidad de socio a DLA Piper US en el mes de febrero de 2015, fue socio fundador de la firma de consultoría jurídica Gallástegui y Lozano, S.C., en la que fungió como su Socio Director de 1985 a 2015. Gallástegui y Lozano S.C., se fusionó con la firma global DLA Piper en el mes de febrero de 2015, dando lugar a la firma DLA Piper, México, S.C., de la cual actualmente es Socio y Socio Director Emérito. Previo a la formación de Gallástegui y Lozano, S.C., se desempeñó como socio de la firma Vázquez Pando, Celis Azuela y Asociados, S.C., entre los años de 1982 y 1985. Anteriormente, fungió como abogado asociado en la firma Noriega y Escobedo S.C., del año 1979 a 1982, después de haber desempeñado el cargo de Asesor Jurídico y posteriormente Director Jurídico Interino en Gillette de México, S.A. de C.V. A lo largo de toda su trayectoria como abogado practicante en el foro, el licenciado Gallástegui se ha dedicado a prestar servicios de consultoría jurídica a empresas nacionales e internacionales respecto de asuntos corporativos en general, comercio internacional, telecomunicaciones, transportes, competencia económica, financiamiento nacional e internacional, regulación farmacéutica e inversión extranjera. Antes de obtener el título de licenciado en derecho, desempeñó el puesto de pasante en derecho, practicando derecho del trabajo en las modalidades consultiva y contenciosa, en la firma Basham, Ringe y Correa, S.C. Se desempeñó como titular de la cátedra de Derecho Constitucional en la Universidad Iberoamericana, A.C. desde el año 1979 hasta el año de 2018.			

Patrimoniales [Miembro]

Larrea Mota Velasco German			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
1997-08-18			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
Presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de GMÉXICO. Anteriormente fue Vicepresidente Ejecutivo de GMÉXICO 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 Inmobiliario entre otras, posición que asumió en 1992. Es presidente del Consejo de Administración de Cinemex desde 2009. 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 formó parte del Consejo de Administración de varias empresas entre éstas, Grupo Financiero Banamex.			

García de Quevedo Topete Xavier		
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre		Propietario
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2007-04-30			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
Fue Presidente de Minera México del 12 de abril de 2005 hasta el 23 de abril de 2015. Desde el 1 de noviembre de 2014, el Sr. García de Quevedo Topete se ha desempeñado como Presidente de la división de infraestructura de Grupo México, compuesta por las subsidiarias de energía, gas, autopistas, petróleo, ingeniería y construcción de Grupo Mexico. Es Vicepresidente del Consejo de Grupo México desde mayo de 2015; de diciembre de 2009 a septiembre de 2010, fue Presidente Ejecutivo de Asarco LLC. Fue Presidente y COO de Southern Copper Minera México desde septiembre de 2001 hasta el 1 de noviembre de 2014. Fue Presidente Ejecutivo de Americas Mining Corporation desde el 7 de septiembre de 2007 hasta el 31 de octubre de 2014. El Sr. García de Quevedo comenzó su carrera profesional en 1969 con Grupo México. Fue Presidente de Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V. y de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. de diciembre de 1997 a diciembre de 1999, y Vicepresidente Ejecutivo de Exploración y Desarrollo de Grupo México de 1994 a 1997. Es miembro del Consejo de Administración de Grupo Mexico desde abril de 2002. Durante ocho años fue Vicepresidente de Grupo Condumex, S.A. de C.V. (cables, plásticos, telecomunicaciones, y autopartes). El Sr. García de Quevedo fue Presidente de la Cámara Minera de México desde noviembre de 2006 hasta agosto de 2009. El Sr. García de Quevedo es Ingeniero Químico de la UNAM y asistió a un programa continuo de administración y finanzas por el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, Mexico.			

Patrimoniales independientes [Miembro]

Wohlwend Michael			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Suplente	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
Operativo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2022-04-29			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
El Sr. Wohlwend fue nombrado Director General – Desarrollo Corporativo en octubre 2021. En este rol, Wholwend se enfoca en desarrollar y ejecutar estrategias inorgánicas para proteger y reforzar la posición competitiva de Union Pacific a largo plazo. Desde su llegada a UP en 2014, Michael ha tenido roles en Finanzas Corporativas, Planeación e Ingeniería Financiera. El Sr. Wohlwend cuenta con una licenciatura en Contabilidad por la Universidad de Northern Iowa, y un MBA por la Universidad de Chicago Booth School of Business.			

M Fritz Lance		
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre		Propietario
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO
Otros		
N.A.		
Designación [Sinopsis]		
Fecha de designación		

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

2015-04-30			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
El señor L.M. Fritz es el Presidente y Director Ejecutivo de Union Pacific a partir del 5 de febrero de 2015. El 1 de octubre de 2015, fue nombrado Presidente Ejecutivo del Consejo de Administración. Anteriormente fungió como Presidente y Director de Operaciones de Union Pacific Railroad, cargo que ocupó desde febrero de 2014, después de trabajar como Vicepresidente de operaciones y Vicepresidente de Relaciones Laborales, respectivamente. Empezó su carrera en UP en julio de 2000 como Vicepresidente y Director de Energía en los departamentos de mercadotecnia y ventas de la empresa. Antes de unirse a UP, el señor Fritz trabajó para Fiskars Inc., Cooper Industries y General Electric. Se graduó de la Universidad de Bucknell y obtuvo una maestría en administración de la Kellogg School of Management en la Universidad Northwestern. El Sr. Fritz es parte de diversos consejos y comités, como la Cámara de comercio de los Estados Unidos y Nebraska Medicine.			

Miller Michael			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Suplente	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2020-04-30			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
Vicepresidente adjunto - Finanzas corporativas y Tesorero adjunto El señor Miller fue nombrado vicepresidente adjunto de finanzas corporativas y tesorero adjunto en enero de 2020. En su puesto actual, es responsable de desarrollar y ejecutar la estrategia de asignación de capital de la empresa, que incluye nuevas emisiones de deuda, retiro o reestructuración de deuda existente, recomendaciones de dividendos y la evaluación de los programas de recompra de acciones. También lidera y dirige el esfuerzo para mantener y mejorar el sistema de costos interno de la Compañía, que es utilizado por el equipo comercial para evaluar la rentabilidad comercial y desarrollar planes de acción estratégicos para respaldar el objetivo de la Compañía de maximizar los retornos mientras se equilibra el volumen, el precio y la contribución. Además, es responsable de brindar apoyo analítico para evaluar posibles inversiones estratégicas y oportunidades de adquisición para ayudar a impulsar el crecimiento y la rentabilidad de primera línea para la Compañía. Antes de ocupar su puesto actual, fue vicepresidente adjunto de relaciones con inversores desde agosto de 2018. Fue responsable de gestionar la función general de relaciones con inversores de la empresa, que incluía el apoyo y la interacción con la comunidad inversora a través de reuniones y participación en conferencias de analistas del lado de la venta. monitorear la opinión de la comunidad inversora sobre Union Pacific y la industria del transporte en general, y desarrollar y transmitir mensajes clave de la Compañía a la comunidad inversora. Desde que se incorporó a la Compañía en mayo de 1993, ha ocupado puestos anteriores en Auditoría Corporativa, Control Financiero y Planificación y Análisis. El señor Miller se graduó de la Universidad de Lincoln - Nebraska en 1993 con una Licenciatura en Administración de Empresas, Énfasis en Contabilidad con Alta Distinción.			

Vargas García José Humberto		
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre		Propietario
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO
Otros		
Operativo		
Designación [Sinopsis]		

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Fecha de designación			
2021-04-20			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
El señor José Humberto Vargas García es Vicepresidente de Marketing y Ventas de Union Pacific desde el 1 de diciembre de 2020. Bajo este cargo, el Sr. Vargas García es responsable del manejo estratégico del mercado y ventas de Union Pacific de México y de su relación con Estados Unidos. Previo a su actual rol, Vargas García se desempeñó como Director Comercial en Werner México donde manejaba el portafolio de servicios cross border. Previamente, fungió varios roles de liderazgo en Ferromex al desarrollar el mercado intermodal y consolidar el mercado Inter Pacífico. Vargas García comenzó su carrera en la industria hace 20 años en IMEX. Actualmente, además, desempeña el cargo de Presidente en la Asociación Mexicana de Transporte Intermodal (AMTI), organización encargada de reunir a los líderes de la industria intermodal con el fin de promover el desarrollo de la misma.			

Hamann Jennifer L			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2020-04-30			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
eLa Sra. Hamann es la Vicepresidenta Ejecutiva y Chief Financial Officer (CFO) para Union Pacific desde enero 1, 2020 encargada de todos los temas relacionados con las actividades financieras de la corporación. Jennifer Hamann inició su carrera en UP en 1992 como parte del equipo de auditoría, para posteriormente desempeñarse en varios roles gerenciales en las áreas de Recursos Humanos. Más tarde se unió al equipo de Tesorería en 2002 como AVP. La Sra. Hamann fue nombrada en 2011 como Auditora General; en febrero de 2016 se unió al equipo de Marketing and Sales como Vicepresidenta de Autos; en 2017 regresó al área de Finanzas como Vicepresidenta de Análisis y Planeación y finalmente en 2019, antes de su actual rol, fue nombrada como Vicepresidenta Senior de Finanzas. Antes de unirse a Union Pacific, la Sra Hamann cursó un MBA en la Universidad de Nebraska-Omaha (UNO).			

Elías Ayub Arturo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2015-04-30			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
Es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac, con un diplomado en Alta Dirección de Empresas por el IPADE. Ha			

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

ocupado diversos cargos entre los que destacan la Dirección General de pastelerías el Globo, así como la presidencia del equipo Pumas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Es miembro de los Consejos de Administración de diversas sociedades, entre las que destacan, Grupo Carso, S.A.B. de C.V., Grupo Financiero Inbursa, S.A.B. de C.V. Carso Energy, S.A. de C.V., Sears Operadora de México, S.A. de C.V., Grupo Gigante, S.A.B. de C.V., Grupo Kuo, S.A.B. de C.V. y Sitios Latinoamérica, S.A.B. de C.V., en esta última como Presidente del Consejo de Administración. Actualmente también ocupa el puesto de Director General de Alianzas Estratégicas y Contenidos de América Móvil, S.A.B. de C.V., así como la Dirección General de Fundación Telmex-Telcel, A.C. y Uno TV.

Slim Seade Roberto			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2013-04-30			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac. Cuenta con más de 27 años de experiencia en el ramo de la mercadotecnia y dirección empresarial. En 1994, a los 24 años forma la Gerencia de Publicidad y Promoción de Telmex. Fue Director General de Telbip y de Zoom TV, creando el primer reality show en México. Fue Director Comercial y de Mercadotecnia de Argos Comunicación y miembro del Consejo Consultivo Empresarial del "APEC". Hoy tiene en su haber la creación, diseño y/o posicionamiento de más de 80 marcas en diversas industrias, entre ellas destacan Telmex, Volaris, Ostar, y Uno TV. Actualmente es Director General de Ostar Grupo Hotelero (la cadena hotelera de Grupo Carso, que cuenta con 9 hoteles), dirige la División de Cine de Grupo Carso, es miembro del Consejo de Administración de Inmuebles Carso, Argos Comunicación, Ferromex y GMéxico Transportes. Roberto es cofundador de dos exitosas cadenas restauranteras, así como de un conocido mezcal y de un parque de diversiones familiar. Coordina y participa en diversos proyectos de la Fundación Carlos Slim, Museo Soumaya y Grupo Carso.			

Frías Humphrey Luis Roberto			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Suplente	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2017-04-28			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Información adicional			
El Sr. Frías ocupa el cargo de Director de Banca de Mayoreo de Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, asimismo, es miembro, entre otros, de los consejos de administración siguientes: Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa. Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa. Operadora Inbursa de Fondos de Inversión, S.A. de C.V., Grupo Financiero Inbursa. Seguros Inbursa, S.A., Grupo Financiero Inbursa. FC Financial, S.A. de C.V., SOFOM, ER, Grupo Financiero Inbursa. Sofom Inbursa, S.A. de C.V., SOFOM, ER, Grupo Financiero Inbursa, Grupo Carso, S.A.B. de C.V. y Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Fondo de Inversión de capitales, son accionistas de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V., quien a su vez es accionista de Grupo			

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V, accionista mayoritario de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Relacionados [Miembro]

Casar Pérez Alfredo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
Operativo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2007-04-30			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Presidente Ejecutivo	13	N.A.
Información adicional			
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 y GFM.			

López Guerra Fernando			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2022-04-29			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General	17	N.A.
Información adicional			
Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) con cursos de Negocios y Finanzas en Harvard y London School of Economics (LSE). Director General de Grupo México Transportes desde noviembre de 2018. 15 años de experiencia en GMXT en donde ha ocupado diversos cargos en diferentes áreas, entre los que destacan: Director General de Administración y Finanzas, Director General Comercial y Director de Mercadotecnia. También se desempeñó como Director General de Operaciones y Desarrollo de Cinemex. Miembro del Consejo de Grupo México, Grupo México Transportes, Ferromex, Ferrosur y Kimberly Clark de México.			

Franklin Unkind Isaac		
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre	Suplente	
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación

Clave de Cotización: FERROMX

Año: 2022

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

NO	NO	NO	
Otros			
Operativo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2021-04-20			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General de Administración	4	N.A.
Información adicional			
El Sr. Franklin Unkind es Ingeniero Industrial y de Sistemas, con Maestría en Administración de Empresas, por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), con formación extracurricular, IPADE Business School, Harvard Business School y Wharton School of Business. Designado como Director General de Administración en Ferromex a partir de mayo 2020, previamente se desempeñó como Director General Comercial en enero de 2019. También fue Director General de Fabricaciones Industriales Tumex de julio de 2015 a diciembre de 2018; Al igual fungió como Director General del Ferrocarril y Terminal del Valle de México de agosto 2009 a julio de 2012.			

Directivos relevantes [Miembro]

Casar Pérez Alfredo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
Operativo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2008-03-05		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Presidente Ejecutivo	13	N.A.
Información adicional			
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 y GFM.			

López Guerra Fernando			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2018-11-01		Ordinaria	
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

N.A.	Director General	17	N.A.
Información adicional			
Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) con cursos de Negocios y Finanzas en Harvard y London School of Economics (LSE). Director General de Grupo México Transportes desde noviembre de 2018. 15 años de experiencia en GMXT en donde ha ocupado diversos cargos en diferentes áreas, entre los que destacan: Director General de Administración y Finanzas, Director General Comercial y Director de Mercadotecnia. También se desempeñó como Director General de Operaciones y Desarrollo de Cinemex. Miembro del Consejo de Grupo México, Grupo México Transportes, Ferromex, Ferrosur y Kimberly Clark de México.			

Franklin Unkind Isaac			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Suplente	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
Operativo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2020-05-01		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General de Administración	4	N.A.
Información adicional			
El Sr. Franklin Unkind es Ingeniero Industrial y de Sistemas, con Maestría en Administración de Empresas, por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), con formación extracurricular, IPADE Business School, Harvard Business School y Wharton School of Business. Designado como Director General de Administración en Ferromex a partir de mayo 2020, previamente se desempeñó como Director General Comercial en enero de 2019. También fue Director General de Fabricaciones Industriales Tumex de julio de 2015 a diciembre de 2018; Al igual fungió como Director General del Ferrocarril y Terminal del Valle de México de agosto 2009 a julio de 2012.			

Márquez Abreu Jorge Manuel			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2020-05-01		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General Comercial	4	N.A.
Información adicional			
El Sr. Márquez encabeza la Dirección General Comercial a partir de mayo 2020, siendo responsable de las áreas de Inteligencia de Mercados, Consultoría Logística, Servicio a Clientes y Logística. Se incorporó a la Dirección de Inteligencia de Mercados en febrero 2019 y junto con su equipo incrementó la participación de mercado contra el autotransporte en todos los segmentos optimizando márgenes y utilización de flota. El Sr. Márquez es Ingeniero Civil por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y cuenta con una maestría en Planeación por la Universidad de Illinois. Jorge tiene más de 20 años de experiencia en la industria de transporte desarrollándose en empresas como TMM, TFM, Kansas City entre otras.			

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Vergara Perrillat Alberto Antonio			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2019-01-01		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General de Planeación y Proyectos	13	N.A.
Información adicional			
El Sr. Vergara es Ingeniero Industrial y de Sistemas por parte del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey y tiene una Maestría en Administración de Empresas por el IPADE. En noviembre de 2020 fue nombrado Director General de Planeación y Proyectos después de haber ocupado el puesto de Director de Planeación en enero de 2019 y Director de Mercadotecnia desde octubre del 2015. Anteriormente se desempeñó como Subdirector de Ventas para los Segmentos de Energía, Minerales, Metales, Químicos y Fertilizantes desde septiembre del 2012, previo a ello fue Gerente de Mercadotecnia de septiembre 2009 a agosto 2012. De febrero de 1998 a agosto de 2009 desempeñó varios cargos en Transportación Ferroviaria Mexicana y en Grupo TMM.			

Gómez Díaz Hugo Rafael			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
Operativo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2015-09-01		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director General de Operación	23	N.A.
Información adicional			
El Sr. Gómez cuenta con el título de Ingeniero en Mecánica Industrial, egresado del Instituto Tecnológico de Veracruz, posee una maestría en Administración de Negocios por la Universidad Cristóbal Colón y adicionalmente tiene un certificado de International Aluminium Smelting Process Course emitido por la Norwegian University of Science and Technology. A la fecha, mantiene el cargo de Director General de Operación desde septiembre 2015. Previo a este puesto, fue responsable de la Dirección de Transportes durante 3 años, y antes fue responsable de la Dirección de Operaciones en Ferrosur, durante 13 años. La trayectoria del Ingeniero Gómez está fundamentada con 15 años de experiencia en la producción de aluminio y productos manufacturados en la industria, empezando como ingeniero de procesos y concluyendo como Director de Operaciones de Planta.			

Mino León Norma Angélica		
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Mujer		Propietario
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2021-02-02		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Auditor General	2	N.A.
Información adicional			
La Sra. Angélica Mino es Licenciada en Contaduría Pública por la Universidad La Salle y cursó un MBA en la Escuela de Alta Dirección y Administración (EADA) en Barcelona, España. Asimismo, posee la Certificación Internacional de Auditoría Interna (CIA) y es SCRUM Master para la gestión de proyectos ágiles. Se incorporó a Ferromex en febrero 2021 como Auditor General. Cuenta con 24 años de experiencia internacional en las áreas de auditoría, control interno, gestión de riesgos, SOX y COSO. Previo a Ferromex trabajó para Ernst & Young y multinacionales de diversos sectores como DuPont, General Cable, ING, PepsiCo y Telefónica, asumiendo roles a nivel Europa y LATAM.			

Stacpoole Gómez Federico			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2019-10-01		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Abastecimientos	6	N.A.
Información adicional			
El Sr. Stacpoole es Licenciado en Derecho con Diplomado en Finanzas Administrativas egresado de la Universidad Anáhuac México donde también realizó el Diplomado en Finanzas Administrativas, posee un Diplomado en Análisis político por la Universidad Iberoamericana. Fue nombrado Director de Compras y Aduanas desde octubre 2019. Anteriormente fue Subdirector Comercial de Productos Industriales de Ferromex desde noviembre 2016. Anteriormente fue Director Corporativo de Trafico y Exportaciones en Segmento minero de GMéxico por más de 15 años. Anteriormente con más de 7 años en diversas áreas de Ferrocarriles Nacionales de México ocupando el último cargo como Subdirección General Comercial. El Sr. Federico participo por más de 8 años como Funcionario Conciliador en la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.			

Olivera Bueno Luis Ignacio			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2021-06-01		N.A.	
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director Comercial Agrícola, Metales,	22	N.A.

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

	Minerales y Energía		
Información adicional			
El Sr. Olivera es egresado de la Universidad Iberoamericana, como Ingeniero Químico Industrial, con un diplomado en negocios en la Universidad de California, en Berkeley. Con 42 años de experiencia, ingresa a Du Pont en 1980, ejerciendo diversas responsabilidades, llegando a ser nombrado Gerente de Compras Corporativo y posteriormente colabora con una filial, Química Flúor, como Director Comercial del año de 1987 a 1997; posteriormente ingresa en Grupo Carso como Director de Negocios en el año de 1999; en el 2000 se incorpora a la filial ferroviaria Ferrosur como Director Comercial y a partir del 15 de marzo de 2009 es nombrado Vicepresidente Ejecutivo Comercial en Ferromex; años después en 2020, es también nombrado Director Ejecutivo del Texas Pacífico que al igual de Ferromex y Ferrosur forman actualmente parte de Grupo México Transportes (GMXT).			

Baena Galaviz José Miguel			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2021-06-01		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director Comercial Automotriz e Industrial	13	N.A.
Información adicional			
Ingeniero Industrial y de Sistemas por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey con especialidad en Logística de Distribución. Por más de 18 años ha desempeñado diversas actividades dentro del área comercial en diversas empresas como Coca Cola, General Motors y DuPont. Desde hace más de 11 años se incorporó a Ferromex, primero en el sector Automotriz, donde estuvo más de 8 años, 4 de ellos a la cabeza del segmento, tiempo durante el cual se duplicó el volumen de vehículos movidos, alcanzando una participación de 65% en el mercado. Posteriormente estuvo a la cabeza de los segmentos Metales, Minerales y Cementos y en abril de 2020 fue promovido a Director de Inteligencia de Mercado, con el objetivo de seguir incrementando la participación de la empresa en el mercado de transportación terrestre. Actualmente es Director Comercial de los segmentos Automotriz e Industrial, segmentos con los que cuenta con amplia experiencia.			

Ávila Fuentes Luis Fernando			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2017-01-01		Ordinaria	
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director Digital	5	N.A.
Información adicional			
El Sr. Ávila curso las carreras de Ingeniería en Computación en la UNAM e Ingeniería en Ciencias Computacionales en la Universidad Iberoamericana, cuenta con estudios en Alta Dirección en el IPADE. Ingreso a Ferromex en Enero de 2017 como Director Digital. De 2011 a 2016 fue Director de Tecnologías de la Información en Volaris. De 2010 a 2011 trabajo como Consultor Independiente, posteriormente se desempeñó como Director de Información Tecnológica en Boehringer Ingelheim México, S.A. de C.V. y antes como Gerente de Información tecnológica en Bristol Myers-Squibb, S.A. de C.V. cuenta con amplia experiencia en la planeación, desarrollo, implementación e innovación de			

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

sistemas y procesos de automatización que han permitido optimizar y reducir costos, logrando eficiencias importantes tanto en la operación como en la administración del negocio.

Abaunza Castillo Claudia Elizabeth			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2017-10-01		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Finanzas	14	N.A.
Información adicional			
La Sra. Abaunza es Licenciada en Contaduría por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y cuenta con una maestría en Dirección de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y la Universidad de Tulane. Fue nombrada Directora de Finanzas en octubre de 2017, anteriormente fue Subdirector de Contraloría desde el año 2009; dentro de su trayectoria profesional se desempeñó como Gerente de Auditoría en Deloitte por 4 años.			

Lerma Espinosa Carlos Iván			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2021-06-01		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre	16	N.A.
Información adicional			
El Sr. Lerma es Licenciado en Comercio Internacional, egresado del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, Campus Monterrey; cuenta con un MBA en Thunderbird School of Global Management en Glendale, Az. Actualmente se desempeña como Director de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre. Se integró a Ferromex en 2006 desarrollándose como Subdirector de Ventas en los segmentos Automotriz, Metales, Minerales y Energía, Intermodal e Industrial, posteriormente fue promovido como Subdirector de Seguridad Operativa. Hoy se desempeña como Director de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, donde es responsable del mantenimiento y disponibilidad de la flota de locomotoras, carros, maquinaria de vía y vehículos utilitarios.			

Robles Gil Fernando Ezquerro		
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre	Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

NO	NO	NO	
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2021-06-01		N.A.	
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Inteligencia de Mercados	7	N.A.
Información adicional			
El Sr. Ezquerro es Ingeniero Industrial, egresado de la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México; cuenta con un MBA en la Universidad de Texas en Austin y actualmente se desempeña como Director de Inteligencia de Mercados. Se integró a Ferromex en 2015 como Subdirector de Abastecimientos siendo responsable de la compra del combustible para la operación y de los servicios y refacciones para locomotoras, posteriormente fue promovido como Director de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, donde fue responsable del mantenimiento y disponibilidad de la flota de locomotoras, carros, maquinaria de vía y vehículos utilitarios. Anteriormente tuvo diferentes cargos en Cinemex, la quinta cadena de cines más grande del mundo.			

Jurado Martínez Francisco			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2006-10-01		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director Jurídico	16	N.A.
Información adicional			
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, un Seminario de "Products Liability: comparative approaches and transnational litigation" por la Universidad de Texas en Austin, actualmente se encuentra cursando la Maestría en Derecho de las Empresas en la Universidad Anáhuac Campus Sur, así como el Curso de Compliance impartido por la Universidad Panamericana Campus Ciudad de México. Ha sido Director Jurídico de Ferromex desde el primero de octubre de 2006. De 1998 a 2006 fue Gerente Jurídico en Ferrosur, y de 1994 a 1998 desempeñó diversos cargos en Despachos de Abogados.			

Fregoso Gómez Pedro Iván			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2022-06-01		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

N.A.	Director de Transportes	25	N.A.
Información adicional			
Pedro Fregoso es Licenciado en Administración de Empresas por parte de la Universidad de Guadalajara. En Junio 2022 fue nombrado Director de Transportes. Se integró a Ferromex en 2002 y ha desempeñado diversas posiciones como: Sub-gerente Comercial Automotriz, Gerente de Logística, Gerente del Centro de Control de Seguridad, Subdirector de Protección Ferroviaria, Subdirector del Centro de Despacho y Director de Planeación; cargo previo a su puesto actual. Durante su larga trayectoria ha tenido cargos en las áreas de Servicios Diversos, Logística, Ventas, Seguridad, Planeación y Transportes.			

Verdugo Cabello Iván Moisés			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2022-01-01		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Mantenimiento de Vía	10	N.A.
Información adicional			
El Sr. Verdugo es Licenciado en Administración de Empresas, egresado de la Universidad del Valle de México; cuenta con una Maestría en Competitividad Organizacional por la misma Universidad del Valle de México y tiene estudios de la Maestría Administración de Empresas por el IPADE. Actualmente se desempeña como Director de Mantenimiento de Vía, donde es responsable de la supervisión y control del mantenimiento de la infraestructura, la optimización y control del mantenimiento en las vías ferroviarias. Se integró a Ferromex en 2012, primero como Subdirector de Logística de Carros, siendo responsable de la administración de la flota de carros, distribución y servicios diversos hasta 2015 cuando pasó a ser responsable de la Dirección de Fuerza Motriz y Equipos de Arrastre, donde fue responsable de las áreas de: Administración y Mantenimiento de Locomotoras, así como de Unidades de Arrastre, Maquinaria de Vía y vehículos de la organización. También fue Director de Transportes donde estuvo a cargo de toda la operación ferroviaria en terminales y patios, transportación y centro de despacho.			

Trigos Martínez Francisco Manuel			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2020-10-01		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Planeación	21	N.A.
Información adicional			
Francisco Trigos es licenciado en Administración de Empresas por parte de la Universidad del Valle de Atemajac. En octubre 2020 fue nombrado Director de Planeación. Se integró a Ferromex en 2002 y ha desempeñado diversas posiciones como Gerente Comercial Automotriz, Subdirector de Logística de Carros y Subdirector del Centro de Despacho cargo previo a su puesto actual. Durante su larga trayectoria ha tenido cargos en las áreas de Prevención de Daños, Servicio a Clientes y Mercadotecnia. A partir de 2022 también es responsable de la			

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Planeación del Ferrocarril Florida East Coast.

Mancera Tejadilla Eduardo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2014-08-01		Ordinaria	
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Protección Ferroviaria	8	N.A.
Información adicional			
El Sr. Mancera es Licenciado en Relaciones Internacionales, egresado de la Facultad de Estudios Superiores Aragón de la UNAM y tiene una Maestría en Administración Militar para la Seguridad y Defensa Nacionales, por la Universidad del Ejército y Fuerza Aérea. Cuenta con estudios en Alta Dirección por el ITESM e ITAM, diplomados en Política Internacional y Análisis Político, así como diversos estudios en temas internacionales, de inteligencia y seguridad en el Colegio de México, Instituto Matías Romero, y en el Centro de Investigación y Seguridad Nacional (CISEN). En su trayectoria profesional, dentro del sector público, ha colaborado en la Secretaría de Relaciones Exteriores, en el Servicio Exterior Mexicano, acreditado como Ministro en la Embajada de México en Guatemala; en el CISEN y en la Secretaría de Seguridad Pública Federal. En agosto 2007, se incorporó a Grupo México dentro de la Dirección General Corporativa de Seguridad y desde julio 2014 forma parte de Ferromex, desempeñando el cargo de Director de Protección Ferroviaria.			

Cuevas Olvera Héctor Alejandro			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2021-02-01		N.A.	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Proyectos	24	N.A.
Información adicional			
El Sr. Cuevas es Ingeniero Químico por parte de la Universidad Iberoamericana y tiene un Diplomado en Habilidades Directivas por la misma Universidad. Cuenta con estudios AD-1 por el IPADE. Actualmente es Director de Proyectos. En octubre de 2015 fue designado Director General de Intermodal México, antes estuvo como Director de Mercadotecnia de febrero del 2013 a septiembre del 2015, como Director Comercial de Ventas Agrícola, Automotriz, Intermodal e Industrial de Abril del 2009 hasta Enero del 2013. 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 Conduex en los sectores de electro manufacturas y telecomunicaciones.			

Carrington Merger John Pardo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO		NO	NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2011-11-01		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Recursos Humanos	18	N.A.
Información adicional			
El Sr. Carrington es Licenciado en Relaciones Industriales egresado del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (ITESO) y cuenta una Maestría en Desarrollo Organizacional por la misma Universidad, asimismo ha cursado diversos Diplomados en Habilidades Gerenciales y Calidad en Servicios en ITESM. Es Director de Recursos Humanos de Ferromex desde el 1 de noviembre de 2011 y anteriormente fue Subdirector de Administración de Personal en Ferromex del 2004 al 2007. También ha desempeñado diversos cargos directivos; 4 años como Director de Recursos Humanos en Convermex, 4 años como Director de Recursos Humanos Domestico en Grupo Jose Cuervo, 3 años como Director de Recursos Humanos en Corfuerte, su experiencia laboral también incluye diversos cargos Gerenciales; Gerente Corporativo de R.H. en Pepsicola de 1995 a 1999, Gerente Corporativo de R.H. en Operadora Sidektur de 1990 a 1995 y Gerente de Recursos Humanos en Thermogas de 1984 a 1990.			

Aranda Bezaury María de Lourdes			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
NO	NO		NO
Otros			
N.A.			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2016-02-01		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Relaciones con Gobierno y Comunicación	6	N.A.
Información adicional			
La Sra. Aranda es Licenciada en Relaciones Internacionales por el Colegio de México, con estudios de posgrado en el Instituto Universitario de Estudios Internacionales de Ginebra, Suiza y en el Colegio Interamericano de Defensa con sede en Washington, D.C. Ingresó a Ferromex en febrero de 2016. Anteriormente trabajo en Grupo ICA en el Area Internacional. Por más de 30 años trabajo en la Secretaria de Relaciones Exteriores, dentro de sus últimos cargos; fue Asesora Especial del Secretario José Antonio Meade de enero de 2013 a Febrero de 2014, Subsecretaria de Relaciones Exteriores de 2003 a 2012 y Directora General de la Academia de diplomacia de la cancillería. Cuenta con el rango de Embajadora de México, adicionalmente fue profesora de la Universidad de las Américas en Puebla por dos años.			

Padilla Jones Jana Jaqueline		
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer	Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO
Otros		
N.A.		

Clave de Cotización: FERROMX

Año: 2022

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2018-06-01		Ordinaria	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
N.A.	Director de Servicio a Clientes	24	N.A.
Información adicional			
La Sra. Jana Jaqueline tiene una trayectoria de más de 20 años en Ferromex, a partir de Junio del 2018 fue designada como Directora de Servicio a Clientes, anteriormente ha desempeñado diversos cargos en Ferromex tales como; Subdirectora de Protección Ferroviaria del 2016 al 2018, Subdirectora de Servicio a Clientes del 2012 al 2018 y Subdirectora Comercial Agrícola de 2007 al 2012, Gerente Agrícola de 2001 al 2007 y Ejecutivo de Cuenta de 1998 a 2001, cuenta con estudios del Idioma inglés a nivel de Teacher y ha tomado diversos cursos a nivel especialidad y diplomados en el área Comercial, Mercadotecnia y Finanzas.			

Porcentaje total de hombres como Directivos Relevantes:

83

Porcentaje total de mujeres como Directivos Relevantes:

17

Porcentaje total de hombres como Consejeros:

93

Porcentaje total de mujeres como Consejeros:

7

Cuenta con programa o política de inclusión laboral:

No

Descripción de la política o programa de inclusión laboral:

N.A.

Accionistas de la empresa [Sinopsis]

Accionistas que ejerzan control o poder de mando[Miembro]

N.A. N.A. Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	
Participación accionaria (en %)	
	99.99
Información adicional	
N.A.	

Accionistas beneficiarios de más del 10% del capital social de la emisora [Miembro]

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

N.A. N.A. N.A.	
Participación accionaria (en %)	N.A.
Información adicional	
N.A.	

Accionistas que ejerzan influencia significativa [Miembro]

N.A. N.A. N.A.	
Participación accionaria (en %)	N.A.
Información adicional	
NA.	

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. El objeto social principal de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. consiste en prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, como se definen en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y en el Reglamento del Servicio Ferroviario.

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 serán 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 US\$5 millones o menos anualmente dentro del presupuesto relacionado con la línea principal de negocios; (ii) disposiciones de activos por US\$5 millones o menos por venta dentro del presupuesto; (iii) adquisiciones por US\$5 millones por proyecto dentro del presupuesto relacionadas con la línea principal de negocios; (iv) contratos de servicios por US\$5 millones o menos por contrato dentro del presupuesto relacionados con la línea principal de negocios; (v) proyectos de inversión por US\$5 millones o menos por inversión o proyecto dentro del presupuesto y relacionado con la línea principal de negocios; y (vi) contratos

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

relacionados con lo anterior.

Presidente Ejecutivo y 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 Presidente Ejecutivo y al Director General) son propuestos por los miembros del Consejo de Administración, el Presidente Ejecutivo 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 (9) de sus once (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 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 válidamente 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 cual se realizan directa o indirectamente 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 2022, las ventas totales de Grupo México ascendieron a US\$13,870,314 miles y cuenta con un total de activos por US\$32,668,233 miles al 31 de diciembre de 2022, con una plantilla laboral de 30,086 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 GMXT y GFM.

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 32,534 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 3 de febrero de 2023, Union Pacific Corporation cuenta con una capitalización total del mercado de US\$128,671 millones. La compañía tiene 30,717 empleados en el ferrocarril y obtuvo en el ejercicio fiscal del 2022 una utilidad de operación de US\$9,917 millones sobre un monto de ventas totales de US\$24,875 millones. UP es propietaria indirecta del 26% de Ferromex a través de Mexican Pacific LLC y GFM (ver “Estructura Corporativa”).

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 (hoy GMXT) 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 al menos por seis consejeros, salvo en los casos en que por estatutos se requiera un voto superior, caso en el cual la resolución, deberá aprobarse al menos por 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 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

Clave de Cotización: FERROMX

Año: 2022

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

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.

[429000-N] Mercado de capitales

Estructura accionaria:

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>	<u>%</u>
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	25,500	I	B-1	0.0010
	10,017,578	I	B-2	0.4072
	2,278,995,571	II	B-1	92.6375
	171,075,886	II	B-2	6.9540
Minera México, S.A. de C.V.	8,757	II	B-2	0.0003
TOTAL	2,460,123,292			100.000

Estructura accionaria de GFM:

<u>ACCIONISTAS</u>	<u>ACCIONES</u>			
	<u>NUMERO</u>	<u>CLASE</u>	<u>SERIE</u>	<u>%</u>
GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.	148,000	I	A	0.0056
	1,945,381,069	II	A-1	73.9944
Mexican Pacific LLC	52,000	I	B	0.0020
	683,512,268	II	B-1	25.9980
TOTAL	2,629,093,337			100.0000

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

GMXT es subsidiaria en un 70.3% de GMEXICO (ver “Estructura Corporativa”), de INBURSA y CARSO en un 17.1%, el público inversionista tiene una participación del 12.6%, por lo tanto, Ferromex pudiera tener de manera indirecta a personas físicas como beneficiarios.

GMXT (antes FM Rail Holding, S.A. de C.V.), es una sociedad anónima de capital variable, subsidiaria de GMEXICO, constituida mediante escritura pública No. 51,417, de fecha 19 de diciembre de 2014, otorgada ante la fe del Lic. Guillermo Oliver Bucio, Notario Público No. 246 del Distrito Federal, inscrita en el Registro Público de Comercio bajo el número de folio mercantil 529629-1, de fecha 6 de febrero de 2015, bajo la denominación “FM Rail Holding, Sociedad Anónima de Capital Variable”. Con fecha 30 de abril de 2016 se realizó el cambio de denominación social por la de “GMéxico Transportes, Sociedad Anónima de Capital Variable” con la Protocolización del Acta de Asamblea, ante la fe del Lic. Guillermo Oliver Bucio, Notario Público No. 246 de la

Clave de Cotización: FERROMX

Año: 2022

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

Ciudad de México, con el folio mercantil 223658, de fecha 16 de junio de 2016. Asimismo, mediante Asamblea General Extraordinaria de Accionistas protocolizada ante el mismo notario que la anterior, en fecha 23 de octubre de 2017, adoptó la modalidad de Sociedad Anónima Bursátil. La estructura accionaria de GMEXICO se encuentra en su propio reporte anual.

GMXT, Mexican Pacific LLC y GFM tienen control, poder de mando e influencia significativa en Ferromex.

Clave de Cotización: FERROMX

Año: 2022

Cantidades monetarias expresadas en Unidades

[431000-N] Personas responsables



Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros que contiene el presente reporte anual por los ejercicios 2022, 2021 y 2020, fueron dictaminados con fecha 10 de marzo de 2023 y 9 de marzo de 2022, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

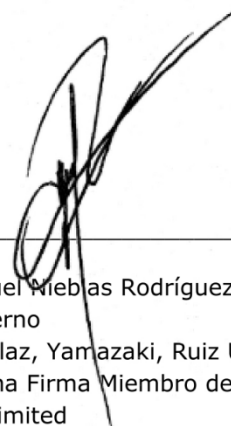
Asimismo, manifiestan que han leído el presente reporte anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tienen conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fueron contratados, y no realizaron procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros por el dictaminados.

Atentamente,



C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche
Tohmatsu Limited



C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez
Auditor externo
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche
Tohmatsu Limited



Galaz, Yamazaki,
Ruiz Urquiza, S.C.
Paseo de la Reforma 505, piso 28
Colonia Cuauhtémoc
06500 Ciudad de México
México

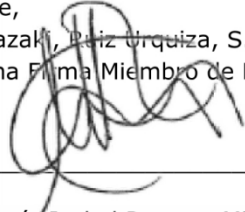
Tel: +52 (55) 5080 6000
www.deloitte.com/mx

Al Presidente del Consejo de Administración de
Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

En los términos del Artículo 39 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las Entidades y Emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos, publicadas en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") del 26 de abril de 2018 y sus modificaciones posteriores (las "Disposiciones") y del Artículo 84 Bis de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y otros participantes del mercado de valores publicadas en el DOF del 19 de marzo de 2003 y sus modificaciones posteriores (la "Circular Única de Emisoras"), en nuestro carácter de auditores externos independientes de los estados financieros básicos por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020 de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V., manifestamos lo siguiente:

- I. Que expresamos nuestro consentimiento para que la Emisora incluya en el reporte anual, el Informe de Auditoría Externa que al efecto emitimos.
- II. Lo anterior en el entendido de que previamente nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Básicos incluidos en el reporte anual, así como cualquier otra información financiera comprendida en dichos documentos cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Básicos o del Informe de Auditoría Externa que presentamos coincide con la auditada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,
Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

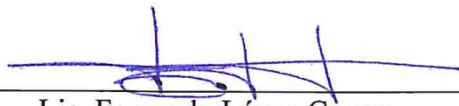


C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Ciudad de México, México
24 de abril de 2023

C.P.C. Manuel Nicolás Rodríguez
Auditor externo
Ciudad de México, México
24 de abril de 2023

* * * * *

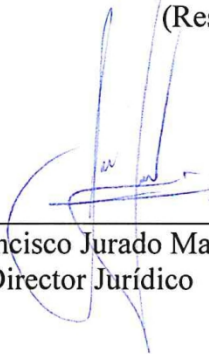
Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que 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. Fernando López Guerra
Director General



Ing. Isaac Franklin Unkind
Director General de Administración
(Responsable de Finanzas)



Lic. Francisco Jurado Martínez
Director Jurídico

CIUDAD DE MÉXICO, A 28 DE ABRIL DE 2023

[432000-N] Anexos

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios:



Denominación social y nombre comercial o, en su caso, nombre de la persona física, así como una descripción del negocio en el que participe

N.A.

Cualquier otra información que se considere relevante para evaluar el riesgo de crédito de que se trate del aval o garante

N.A.

En caso de garantes especificar las diferencias relevantes con la IFRS

N.A.

Nombre y cargo de personas responsables (PDF)

Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros que contiene el presente reporte anual por los ejercicios 2022, 2021 y 2020, fueron dictaminados con fecha 10 de marzo de 2023 y 9 de marzo de 2022, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

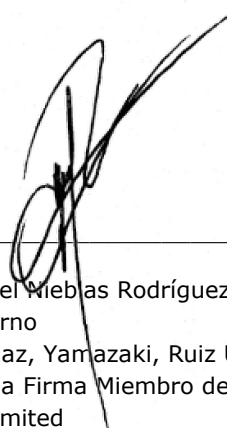
Asimismo, manifiestan que han leído el presente reporte anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tienen conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fueron contratados, y no realizaron procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros por el dictaminados.

Atentamente,



C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche
Tohmatsu Limited



C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez
Auditor externo
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche
Tohmatsu Limited

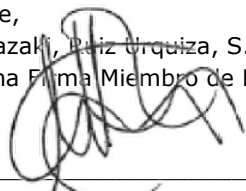


Al Presidente del Consejo de Administración de
Ferrocaril Mexicano, S. A. de C. V.

En los términos del Artículo 39 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las Entidades y Emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos, publicadas en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") del 26 de abril de 2018 y sus modificaciones posteriores (las "Disposiciones") y del Artículo 84 Bis de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y otros participantes del mercado de valores publicadas en el DOF del 19 de marzo de 2003 y sus modificaciones posteriores (la "Circular Única de Emisoras"), en nuestro carácter de auditores externos independientes de los estados financieros básicos por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020 de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V., manifestamos lo siguiente:

- I. Que expresamos nuestro consentimiento para que la Emisora incluya en el reporte anual, el Informe de Auditoría Externa que al efecto emitimos.
- II. Lo anterior en el entendido de que previamente nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Básicos incluidos en el reporte anual, así como cualquier otra información financiera comprendida en dichos documentos cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Básicos o del Informe de Auditoría Externa que presentamos coincide con la auditada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,
Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Afiliada a una Firma Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. María Isabel Romero Miranda
Representante Legal
Ciudad de México, México
24 de abril de 2023



C.P.C. Manuel Nieblas Rodríguez
Auditor externo
Ciudad de México, México
24 de abril de 2023

* * * * *



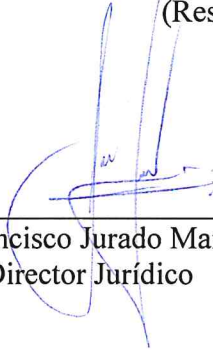
Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que 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. Fernando López Guerra
Director General



Ing. Isaac Franklin Unkind
Director General de Administración
(Responsable de Finanzas)



Lic. Francisco Jurado Martínez
Director Jurídico

CIUDAD DE MÉXICO, A 28 DE ABRIL DE 2023

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y
opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos
tres ejercicios

C.P. Enrique Gil Gil

C.P.C. Manuel Tamez Zendejas

Informe de los Comisarios

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

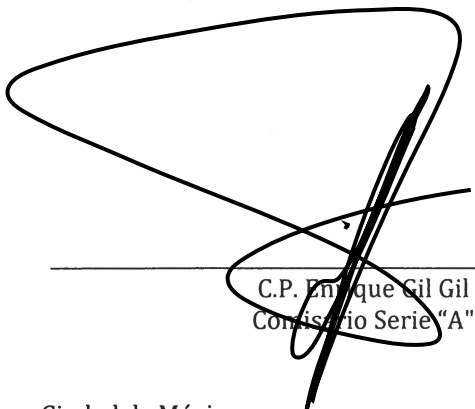
En nuestro carácter de Comisarios, y en cumplimiento con lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los Estatutos de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (La Sociedad), rendimos a ustedes nuestro informe sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera que ha presentado a ustedes el H. Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año terminado el 31 de diciembre de 2022.

Obtuvimos de los Directores y Administradores, toda la información sobre las operaciones, documentación y demás evidencia comprobatoria que consideramos necesario examinar.

La Administración de la Sociedad es la responsable de la preparación de los estados financieros y sus Notas correspondientes, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Hemos revisado el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2022 y su correspondiente estado de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, por el año terminado en esa fecha, los cuales se someten a la consideración de esta H. Asamblea para su información y aprobación. Para rendir este informe, también nos hemos apoyado en el informe de los auditores independientes que sobre dichos estados financieros fue emitido en esta misma fecha.

En nuestra opinión, los criterios, políticas contables y de información utilizados por la Sociedad y considerados por los Administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta H. Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron en forma consistente con el año anterior; por lo tanto, dicha información financiera refleja en forma veraz, suficiente y razonable, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2022, así como su desempeño financiero, cambios en el capital contable y flujos de efectivo correspondientes por el año terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.



C.P. Enrique Gil Gil
Comisario Serie "A"



C.P.C. Manuel Tamez Zendejas
Comisario Serie "B"

Ciudad de México,
31 de marzo de 2023

C.P. Enrique Gil Gil

C.P.C. Manuel Tamez Zendejas

Informe de los Comisarios

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

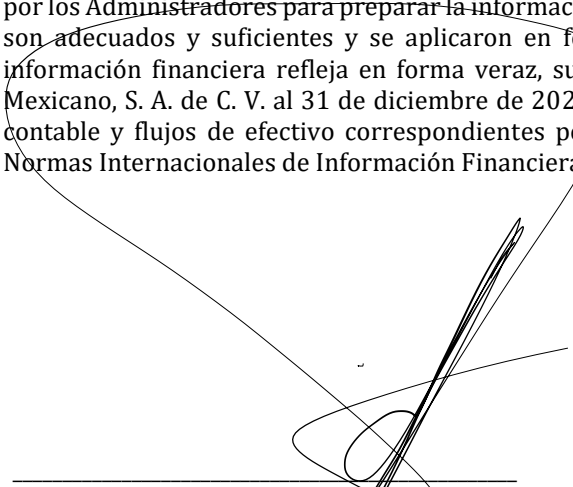
En nuestro carácter de Comisarios, y en cumplimiento con lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los Estatutos de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (La Sociedad), rendimos a ustedes nuestro informe sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera que ha presentado a ustedes el H. Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año terminado el 31 de diciembre de 2021.

Obtuvimos de los Directores y Administradores, toda la información sobre las operaciones, documentación y demás evidencia comprobatoria que consideramos necesario examinar.

La Administración de la Sociedad es la responsable de la preparación de los estados financieros y sus Notas correspondientes, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Hemos revisado el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2021 y su correspondiente estado de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, por el año terminado en esa fecha, los cuales se someten a la consideración de esta H. Asamblea para su información y aprobación. Para rendir este informe, también nos hemos apoyado en el informe de los auditores independientes que sobre dichos estados financieros fue emitido en esta misma fecha.

En nuestra opinión, los criterios, políticas contables y de información utilizados por la Sociedad y considerados por los Administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta H. Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron en forma consistente con el año anterior; por lo tanto, dicha información financiera refleja en forma veraz, suficiente y razonable, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2021, así como su desempeño financiero, cambios en el capital contable y flujos de efectivo correspondientes por el año terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.



C.P. Enrique Gil Gil
Comisario Serie "A"



C.P.C. Manuel Tamez Zendejas
Comisario Serie "B"

Ciudad de México,
31 de marzo de 2022

C.P. Enrique Gil Gil

C.P.C. Manuel Tamez Zendejas

Informe de los Comisarios

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

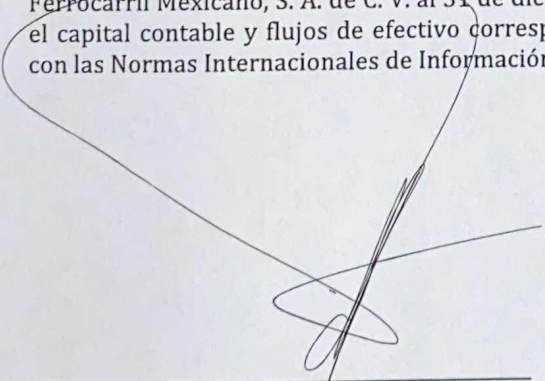
En nuestro carácter de Comisarios, y en cumplimiento con lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los Estatutos de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (La Sociedad), rendimos a ustedes nuestro informe sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera que ha presentado a ustedes el H. Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Obtuvimos de los Directores y Administradores, toda la información sobre las operaciones, documentación y demás evidencia comprobatoria que consideramos necesario examinar.

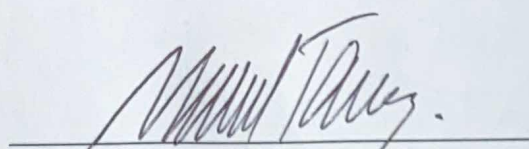
La Administración de la Sociedad es la responsable de la preparación de los estados financieros y sus Notas correspondientes, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Hemos revisado el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2020 y sus correspondientes estados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, por el año terminado en esa fecha, los cuales se someten a la consideración de esta H. Asamblea para su información y aprobación. Para rendir este informe, también nos hemos apoyado en el informe de los auditores independientes que sobre dichos estados financieros fue emitido en esta misma fecha.

En nuestra opinión, los criterios, políticas contables y de información utilizados por la Sociedad y considerados por los Administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta H. Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron en forma consistente con el año anterior; por lo tanto, dicha información financiera refleja en forma veraz, suficiente y razonable, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2020, así como su desempeño financiero, cambios en el capital contable y flujos de efectivo correspondientes por el año terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.



C.P. Enrique Gil Gil
Comisario Serie "A"



C.P.C. Manuel Tamez Zendejas
Comisario Serie "B"

Ciudad de México,
31 de marzo de 2021

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 2022 y 2021, e Informe de los
auditores independientes del 10 de
marzo de 2023



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

Informe de los auditores independientes y estados financieros 2022 y 2021

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados de posición financiera	5
Estados de resultados y otros resultados integrales	6
Estados de cambios en el capital contable	7
Estados de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros	9



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (la "Entidad"), subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. ("GFM"), que comprenden los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2022 y 2021, y los estados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, así como las notas explicativas de los estados financieros que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2022 y 2021, así como su desempeño financiero y flujos de efectivo correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS" por sus siglas en inglés), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros* de nuestro informe. Somos independientes de la Entidad de conformidad con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código de Ética del IESBA) y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (Código de Ética del IMCP), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

Reconocimiento de ingresos por servicios de flete

Las normas de auditoría nos requieren evaluar el riesgo de error en el reconocimiento de ingresos, que hemos particularizado al riesgo de sobrevaluación de los ingresos a través de registros de diario no soportados, o registro incorrecto de transacciones significativas o inusuales sin autorización o razón de negocios.



Nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, los siguientes: a) enfocamos nuestra revisión de asientos de diario al cierre del ejercicio, revisando la evidencia documental y debida aprobación; b) realizamos procedimientos para identificar transacciones que se encontraran fuera del curso normal y, en su caso, evaluamos la razón de negocios o la falta de la misma; y, c) realizamos pruebas analíticas respecto a la tendencia de los ingresos. El resultado de nuestros procedimientos fue satisfactorio no identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Inversiones en inmuebles, maquinaria y equipo

La Entidad ha efectuado fuertes inversiones de capital en los últimos años destinadas para la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, patios, laderos y terminales, registradas en Inmuebles, maquinaria y equipo. Como consecuencia evaluamos posibles riesgos de que se capitalicen elementos que no cumplen con las políticas contables de la Entidad; que elementos que cumplen con las políticas no sean capitalizados; que las políticas de capitalización no cumplan con las normas contables; que las vidas útiles y valores residuales no reflejen las condiciones actuales; o, que existan indicios de deterioro de los activos que no sean detectados y evaluados apropiadamente.

Como parte de nuestros procedimientos de auditoría: a) revisamos el soporte documental de muestras estadísticas de los incrementos de las construcciones en proceso, verificando por cada partida seleccionada que fuera probable que la Entidad obtenga los beneficios económicos futuros; b) probamos que el periodo de inicio de depreciación fuera el adecuado; y, c) revisamos a través de pruebas la asignación y consistencia de vidas útiles conforme a las políticas de la Entidad. El resultado de nuestros procedimientos fue satisfactorio y no identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Información distinta de los estados financieros y del informe del auditor

La administración de la Entidad es responsable por “la otra información” que será incorporada en el Reporte Anual que la Entidad está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones (“las Disposiciones”). El Reporte Anual se espera esté disponible para nuestra lectura después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión de los estados financieros no cubrirá “la otra información” y nosotros no expresaremos ninguna forma de seguridad sobre ella.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad será leer el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la otra información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la leyenda sobre la lectura del informe anual, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones.

Responsabilidades de la administración y de los responsables del gobierno de la Entidad en relación con los estados financieros.

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros adjuntos de conformidad con las IFRS, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros libres de error material, debida a fraude o error.



En la preparación de los estados financieros, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Entidad de continuar como empresa en funcionamiento, revelando según corresponda, las cuestiones relacionadas con la Entidad en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la administración tiene intención de liquidar la Entidad o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los encargados del gobierno de la Entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Entidad.

Responsabilidad del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros en su conjunto están libres de desviaciones materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de los auditores que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose de los estados financieros.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos el juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección materiales de los estados financieros, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtuvimos evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtuvimos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con el fin de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándose en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de los auditores sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de los auditores. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y contenido de los estados financieros, incluida la información revelada, y si los estados financieros representan las transacciones y eventos relevantes de un modo que logran la presentación razonable.



Comunicamos a los responsables del gobierno de la Entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Entidad una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno de la Entidad, determinamos que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros del período actual y que son en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de los auditores, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

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

C. P. C. Manuel Nieblas Rodríguez
10 de marzo de 2023
Ciudad de México, México



Estados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2022 y 2021
(En miles de pesos)

Activo	2022	2021
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 2,285,213	\$ 2,706,255
Cuentas por cobrar:		
Clientes - Neto	4,435,189	3,826,433
Impuestos por recuperar	805	111,828
Partes relacionadas	433,029	886,357
Otras	<u>20,568</u>	<u>18,341</u>
	<u>4,889,591</u>	<u>4,842,959</u>
Inventarios - Neto	693,899	670,799
Pagos anticipados	<u>209,695</u>	<u>187,661</u>
Total de activo circulante	<u>8,078,398</u>	<u>8,407,674</u>
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	35,901,640	33,596,735
Activos por derechos de uso - Neto	2,453,508	1,690,923
Títulos de concesión - Neto	190,114	224,578
Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes	282,351	243,706
Pagos anticipados a largo plazo	<u>4,376</u>	<u>31,250</u>
Total	<u>\$ 46,910,387</u>	<u>\$ 44,194,866</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Pasivo y capital contable	2022	2021
Pasivo circulante:		
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ -	\$ 1,499,587
Proveedores	1,479,856	1,020,083
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	375,909	416,949
Porción circulante de las obligaciones bajo arrendamiento	935,634	976,635
Gastos acumulados	740,445	533,776
Impuesto sobre la renta y otros impuestos por pagar	1,312,254	557,674
Partes relacionadas	1,516,088	1,007,723
Participación de los trabajadores en las utilidades	<u>923,844</u>	<u>779,556</u>
Total de pasivo circulante	<u>7,284,030</u>	<u>6,791,983</u>
Pasivo a largo plazo:		
Deuda a largo plazo	6,990,985	6,987,760
Obligaciones bajo arrendamiento	1,335,866	706,556
Beneficios a los empleados	296,474	269,998
Impuesto sobre la renta diferido	<u>2,047,156</u>	<u>1,944,073</u>
Total de pasivo a largo plazo	<u>10,670,481</u>	<u>9,908,387</u>
Total de pasivo	<u>17,954,511</u>	<u>16,700,370</u>
Capital contable:		
Capital social	2,461,828	2,461,828
Utilidades acumuladas	26,778,682	25,340,329
Otras cuentas de capital	<u>(284,634)</u>	<u>(307,661)</u>
Total de capital contable	<u>28,955,876</u>	<u>27,494,496</u>
Total	<u>\$ 46,910,387</u>	<u>\$ 44,194,866</u>

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

Estados de resultados y otros resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2022 y 2021

(En miles de pesos)

	2022	2021
Ingresos por servicios	\$ 38,018,876	\$ 36,243,806
Costos y gastos de operación:		
Directos	21,520,885	21,277,755
Participación de los trabajadores en las utilidades	855,664	767,259
Depreciación	4,132,594	3,765,734
Amortización de títulos de concesión	34,464	34,464
Administración	<u>1,189,196</u>	<u>1,096,702</u>
	27,732,803	26,941,914
Otros gastos (ingresos) - Neto	<u>13,021</u>	<u>(94,596)</u>
Utilidad de operación	10,273,052	9,396,488
Costo financiero:		
Intereses devengados a cargo	625,729	505,916
Intereses ganados	(143,727)	(105,182)
Utilidad en cambios - Neta	<u>(34,975)</u>	<u>(183,028)</u>
	447,027	217,706
Participación en la utilidad de asociada	<u>(38,645)</u>	<u>(16,400)</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	9,864,670	9,195,182
Impuestos a la utilidad	<u>2,717,844</u>	<u>2,698,957</u>
Utilidad neta	<u>\$ 7,146,826</u>	<u>\$ 6,496,225</u>
Otros resultados integrales - Netos:		
Valuación de acciones	10,288	12,844
(Utilidad) pérdida actuarial	(9,778)	34,147
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	<u>(23,537)</u>	<u>90,667</u>
Resultado integral	<u>\$ 7,169,853</u>	<u>\$ 6,358,567</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 cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2022 y 2021
(En miles de pesos)

	Capital social	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Total de capital contable
Saldos al 1 de enero de 2021	\$ 2,461,828	\$ 25,558,226	\$ (170,003)	\$ 27,850,051
Dividendos pagados	-	(6,714,122)	-	(6,714,122)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	6,496,225	-	6,496,225
Valuación de acciones	-	-	(12,844)	(12,844)
Pérdida actuarial	-	-	(34,147)	(34,147)
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	(90,667)	(90,667)
Resultado integral	-	6,496,225	(137,658)	6,358,567
Saldos al 31 de diciembre de 2021	2,461,828	25,340,329	(307,661)	27,494,496
Dividendos pagados	-	(5,708,473)	-	(5,708,473)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	7,146,826	-	7,146,826
Valuación de acciones	-	-	(10,288)	(10,288)
Utilidad actuarial	-	-	9,778	9,778
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	23,537	23,537
Resultado integral	-	7,146,826	23,027	7,169,853
Saldos al 31 de diciembre de 2022	<u>\$ 2,461,828</u>	<u>\$ 26,778,682</u>	<u>\$ (284,634)</u>	<u>\$ 28,955,876</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 2022 y 2021

(En miles de pesos)

	2022	2021
Actividades de operación:		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 9,864,670	\$ 9,195,182
Depreciación	4,132,594	3,765,734
Amortización de títulos de concesión	34,464	34,464
Intereses ganados	(143,727)	(105,182)
Participación en la utilidad de asociada	(38,645)	(16,400)
Utilidad por venta de inmuebles, maquinaria y equipo	(647)	(6,388)
(Utilidad) pérdida cambiaria no realizada	(228,684)	34,354
Otras partidas	16,491	(83,130)
Intereses devengados a cargo	625,729	505,916
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	14,262,245	13,324,550
(Aumento) disminución en:		
Cuentas por cobrar	(631,727)	(26,349)
Otras cuentas por cobrar	562,124	(403,720)
Otros activos	(2,001,816)	(684,503)
Inventarios	(22,161)	(44,149)
Aumento (disminución) en:		
Otros pasivos	3,253,847	1,050,219
Intereses por arrendamiento	(89,495)	(68,745)
Impuestos a la utilidad pagados	(2,037,447)	(2,195,303)
Proveedores	457,681	(80,595)
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	13,753,251	10,871,405
Actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(5,198,729)	(4,805,903)
Intereses ganados	143,727	105,182
Venta de inmuebles, maquinaria y equipo	20,710	32,885
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(5,034,292)	(4,667,836)
Actividades de financiamiento:		
Financiamiento bancario	-	1,000,000
Financiamientos bursátiles	-	5,000,000
Amortización de financiamiento bancario	-	(1,000,000)
Amortización de financiamientos bursátiles	(1,500,000)	(1,500,000)
Dividendos pagados	(5,708,473)	(6,714,122)
Intereses pagados	(659,459)	(510,676)
Pagos de arrendamiento	(1,343,205)	(1,080,149)
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	(9,211,137)	(4,804,947)
(Disminución) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(492,178)	1,398,622
Efecto de las variaciones del tipo de cambio en el balance de efectivo	71,136	(71,736)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	2,706,255	1,379,369
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	\$ 2,285,213	\$ 2,706,255

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

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2022 y 2021
(En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. ("Ferromex" o la "Entidad") 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. ("GMéxico"). La Entidad 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 Entidad 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 Entidad 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 Entidad y un 25% de las acciones de Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. ("FTVM"), entidad responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En agosto de 1999, la Entidad 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, iniciando el 1 de septiembre de 1999.

La Entidad 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. Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y modificadas

Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y modificadas ("IFRS" o "IAS") que son obligatorias para el año en curso

En el año, la Entidad ha aplicado enmiendas a las IFRS emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés) que son obligatorias para períodos contables que comiencen en o después del 1 de enero de 2022. Su adopción no ha tenido un impacto material en las revelaciones o en los montos reportados en estos estados financieros

Enmiendas a IAS 16 - Propiedad, Planta y Equipo - Ingresos antes de su uso planeado

La Entidad ha adoptado las enmiendas a la IAS 16 *Propiedad planta y equipo* por primera vez en este año. Las enmiendas prohíben deducir del costo de un activo de propiedad, planta y equipo cualquier ingreso por la venta de bienes producidos, antes de que esté listo para usarse, por ejemplo, ingresos generados mientras el activo se lleva a una ubicación y se realiza el acondicionamiento necesario para que sea operable en la manera que está destinado de acuerdo con las intenciones de la administración. Por consiguiente, una entidad debe reconocer esos ingresos por ventas y costos en resultados. La Entidad mide los costos de esos bienes producidos conforme a la IAS 2 *Inventarios*.



Las enmiendas también aclaran el significado de ‘probar si un activo funciona adecuadamente’. Ahora, la IAS 16 especifica esto como una evaluación en la cual el desempeño físico y técnico del activo es capaz de ser usado en la producción o en el suministro de bienes o servicios, para renta u otros, o propósitos administrativos.

Si no se presenta por separado en el estado de resultados integrales, los estados financieros deberán revelar las cantidades de ingresos y costos en resultados relacionados a partidas que no son una salida por las actividades ordinarias de la Entidad, en la línea de partida(s) en el estado de resultados integrales donde se incluyan los ingresos y costos.

Mejoras Anuales a las normas IFRS 2018-2021

La Entidad ha adoptado las enmiendas incluidas en las Mejoras Anuales a las IFRS ciclo 2018-2020 por primera vez en el ejercicio. Las Mejoras Anuales incluyen las siguientes enmiendas:

IFRS 9 Instrumentos Financieros

La modificación aclara que en la aplicación de la prueba del ‘10%’ para evaluar si se debe dar de baja un pasivo financiero, una entidad incluye solo las cuotas pagadas o recibidas entre la entidad (el prestatario) y el prestamista, incluyendo cuotas pagadas o recibidas por la entidad o por el prestamista en beneficio de otro.

IFRS 16 Arrendamientos

Las enmiendas eliminan la figura del reembolso por mejoras a los arrendamientos.

Normas IFRS emitidas que aún no son efectivas

En la fecha de autorización de estos estados financieros consolidados, la Entidad no ha aplicado las siguientes Normas IFRS nuevas y modificadas que se han emitido pero que aún no están vigentes:

Enmiendas a IAS 1	<i>Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes</i>
Enmiendas a la IAS 1 y a las Declaraciones prácticas 2	<i>Revelación de las políticas contables</i>
Enmiendas a la IAS 8	<i>Definición de las estimaciones contables</i>
Enmiendas a la IAS 12	<i>Impuestos diferidos relacionados a los activos y pasivos que surgen de una sola transacción</i>

3. Principales políticas contables

a. Declaración de cumplimiento

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRS emitidas por el IASB.

b. Bases de preparación

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, que se valúan a su valor razonable, como se explica a mayor detalle en las políticas contables más adelante.



- i. Costo histórico - El costo histórico generalmente está basado en el valor razonable de la contraprestación entregada para comprar un activo.
- ii. Valor razonable - Se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación.
- iii. Negocio en marcha - Los estados financieros consolidados han sido preparados por la Administración asumiendo que la Entidad continuará operando como una empresa en funcionamiento.

c. ***Clasificación de costos, gastos y utilidad de operación***

La Entidad ha elaborado sus estados de resultados y otros resultados integrales clasificándolos principalmente por la función y algunas partidas relevantes por naturaleza, ya que al agrupar sus costos y gastos de esta en forma permite conocer los distintos niveles de utilidad. Adicionalmente, para un mejor análisis de su situación financiera, la Entidad ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en los estados de resultados y otros resultados integrales, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector al que pertenece la Entidad.

d. ***Activos financieros***

Los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable, más los costos de transacción, excepto por aquellos activos financieros clasificados como valor razonable con cambios a través de resultados.

La clasificación de los activos financieros depende de la naturaleza y propósito y se determina al momento de su reconocimiento inicial. La Entidad tiene los siguientes:

- i. ***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 costo financiero 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.
- ii. ***Cuentas por cobrar*** - Las cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar con pagos fijos o determinables que no se negocian en un mercado activo, se valúan al costo amortizado usando el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro.
- iii. ***Deterioro de activos financieros*** - Se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al final de cada período sobre el cual se informa. Se considera que los activos financieros están deteriorados, cuando existe evidencia objetiva de que como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero han sido afectados.

El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se reduce a través de una cuenta de estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en créditos contra la estimación. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de la estimación se reconocen en los resultados.



- iv. **Baja de activos financieros** - La Entidad da de baja un activo financiero únicamente cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfiere de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Entidad no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Entidad reconoce su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar.

e. **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 diésel 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. Los valores así determinados no exceden de su valor neto de realización.

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 Entidad.

f. **Inmuebles, maquinaria y equipo**

Se registran al costo de adquisición. 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 Entidad.

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 como un componente del activo y amortizado hasta que otro mantenimiento mayor que afecte los mismos componentes es realizado conforme al plan de mantenimientos mayores.

La depreciación se reconoce para dar de baja el costo o la valuación de los activos, (distintos a las propiedades en construcción) menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil remanente de los activos, como sigue:

	%	Años promedio de vidas útiles remanentes
	De valor remanente	2022
Equipo de arrastre	17	9
Locomotoras	42	5
Maquinaria de vía	30	3
Maquinaria de talleres	10	1
Contenedores	-	5
Maquinaria y equipo	37	5
Equipo de cómputo	24	3
Equipo de telecomunicaciones	34	9
Mobiliario y equipo de oficina	8	8
Equipo automotriz	36	8



	% De valor remanente	Años promedio de vidas útiles remanentes 2022
Edificios	22	9
Vías y estructuras	53	25
Puentes, túneles y alcantarillas	61	47
Sistemas de comunicación y tráfico	3	5
Terminales y talleres	49	12

g. ***Títulos de concesión***

Están registrados a su costo de adjudicación. 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.

h. ***Inversión en asociada e inversiones permanentes***

La inversión en acciones de la entidad 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 Entidad en los resultados de la asociada se presenta por separado en el estado de resultados y otros resultados integrales.

Aquellas inversiones permanentes efectuadas por la Entidad en entidades en las que no tiene el control, control conjunto, ni influencia significativa se registran a costo histórico 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.

i. ***Pagos anticipados***

Se reconocen cuando se tiene un derecho futuro (ya sea contractual o implícito) como resultado de un evento presente, que resultó en la salida de recursos económicos, se amortiza a resultados a lo largo de la vigencia del derecho.

j. ***Pagos basados en acciones***

Las transacciones con pagos basados en acciones liquidables mediante instrumentos de capital a empleados se valúan al valor razonable de los instrumentos de capital a la fecha en que se otorgan. Los detalles relacionados con las transacciones con pagos basados en acciones liquidadas mediante instrumentos de capital se presentan en la Nota 14.

k. ***Costos por préstamos***

Los costos por préstamos generales o atribuibles directamente a la adquisición o construcción de activos para uso de la Entidad y que constituyen activos calificables que requieren de un período de tiempo substancial hasta que estén listos y útiles, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos para su uso. Los costos sujetos a capitalización incluyen diferencias cambiarias relacionadas con préstamos denominados en moneda extranjera, y estos se consideran como un ajuste al gasto por interés hasta el equivalente a un gasto por interés en moneda local.

El ingreso que se obtiene por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de ser utilizados en activos calificables se deduce de los costos por préstamos para ser capitalizados.



Todos los otros costos por préstamos se reconocen en resultados durante el período en que se incurren.

1. **Arrendamientos**

La Entidad como arrendatario

La Entidad evalúa si un contrato contiene un arrendamiento en su origen. La Entidad reconoce un activo por derechos de uso y un pasivo por arrendamiento correspondiente respecto a todos los contratos de arrendamiento en los que sea arrendatario, exceptuando los arrendamientos de corto plazo (plazo de 12 meses o menos). Para estos arrendamientos, la Entidad reconoce los pagos de renta como un gasto operativo bajo el método de línea recta a través del periodo de vigencia del arrendamiento, a menos que otro método sea más representativo del patrón del tiempo en que los beneficios económicos provenientes del consumo de los activos arrendados.

El pasivo por arrendamiento es medido inicialmente al valor presente de los pagos de renta que no sean pagados en la fecha de inicio, descontado por la tasa implícita en el contrato. Si esta tasa no puede ser fácilmente determinada, la Entidad utiliza tasas de endeudamiento incrementales.

Los pagos de renta incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento consisten en:

- Pagos de renta fijos (incluyendo pagos fijos en sustancia), menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido;
- El monto esperado a pagarse por el arrendatario bajo garantías de valor residual;
- El precio de ejercicio de opciones de compra, si el arrendatario está razonablemente certero de ejercitar las opciones; y
- Pagos por penalizaciones resultantes de la terminación del arrendamiento, si el periodo del arrendamiento refleja el ejercicio de una opción de terminación del arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se presenta como un concepto separado en el estado de posición financiera.

El pasivo por arrendamiento es medido subsecuentemente con el aumento del valor en libros para reflejar los intereses devengados por el pasivo por arrendamiento (usando el método de interés efectivo) y reduciendo el valor en libros para reflejar los pagos de renta realizados.

La Entidad revalúa el pasivo por arrendamiento (y realiza el ajuste correspondiente al activo por derechos de uso relacionado) siempre que:

- El plazo del arrendamiento es modificado o hay un evento o cambio significativo en las circunstancias del arrendamiento resultando en un cambio en la evaluación del ejercicio de opción de compra, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento es medido descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada.
- Un contrato de arrendamiento se modifique y la modificación del arrendamiento no se contabilice como un arrendamiento separado, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento se revalúa basándose en el plazo del arrendamiento modificado, descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada a la fecha de entrada en vigor de la modificación.

Los activos por derechos de uso consisten en la medición inicial del pasivo por arrendamiento correspondiente, los pagos de renta realizados en o antes de la fecha de inicio, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido y cualquier costo inicial directo. La valuación subsecuente es el costo menos la depreciación acumulada y pérdidas por deterioro.



Los activos por derechos de uso se deprecian sobre el periodo que resulte más corto entre el periodo del arrendamiento y la vida útil del activo subyacente. Si un arrendamiento transfiere la propiedad del activo subyacente o el costo del activo por derechos de uso refleja que la Entidad planea ejercer una opción de compra, el activo por derecho de uso se depreciará sobre la vida útil. La depreciación comienza en la fecha de inicio del arrendamiento.

Los activos por derechos de uso son presentados como un concepto separado en el estado de posición financiera.

La Entidad aplica IAS 36 para determinar si un activo por derechos de uso está deteriorado y contabiliza cualquier pérdida por deterioro identificada como se describe en la política de “Inmuebles, maquinaria y equipo”.

m. ***Deterioro de activos de larga duración en uso***

La Entidad 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 2022 y 2021, no existen indicios de deterioro en dichos activos.

n. ***Pasivos financieros***

La Entidad evalúa la clasificación como instrumentos de deuda o capital de conformidad con la sustancia del acuerdo contractual y de sus características con los otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos. Se valúan netos de los costos de la transacción, con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva.

La Entidad da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Entidad se cumplen, cancelan o expiran.

o. ***Impuestos a la utilidad***

La Entidad está sujeta a las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (“ISR”). El impuesto causado ISR, se basa en las utilidades fiscales de cada año determinado conforme a las leyes. La utilidad fiscal difiere de la ganancia reportada en la utilidad integral, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles aplicables. El pasivo de la Entidad por concepto de impuestos causados se calcula utilizando las tasas fiscales promulgadas al final del período sobre el cual se informa.

El impuesto diferido se reconoce sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar la utilidad fiscal. El pasivo por impuesto diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales gravables. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles y las pérdidas fiscales por amortizar, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles.

Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en el renglón de otros componentes de la utilidad integral o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce en otros componentes de la utilidad integral.



p. **Provisiones**

Se reconocen cuando se tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido razonablemente.

q. **Costos de beneficios al retiro y beneficios por terminación**

Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.

En el caso de los planes de beneficios definidos, que incluyen prima de antigüedad y pensiones, su costo se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con valuaciones actuariales que se realizan al final de cada periodo sobre el que se informa. Las remediciones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo (en su caso) y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado de posición financiera con cargo o crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en que se incurrir. Las remediciones que reconocen en otros resultados integrales se reconocen de inmediato en las utilidades acumuladas y no se reclasifican a resultados. Costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el período de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación al activo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).
- Los gastos o ingresos por intereses - netos.
- Remediaciones.

La Entidad presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. Las ganancias y pérdidas por reducción del servicio se reconocen como costos por servicios pasados.

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado de posición financiera representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.

Beneficios a los empleados a corto plazo y otros beneficios a largo plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el periodo de servicio en que es prestado por el importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.



Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por otros beneficios a largo plazo se valúan al valor presente de las salidas de efectivo futuras estimadas que la Entidad espera hacer relacionadas con los servicios provistos por los empleados a la fecha de reporte.

r. ***Participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”)***

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme al artículo 9 de la Ley del impuesto sobre la Renta (“LISR”).

s. ***Transacciones en moneda extranjera***

La moneda funcional de la Entidad es el peso. Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

t. ***Reconocimiento de ingresos***

La Entidad reconoce ingresos por servicios de flete y 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.

Reconocimiento de ingresos: Los ingresos por flete se reconocen a medida que se presta el servicio desde el origen hasta el destino. La asignación de ingresos entre períodos de informe se basa en el tiempo de tránsito relativo en cada período en relación con los gastos incurridos. Otros ingresos operativos derivados de los servicios de flete se reconocen a medida que se realiza el servicio o se cumplen las obligaciones contractuales. Los incentivos para clientes, que se proporcionan principalmente por enviar un volumen acumulado específico o para envíos desde y hacia ubicaciones específicas, se registran como una reducción de los ingresos operativos en función de los envíos de clientes.

u. ***Cobertura contable de flujos de efectivo***

La Entidad cuenta con posiciones de activos derivados de cuentas por cobrar, de efectivo y equivalentes de efectivo y de pasivos financieros como arrendamientos denominados en dólares, moneda no-funcional. El reconocimiento contable de tales posiciones es con la fluctuación cambiaria (peso - dólar) en el estado de resultados como una cobertura natural.

En cumplimiento de IFRS 9, La Entidad designa como cobertura de flujo de efectivo (cobertura contable) el excedente del pasivo menos el activo en dólares como instrumento de cobertura y una proporción de las ventas proyectadas a un año (transacciones altamente probables) como instrumento cubierto, con la finalidad de reducir la asimetría contable del mayor valor de los arrendamientos en dólares contra el del efectivo y equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar que arrojan un efecto de fluctuación cambiaria en el estado de resultados y otros resultados integrales.

4. Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres

En la aplicación de las políticas contables, las cuales se describen en la Nota 3, la administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.



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

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación. El efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Deterioro: La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.
- Contingencias: Como se detalla en la Nota 19, la Entidad está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.
- Estimación de la tasa de descuento y plazo para el cálculo de los arrendamientos: La Entidad estima la tasa de descuento a utilizar en la determinación del pasivo por arrendamiento. También define el plazo de los arrendamientos como el periodo por el cual existe un compromiso contractual de pago, considerando el periodo no cancelable del contrato, así como las opciones de renovación y de terminación anticipada que es probable que se ejerzan.

La Entidad considera que los supuestos utilizados a la fecha de estos estados financieros son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios contables en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la *IFRIC 12; Acuerdos de Concesiones de Servicios*, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

5. Cuentas por cobrar a clientes

	2022	2021
Cuentas por cobrar a clientes	\$ 4,463,312	\$ 3,854,556
Estimación de pérdidas crediticias esperadas	<u>(28,123)</u>	<u>(28,123)</u>
Cientes - Neto	<u>\$ 4,435,189</u>	<u>\$ 3,826,433</u>

El plazo de crédito promedio sobre los servicios de flete es de 45 días. No se hace ningún cargo por intereses sobre las cuentas por cobrar a clientes. La Entidad ha reconocido una estimación de pérdidas crediticias esperadas por la totalidad de las cuentas por cobrar irrecuperables, con antigüedad de 120 días o más.

Antes de aceptar cualquier nuevo cliente, la Entidad utiliza un sistema externo de calificación crediticia para evaluar la calidad crediticia del cliente potencial y define los límites de crédito por cliente.

Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas, pero no incobrables:

	2022	2021
60 - 90 días	\$ 384,390	\$ 49,250
90 - 120 días	125,675	31,486
Más de 120 días	<u>488,373</u>	<u>164,205</u>
Total	<u>\$ 998,438</u>	<u>\$ 244,941</u>



La antigüedad promedio al 31 de diciembre 2022 y 2021 fue de 39 días cartera.

Las cuentas por cobrar a clientes reveladas en los párrafos anteriores incluyen los montos que están vencidos al final del periodo sobre el que se informa, pero para los cuales la Entidad no ha reconocido estimación de pérdidas crediticias debido a que no ha habido cambio significativo en la calidad crediticia y los importes aún se consideran recuperables.

Cambio en la estimación de pérdidas crediticias esperadas:

	2022	2021
Saldos al inicio del año	\$ (28,123)	\$ (34,029)
Incremento en provisión	-	(3,884)
Castigo de importes considerados incobrables durante el año	-	9,790
Saldos al final del año	<u>\$ (28,123)</u>	<u>\$ (28,123)</u>

6. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2022	2021
Materiales y accesorios	\$ 378,566	\$ 395,846
Diésel y lubricantes	310,045	251,811
Materiales en tránsito	<u>5,288</u>	<u>23,142</u>
	<u>\$ 693,899</u>	<u>\$ 670,799</u>

7. Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	Saldos al 31 de diciembre de 2021	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2022
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 27,363,154	\$ -	\$ (6,129)	\$ 2,427,341	\$ 29,784,366
Construcciones en proceso	8,473,117	4,918,148	-	(4,156,510)	9,234,755
Locomotoras	5,216,911	-	(48,010)	800,375	5,969,276
Terminales y talleres	5,164,392	-	-	411,910	5,576,302
Equipo de arrastre	3,436,487	-	(17,458)	81,339	3,500,368
Equipo de telecomunicaciones	3,289,655	197	(20,158)	74,592	3,344,286
Puentes, túneles y alcantarillas	2,651,177	-	-	220,407	2,871,584
Maquinaria de vía	1,587,526	-	(68,647)	117,735	1,636,614
Equipo automotriz	902,495	124,186	(56,822)	2,001	971,860
Terrenos	619,538	-	-	-	619,538
Equipo de cómputo	630,360	33,659	(62,345)	16,490	618,164
Maquinaria y equipo	386,800	3,025	(5,653)	8,988	393,160
Intereses por capitalizar	161,674	119,514	-	(4,668)	276,520
Maquinaria de talleres	184,643	-	-	-	184,643
Sistemas de comunicación y tráfico	133,980	-	-	-	133,980
Mobiliario y equipo de oficina	51,521	-	(205)	-	51,316
Edificios	15,328	-	-	-	15,328
Contenedores	<u>2,162</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,162</u>
Total de inversión	<u>\$ 60,270,920</u>	<u>\$ 5,198,729</u>	<u>\$ (285,427)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 65,184,222</u>



	Saldos al 31 de diciembre de 2021	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldos al 31 de diciembre de 2022
Depreciación:				
Vías y estructuras	\$ 12,158,568	\$ 1,729,082	\$ (2,448)	\$ 13,885,202
Locomotoras	3,172,943	305,733	(43,501)	3,435,175
Equipo de arrastre	2,861,991	52,681	(16,899)	2,897,773
Terminales y talleres	2,605,501	244,854	-	2,850,355
Equipo de telecomunicaciones	2,123,907	113,879	(20,132)	2,217,654
Maquinaria de vía	1,087,086	122,425	(59,073)	1,150,438
Puentes, túneles y alcantarillas	984,278	133,317	-	1,117,595
Equipo automotriz	598,794	81,787	(55,443)	625,138
Equipo de cómputo	476,091	57,402	(62,007)	471,486
Maquinaria y equipo	229,427	23,901	(5,656)	247,672
Maquinaria de talleres	163,995	2,834	-	166,829
Sistemas de comunicación y tráfico	127,144	3,425	-	130,569
Mobiliario y equipo de oficina	46,652	948	(205)	47,395
Edificios	11,242	768	-	12,010
Contenedores	<u>2,162</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,162</u>
Total de depreciación acumulada	<u>26,649,781</u>	<u>2,873,036</u>	<u>(265,364)</u>	<u>29,257,453</u>
Reserva para bajas	<u>(24,404)</u>	<u>(725)</u>	<u>-</u>	<u>(25,129)</u>
Inversión neta	<u>\$ 33,596,735</u>	<u>\$ 2,324,968</u>	<u>\$ (20,063)</u>	<u>\$ 35,901,640</u>

	Saldos al 31 de diciembre de 2020	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2021
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 25,668,884	\$ -	\$ -	\$ 1,694,270	\$ 27,363,154
Construcciones en proceso	6,720,952	4,529,489	-	(2,777,324)	8,473,117
Locomotoras	4,896,448	-	-	320,463	5,216,911
Terminales y talleres	5,079,988	-	-	84,404	5,164,392
Equipo de arrastre	3,437,298	-	(28,724)	27,913	3,436,487
Equipo de telecomunicaciones	3,046,154	4,676	(24,259)	263,084	3,289,655
Puentes, túneles y alcantarillas	2,611,545	-	-	39,632	2,651,177
Maquinaria de vía	1,560,323	-	(45,954)	73,157	1,587,526
Equipo automotriz	798,168	145,880	(42,188)	635	902,495
Equipo de cómputo	627,249	48,648	(45,537)	-	630,360
Terrenos	376,737	-	-	242,801	619,538
Maquinaria y equipo	333,775	-	(508)	53,533	386,800
Maquinaria de talleres	184,643	-	-	-	184,643
Intereses por capitalizar	109,864	77,210	-	(25,400)	161,674
Sistemas de comunicación y tráfico	131,148	-	-	2,832	133,980
Mobiliario y equipo de oficina	51,902	-	(381)	-	51,521
Edificios	15,328	-	-	-	15,328
Contenedores	<u>2,354</u>	<u>-</u>	<u>(192)</u>	<u>-</u>	<u>2,162</u>
Total de inversión	<u>\$ 55,652,760</u>	<u>\$ 4,805,903</u>	<u>\$ (187,743)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 60,270,920</u>



	Saldos al 31 de diciembre de 2020	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldos al 31 de diciembre de 2021
Depreciación:				
Vías y estructuras	\$ 10,484,377	\$ 1,674,191	\$ -	\$ 12,158,568
Locomotoras	2,873,845	299,098	-	3,172,943
Equipo de arrastre	2,830,298	49,929	(18,236)	2,861,991
Terminales y talleres	2,368,496	237,005	-	2,605,501
Equipo de telecomunicaciones	2,033,015	109,335	(18,443)	2,123,907
Maquinaria de vía	1,012,200	113,942	(39,056)	1,087,086
Puentes, túneles y alcantarillas	855,646	128,632	-	984,278
Equipo automotriz	569,819	68,599	(39,624)	598,794
Equipo de cómputo	465,731	55,166	(44,806)	476,091
Maquinaria y equipo	204,499	25,436	(508)	229,427
Maquinaria de talleres	161,040	2,955	-	163,995
Sistemas de comunicación y tráfico	123,108	4,036	-	127,144
Mobiliario y equipo de oficina	46,085	948	(381)	46,652
Edificios	10,474	768	-	11,242
Contenedores	<u>2,354</u>	<u>-</u>	<u>(192)</u>	<u>2,162</u>
Total de depreciación acumulada	<u>24,040,987</u>	<u>2,770,040</u>	<u>(161,246)</u>	<u>26,649,781</u>
Reserva para bajas	<u>(20,231)</u>	<u>(4,173)</u>	<u>-</u>	<u>(24,404)</u>
Inversión neta	<u>\$ 31,591,542</u>	<u>\$ 2,031,690</u>	<u>\$ (26,497)</u>	<u>\$ 33,596,735</u>

La depreciación cargada a resultados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 fue por \$2,873,036 y \$2,770,040, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2022, los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen costos de préstamos capitalizados por \$119,513 de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$80. La capitalización de los costos de préstamos 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, a esa fecha el promedio de activos calificables ascendió a \$1,738,737. La tasa promedio de capitalización anualizada al 31 de diciembre de 2022 y 2021 fue del 18.67% y 17.51%, respectivamente.

8. Activos por derechos de uso y obligaciones bajo arrendamiento

a. Activos por derechos de uso

	Saldos al 31 de diciembre de 2021	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2022
Equipo de arrastre	\$ 1,395,438	\$ 1,955,111	\$ 1,078,671	\$ 2,271,878
Equipo Tractivo	47,345	45,154	86,647	5,852
Contenedores	33,678	219	8,248	25,649
Edificios	200,301	16,811	79,220	137,892
Terrenos	<u>14,161</u>	<u>4,848</u>	<u>6,772</u>	<u>12,237</u>
Total	<u>\$ 1,690,923</u>	<u>\$ 2,022,143</u>	<u>\$ 1,259,558</u>	<u>\$ 2,453,508</u>



	Saldos al 31 de diciembre de 2020	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2021
Equipo de arrastre	\$ 1,487,404	\$ 656,668	\$ 748,634	\$ 1,395,438
Equipo Tractivo	107,005	88,821	148,481	47,345
Contenedores	58,371	(144)	24,549	33,678
Edificios	222,237	46,132	68,068	200,301
Terrenos	<u>17,154</u>	<u>2,969</u>	<u>5,962</u>	<u>14,161</u>
Total	<u>\$ 1,892,171</u>	<u>\$ 794,446</u>	<u>\$ 995,694</u>	<u>\$ 1,690,923</u>

La Entidad tiene la opción de comprar cierto equipo por un monto nominal al final del periodo del arrendamiento. El plazo mayor de los contratos de arrendamiento de algunos equipos es de 10 años y para algunos inmuebles como terrenos es de 30 años.

Los efectos cargados a resultados por activos por derechos de uso al 31 de diciembre de 2022 y 2021 fueron por depreciación \$1,259,558 y \$995,694 respectivamente.

b. Contratos de arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2022 y 2021 la Entidad arrienda los siguientes activos:

Arrendador	Activo	Número de unidades	Tasas de interés %	Valor del pasivo 2022	Valor del pasivo 2021
BBVA	Locomotoras	38	4.32	\$ 5,768	\$ 51,583
BBVA	Equipo de arrastre y contenedores	2,200	2.96	435,500	567,606
ARC Rail	Equipo de arrastre	24	3.11	2,018	778
ATEL Leasing Corp	Equipo de arrastre	84	3.59	19,365	608
CIT Bank, N.A.	Equipo de arrastre	577	3.53	77,594	120,727
Citicorp Railmark	Equipo de arrastre	69	3.53	3,774	5,649
GATX	Equipo de arrastre	524	3.10	19,225	39,757
Greenbrier	Equipo de arrastre	40	3.55	17,425	33,889
Infinity	Equipo de arrastre	118	3.53	1,224	883
The Cit Group	Equipo de arrastre	745	3.47	12,123	35,278
Trinity	Equipo de arrastre	2,576	3.03	1,346,292	305,443
Union Tank Car	Equipo de arrastre	249	3.38	2,346	27,677
Wells Fargo	Equipo de arrastre	968	2.97	197,443	282,602
Varios	Terrenos para repetidoras y Edificios	85	2.26 al 10.56	<u>131,403</u>	<u>210,711</u>
				2,271,500	1,683,191
Porción circulante de las obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo				<u>(935,634)</u>	<u>(976,635)</u>
Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo				<u>\$ 1,335,866</u>	<u>\$ 706,556</u>

Los vencimientos de las Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo son como sigue:

	2022
2024	\$ 521,293
2025	392,818
2026	195,601
2027	77,836
2028 y posteriores	<u>148,318</u>
	<u>\$ 1,335,866</u>



Los efectos cargados a resultados por obligaciones bajo arrendamiento al 31 de diciembre 2022 y 2021 son: Intereses \$89,495 y \$68,745, utilidad cambiaria \$(140,499) y \$(70,682) y pagos por obligaciones ambos años \$1,343,205 y \$1,080,149, respectivamente. En 2022 y 2021 el efecto en resultados por ISR diferido fue de \$(42,195) y \$(6,415) respectivamente.

9. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2022	2021
Título de concesión:		
Vía troncal Pacífico-Norte	\$ 993,236	\$ 993,236
Vía corta Nogales-Nacozari	20,500	20,500
Vía corta Ojinaga-Topolobampo	2,674	2,674
Reparaciones mayores	<u>10,128</u>	<u>10,128</u>
	1,026,538	1,026,538
Radiofrecuencias	<u>28,934</u>	<u>28,934</u>
Total concesiones	1,055,472	1,055,472
Amortización acumulada	<u>(865,358)</u>	<u>(830,894)</u>
	<u>\$ 190,114</u>	<u>\$ 224,578</u>

La amortización cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 fue por \$34,464 para ambos años.

El valor del título de concesión de la Vía Troncal del Pacífico-Norte se determinó restando del precio pagado por GFM por la compra de las acciones de la Entidad, 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).

10. Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes

La Entidad tiene el 25% del capital social de FTVM (“asociada”), entidad 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, las empresas conectantes con la Terminal tendrían cada una el 25% de las acciones representativas de su capital social.

En diciembre de 2007, la Entidad 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.

Las inversiones en acciones de asociada e inversiones permanentes son:

Entidad	2022	2021	Número de acciones	% de Tenencia
FTVM	\$ 163,016	\$ 124,371	5,364,210	25%
TTX Company	<u>119,335</u>	<u>119,335</u>	100	0.6%
Total	<u>\$ 282,351</u>	<u>\$ 243,706</u>		



La participación en los resultados es de la siguiente manera:

Entidad	2022	2021
FTVM	\$ <u>38,645</u>	\$ <u>16,400</u>

11. Deuda a largo plazo

El 13 de mayo de 2021, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$20,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

El 14 de octubre de 2014, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$5,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

El 13 de noviembre de 2007, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad 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 2022 y 2021, la Entidad tiene emisiones de certificados bursátiles con las siguientes características y cuyo saldo se integra a continuación:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	2022	2021
FERROMX-07-2	16-Nov-2007	28-Oct-2022	Tasa fija de 9.03%	\$ -	\$ 1,500,000
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	2,000,000	2,000,000
FERROMX-21	18-May-2021	09-May-2028	Tasa fija de 7.19%	1,692,000	1,692,000
FERROMX-21-2	18-May-2021	13-May-2025	TIIE 28d + 0.20%	<u>3,308,000</u> 7,000,000	<u>3,308,000</u> 8,500,000
Costo de emisión de deuda				<u>(9,015)</u> 6,990,985	<u>(12,653)</u> 8,487,347
Porción circulante de la deuda a largo plazo				-	(1,499,587)
Deuda a largo plazo				\$ <u>6,990,985</u>	\$ <u>6,987,760</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a la fecha de este dictamen se han cumplido.

Los intereses a cargo durante los ejercicios 2022 y 2021 ascendieron a \$638,864 y \$494,964, respectivamente.

El promedio de la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días al 31 de diciembre de 2022 y 2021 fue del 7.65% y 3.83%, respectivamente.



12. Beneficios a empleados

- a. El valor de las obligaciones por beneficios adquiridos al 31 de diciembre de 2022 y 2021 ascendió a \$296,474 y \$269,998, respectivamente.
- b. A continuación, se presenta un análisis del Costo Neto del Período (CNP) por tipo de plan:

	2022	2021
Costo laboral del servicio actual	\$ 19,531	\$ 15,887
Costo financiero	20,913	14,678
(Utilidad) pérdida actuarial del período	<u>(13,968)</u>	<u>48,782</u>
Total	<u>\$ 26,476</u>	<u>\$ 79,347</u>

- c. Principales hipótesis actuariales:

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

	2022 (%)	2021 (%)
Tasa de descuento	10.11	7.88
Tasa de incremento salarial	4.75	4.00
Tasa de incremento al salario mínimo	21.00 / 7.00*	19.00 / 4.50

* 21.00% corresponde a la zona general y 7.00% corresponde a la zona de la frontera norte.

- d. Análisis de sensibilidad

Los análisis de sensibilidad que a continuación se presentan se determinaron en base a los cambios razonablemente posibles de los respectivos supuestos ocurridos al final del periodo que se informa, mientras todas las demás hipótesis se mantienen constantes.

Si la tasa de descuento es de 50 puntos base más alta (más baja), la obligación por beneficio definido disminuiría a \$287,602 o aumentaría a \$305,942.

Si el incremento en el salario previsto aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$296,973 o disminuiría a \$295,589.

Si el incremento del salario mínimo aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$305,441 o disminuiría a \$287,657.

Si la esperanza de vida aumenta (disminuye) en un año, tanto para hombres y mujeres, la obligación de beneficio definido se aumentaría a \$296,776 o disminuiría a \$296,190.

El análisis de sensibilidad presentado anteriormente puede no ser representativo de la variación real en la obligación de beneficios definidos, ya que es poco probable que el cambio en las hipótesis ocurra de forma aislada unas de otras debido a que algunas de las hipótesis pueden estar correlacionadas.

Por otra parte, al presentar el análisis de sensibilidad anterior, el valor presente de las obligaciones por prestaciones definidas se calcula utilizando el método de crédito unitario proyectado al final del periodo del que se reporta, el cual es el mismo que el que se aplicó en el cálculo del pasivo por obligaciones definidas reconocidas en el estado de situación financiera.



No hubo cambios en los métodos e hipótesis utilizados en la preparación del análisis de sensibilidad de años anteriores.

13. Principales costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación se indican a continuación:

	2022	2021
Costo de operación:		
Diésel y gasolina	\$ 6,266,630	\$ 6,034,180
Mano de obra	4,294,381	4,049,497
Arrendamiento de locomotoras	1,804,433	1,998,448
Renta de carros (Car-Hire)	1,744,022	2,103,884
Mantenimiento de terceros a locomotoras	1,255,964	1,310,099
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	992,100	963,910
Derechos de concesión	474,248	454,355
Policía y vigilancia	449,465	431,403
Servicios de conexión y terminal	386,112	382,687
Materiales y refacciones para carros	326,738	309,087
Mantenimiento de terceros a carros	261,695	258,190
Sustracción de bienes	165,597	140,186
Contratistas	163,348	116,006
Gastos-ingresos por siniestros	159,737	85,107
Pre-Trip e inspección automotriz	143,659	155,633
Gastos de viaje	100,733	70,761
Otros	<u>2,532,023</u>	<u>2,414,322</u>
Total de costos de operación	<u>\$ 21,520,885</u>	<u>\$ 21,277,755</u>
Gasto de operación:		
Sueldos	\$ 519,464	\$ 451,448
Honorarios y asesorías	271,420	287,571
Mantenimiento y materiales de equipo de cómputo	152,012	142,454
Mantenimiento de terceros a inmuebles	46,508	32,315
Propaganda y publicidad	40,987	21,506
Gastos de viaje	27,523	21,091
Gastos de telecomunicaciones	19,153	25,848
Capacitación confianza	11,360	20,579
Licencias de software	2,124	4,776
Donativos	1,503	9,362
Arrendamiento de inmuebles	-	2,304
Otros	<u>97,142</u>	<u>77,448</u>
Total gastos de operación	<u>\$ 1,189,196</u>	<u>\$ 1,096,702</u>



14. Capital contable

- a. El capital social al 31 de diciembre de 2022 y 2021, 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 del 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>
Capital Social	<u>2,460,123,292</u>	<u>\$ 2,461,828</u>

- b. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de noviembre de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$581,076 (equivalente a US\$30,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- c. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de agosto de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,506,263 (equivalente a US\$75,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- d. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de mayo de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,996,630 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- e. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de febrero de 2022 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,624,504 (equivalente a US\$80,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- f. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de noviembre de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,689,856 (equivalente a US\$130,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- g. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 16 de agosto de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,790,163 (equivalente a US\$90,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- h. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 6 de mayo de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$930,281 (equivalente a US\$46,000), el cual fue pagado el 14 de mayo de 2021.
- i. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 12 de febrero de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,303,822 (equivalente a US\$65,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- j. 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 2022 y 2021 su importe a valor nominal asciende a \$492,366.



- k. La administración de la Entidad revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Entidad. Como parte de esta revisión el Consejo de Administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.

- l. Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre son:

	2022	2021
Cuenta de capital de aportación	\$ 10,644,280	\$ 9,873,184
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ 17,072,901	\$ 16,070,383

- m. Los pagos basados en acciones incluyen inversiones no permanentes en acciones de GMéxico y GMXT y los planes de acciones para empleados.

Al 31 de diciembre de 2022 y 2021 contienen las siguientes acciones:

1. Inversiones no permanentes:

	Acciones	
	2022	2021
- Acciones de GMéxico	7,814,667	7,814,667
- Acciones de GMXT	725,240	725,240
	<u>8,539,907</u>	<u>8,539,907</u>

2. Plan de acciones:

- 2015 - 2023	565,978	585,806
- 2018 - 2026	<u>1,605,133</u>	<u>2,122,224</u>
	<u>2,171,111</u>	<u>2,708,030</u>
Total	<u>10,711,018</u>	<u>11,247,937</u>

Plan de compra de acciones para los empleados - La Entidad cuenta con dos planes de compra de acciones para ciertos empleados a través de dos fideicomisos de los cuales Ferromex es fideicomitente y fideicomisario, mediante los cuales adquiere acciones de GMéxico y GMXT para la venta a sus empleados. El precio de venta fue establecido a su valor razonable de mercado en la fecha de asignación. Cada dos años los empleados podrán retirar el 50% de las acciones pagadas. Los empleados pagarán por las acciones a través de descuentos en la nómina quincenal durante el período de ocho años del plan, o anualmente contra la PTU en el caso de las acciones de GMXT. Al final del período de ocho años, la Entidad asignará al participante un bono de una acción por cada 10 acciones compradas.

Si la acción paga dividendos durante el período de ocho años, los participantes tendrán derecho a recibir el dividendo en efectivo y esos dividendos serán usados para deducir el saldo que se adeuda por las acciones compradas.

En caso de que el empleado renuncie voluntariamente, la Entidad le pagará el precio de compra aplicando una deducción de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.



En caso de cese involuntario, la Entidad pagará al empleado la diferencia entre el valor razonable de las acciones pagadas en la fecha de término de la relación laboral y el precio de compra. Si el valor razonable de mercado de las acciones es mayor que el precio de compra, la Entidad aplicará una deducción sobre el monto que hay que pagar al empleado de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de jubilación o muerte del empleado, la Entidad entregará al comprador o a su beneficiario legal, las acciones efectivamente pagadas a la fecha de jubilación o deceso.

15. Administración de riesgo

- a. **Políticas contables significativas** - Los detalles de las políticas contables significativas y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.
- b. **Administración del riesgo de capital** - La Entidad administra su capital para asegurar que la misma estará en capacidad de continuar como negocio en marcha mientras que maximizan el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de los saldos de capital. La estrategia general de la Entidad no ha sido modificada en comparación con 2021.

La estructura de capital de la Entidad está compuesta por capital social emitido y utilidades acumuladas como se revela en la Nota 14.

La Entidad no está sujeta a requerimiento alguno impuesto externamente para la administración de su capital.

- c. **Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos** - Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	Riesgo	2022	2021
Activos financieros:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	(ii)	\$ 2,285,213	\$ 2,706,255
Cuentas por cobrar:			
Clientes - Neto	(i)	4,435,189	3,826,433
Partes relacionadas	(i)	433,029	886,357
Otras	(i)	<u>20,568</u>	<u>18,341</u>
		<u>\$ 7,173,999</u>	<u>\$ 7,437,386</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:			
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(ii) (iii)	\$ -	\$ 1,499,587
Proveedores	(ii) (iii)	1,479,856	1,020,083
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	(ii) (iii)	375,909	416,949
Partes relacionadas	(i)	1,516,088	1,007,723
Gastos acumulados	(ii)	740,445	533,776
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	(ii)	2,271,500	1,683,191
Deuda a largo plazo	(ii) (iii)	<u>6,990,985</u>	<u>6,987,760</u>
		<u>\$ 13,374,783</u>	<u>\$ 13,149,069</u>



Los activos y pasivos de la Entidad están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen: (i) Riesgo de crédito, (ii) Riesgo de liquidez, (iii) Riesgos financieros de mercado (tasa de interés y divisas).

La Entidad busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias las cuales se describen a continuación:

- c.1 **Administración del riesgo de crédito** - El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En el caso de la Entidad, el principal riesgo de crédito surge de las cuentas por cobrar a clientes, partes relacionadas y otras.

Al 31 de diciembre de 2022 y 2021, la exposición máxima al riesgo de crédito asciende a \$4,888,786 y \$4,731,131, respectivamente.

- c.2 **Administración del riesgo de liquidez** - La Entidad administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que la Entidad los requiera. La Entidad tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales.

Los vencimientos de la deuda a largo plazo, así como sus tasas de interés, se presentan en la Nota 11.

Al 31 de diciembre, los vencimientos contractuales de los pasivos financieros con base en los períodos de pago son como sigue:

2022	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Proveedores	\$ 1,479,856	\$ -	\$ -	\$ 1,479,856
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	375,909	-	-	375,909
Partes relacionadas	1,516,088	-	-	1,516,088
Gastos acumulados	740,445	-	-	740,445
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	935,634	1,149,515	186,351	2,271,500
Deuda a largo plazo	-	5,302,208	1,688,777	6,990,985
Intereses de deuda	<u>649,115</u>	<u>1,170,579</u>	<u>61,503</u>	<u>1,881,197</u>
Total	<u>\$ 5,697,047</u>	<u>\$ 7,622,302</u>	<u>\$ 1,936,631</u>	<u>\$ 15,255,980</u>
2021	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,499,587	\$ -	\$ -	\$ 1,499,587
Proveedores	1,020,083	-	-	1,020,083
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	416,949	-	-	416,949
Partes relacionadas	1,007,723	-	-	1,007,723
Gastos acumulados	533,776	-	-	533,776
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	976,635	534,617	171,939	1,683,191
Deuda a largo plazo	-	5,299,587	1,688,173	6,987,760
Intereses de deuda	<u>603,292</u>	<u>1,259,940</u>	<u>184,510</u>	<u>2,047,742</u>
Total	<u>\$ 6,058,045</u>	<u>\$ 7,094,144</u>	<u>\$ 2,044,622</u>	<u>\$ 15,196,811</u>



c.3 **Riesgo de mercado** - Las actividades de la Entidad la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en tasas de interés y de tipo de cambio.

- i. **Administración de riesgo de la tasa de interés** - La Entidad se encuentra expuesta a riesgos en la tasa de interés, debido a que una de las emisiones de deuda, fue realizada a tasa variable (TIIE).

El análisis de sensibilidad que determina la Entidad se prepara con base en la exposición a las tasas de interés de la emisión de certificados bursátiles, sostenida en tasas variables. Para ello, se prepara un análisis asumiendo que el importe del pasivo pendiente al final del período sobre el que se informa ha sido el pasivo pendiente para todo el año. Para medir el riesgo en las tasas de interés, se utiliza un incremento o decremento de 0.196 puntos, lo cual representa la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de interés.

Si las tasas de interés hubieran estado 0.015 puntos por encima/por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes:

El resultado del periodo que terminó el 31 de diciembre de 2022 disminuiría/aumentaría \$50,972 (2021: disminución/aumento por \$11,503). Esto es principalmente atribuible a la exposición de la Entidad a las tasas de interés sobre sus préstamos a tasa variable.

La sensibilidad a las tasas de interés de la Entidad ha aumentado durante el año en curso debido principalmente al incremento en la variable de instrumentos de deuda.

- ii. **Administración de riesgo cambiario** - La Entidad realiza transacciones denominadas en moneda extranjera; consecuentemente está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

El siguiente análisis detalla la sensibilidad de la Entidad a un incremento/decremento de 2.4% para 2022 y 2.7% para 2021 que representan las tasas de sensibilidad utilizadas cuando se reporta el riesgo cambiario y representan la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de cambio. El análisis de sensibilidad incluye únicamente las partidas monetarias pendientes denominadas en moneda extranjera y ajusta su conversión al final de los ejercicios. Si se presentara un debilitamiento en los porcentajes señalados, en el peso con respecto al dólar estadounidense, entonces habría un impacto comparable sobre los resultados de:

	Efecto en miles de dólares estadounidenses*	
	2022	2021
Resultados	\$ (1,872)	\$ 222

* Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en dólares estadounidenses en la Entidad al final del ejercicio sobre el que se informa.

La sensibilidad de la Entidad a la moneda extranjera ha disminuido durante el periodo actual principalmente por el decremento en clientes y al incremento en pasivos y arrendamientos, efectivo y equivalentes de efectivo, compañías afiliadas y por el efecto de disminución en el tipo de cambio.

En opinión de la administración, el análisis de sensibilidad no es representativo del riesgo cambiario inherente, ya que la exposición al final del ejercicio no refleja la exposición durante el año.



Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del ejercicio sobre el que se informa son los siguientes:

- a) La posición monetaria en dólares estadounidenses al 31 de diciembre es:

	2022	2021
Miles de dólares estadounidenses:		
Activos monetarios	\$ 137,888	\$ 148,422
Pasivos monetarios	<u>216,077</u>	<u>(140,285)</u>
Posición neta (corta) larga	<u>\$ (78,189)</u>	<u>\$ 8,137</u>
Equivalentes en pesos	<u>\$ (1,513,856)</u>	<u>\$ 167,488</u>

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

	Miles de dólares estadounidenses	
	2022	2021
Ingresos:		
Ingresos por servicios	\$ 877,132	\$ 902,599
Renta de carros (Car-Hire)	20,461	21,549
Recuperación de siniestros	4,960	1,374
Venta de durmientes y refacciones	2,239	1,239
Intereses	392	37
Arrendamiento de locomotoras	<u>-</u>	<u>1</u>
	<u>\$ 905,184</u>	<u>\$ 926,799</u>
Egresos:		
Renta de carros (Car-Hire)	\$ 114,201	\$ 126,439
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	106,522	87,557
Renta de equipo tractivo	94,502	96,943
Compra de materiales	88,062	103,623
Mantenimiento de locomotoras y carros	32,540	31,217
Compra de activo fijo	24,774	30,107
Asistencia técnica y otros	9,870	8,249
Gastos por siniestros	5,458	3,886
Arrendamiento de oficina	1,758	1,651
Asesoría legal y especializada	1,400	2,000
Maniobras	1,124	1,809
Intereses y comisiones pagadas	<u>63</u>	<u>64</u>
	<u>\$ 480,274</u>	<u>\$ 493,545</u>

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

	2022	2021	10 de marzo de 2023
Dólar estadounidense	<u>\$ 19.3615</u>	<u>\$ 20.5835</u>	<u>\$ 17.9662</u>



- d. **Valor razonable de los instrumentos financieros** - El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por la Entidad usando la información disponible en el mercado u otras técnicas de valuación que requieren de juicio para desarrollar e interpretar las estimaciones de valores razonables, asimismo utiliza supuestos que se basan en las condiciones de mercado existentes a cada una de las fechas del estado de posición financiera. Consecuentemente, los montos estimados que se presentan no necesariamente son indicativos de los montos que la Entidad podría realizar en un intercambio de mercado actual. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podrían tener un efecto material en los montos estimados de valor razonable.

Los importes de efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, así como las cuentas por cobrar y por pagar de terceros y partes relacionadas, se aproximan a su valor razonable porque tienen vencimientos a corto plazo. La deuda a largo plazo de la Entidad se registra a su costo amortizado y consiste en deuda que genera intereses a tasas fijas que están relacionadas a indicadores de mercado. Para obtener y revelar el valor razonable de la deuda a largo plazo se utilizan los precios de cotización del mercado o las cotizaciones de los operadores para instrumentos similares.

Los importes en libros de los instrumentos financieros por categoría y sus valores razonables estimados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 son como sigue:

	2022		2021	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 2,285,213	\$ 2,285,213	\$ 2,706,255	\$ 2,706,255
Cuentas por cobrar	4,868,218	4,868,218	4,712,790	4,712,790
Otras	<u>20,568</u>	<u>20,568</u>	<u>18,341</u>	<u>18,341</u>
	<u>\$ 7,173,999</u>	<u>\$ 7,173,999</u>	<u>\$ 7,437,386</u>	<u>\$ 7,437,386</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:				
Cuentas por pagar	\$ 3,371,853	\$ 3,371,853	\$ 2,444,755	\$ 2,444,755
Gastos acumulados	740,445	740,445	533,776	533,776
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	2,271,500	2,271,500	1,683,191	1,683,191
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	<u>6,990,985</u>	<u>8,361,096</u>	<u>8,487,347</u>	<u>9,865,608</u>
	<u>\$ 13,374,783</u>	<u>\$ 14,744,894</u>	<u>\$ 13,149,069</u>	<u>\$ 14,527,330</u>

16 Operaciones y saldos con partes relacionadas

- a. Los saldos con partes relacionadas son:

	2022	2021
Por cobrar:		
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	\$ 161,765	\$ 150,718
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A. de C.V.	66,688	19,949
Union Pacific Railroad, Co.	53,305	426,524
Florida East Coast Railway, LLC.	38,030	-
Mexicana de Cobre, S.A. de C.V.	32,827	4,771
Asarco, LLC.	22,055	-



	2022	2021
UP Logistic de México, S. de R.L.	18,624	11,607
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	13,647	-
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	13,016	10,938
LOUP Logistic, Co.	5,041	-
Operadora de Minas de Nacozari, S.A. de C.V.	4,545	696
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	2,032	2,160
México Proyectos y Desarrollos Servicios, S.A. de C.V.	1,096	1,209
Texas Pacífico Transportation, LTD.	200	2,365
Raven Logistic, INC	139	-
Union Pacific Distribution Services	13	-
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	6	-
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	-	255,420
	<u>\$ 433,029</u>	<u>\$ 886,357</u>
Por pagar:		
Ferrosur, S.A. de C.V.	\$ 973,237	\$ 638,006
Intermodal México, S.A. de C.V.	246,181	105,974
TTX Company	161,915	207,150
Grupo México Servicios, S.A. de C.V.	53,902	23,877
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	36,369	-
Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V.	15,956	-
PS Technology, Inc.	12,193	8,464
Operadora de Cinemas, S.A. de C.V.	8,217	-
Eólica el Retiro, S.A.P.I. de C.V.	4,781	2,235
Grupo México Servicios de Ingeniería, S.A. de C.V.	2,501	-
México Transportes Aéreos, S.A. de C.V.	788	-
GMéxico Transportes, S.A. de C.V.	45	21
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	3	3
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	-	20,500
UPDS de México, S. de R.L de C.V.	-	1,053
Florida-East Cost Railway LLC.	-	440
	<u>\$ 1,516,088</u>	<u>\$ 1,007,723</u>

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

	2022	2021
Ingresos:		
Servicios de transportación prestados	\$ 3,431,288	\$ 5,312,231
Renta de carros (Car-Hire)	127,844	102,316
Consultoría financiera	27,237	23,816
Intereses	16,676	12,147
Arrendamientos de locomotoras	11,843	-
	<u>\$ 3,614,888</u>	<u>\$ 5,450,510</u>



	2022	2021
Egresos:		
Fletes interlineales	\$ 1,990,915	\$ 1,673,988
Renta de locomotoras	1,816,275	1,998,449
Renta de carros (Car-Hire)	1,402,141	1,579,542
Renta de unidades de arrastre y contenedores	829,719	826,498
Maniobras	568,438	462,918
Otros servicios	410,559	322,176
Arrastres	192,968	179,724
Reparación de carros	114,557	108,979
Inspección automotriz	76,393	52,549
Servicios de asesoría y licencias para software	73,451	99,497
Adquisición de activo fijo	40,453	311,899
Siniestros	35,412	16,197
Arrendamiento de oficina	35,373	33,589
Fletes misceláneos	33,208	31,759
Asesoría legal y especializada	28,097	40,893
Mantenimiento locomotoras	16,643	108,909
Derechos de paso	10,588	9,269
	<u>\$ 7,675,190</u>	<u>\$ 7,856,835</u>

17 Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2022 y 2021 y continuará al 30% para 2023 y años posteriores.

- a. La provisión para ISR se analiza cómo se muestra a continuación:

	2022	2021
ISR causado	\$ 2,629,039	\$ 2,171,573
Impuesto diferido del ejercicio	<u>88,805</u>	<u>527,384</u>
Total provisión	<u>\$ 2,717,844</u>	<u>\$ 2,698,957</u>

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

2022	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 82,811	\$ 19,765	\$ -	\$ 102,576
Proveedores	85,752	69,330	-	155,082
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	166,466	15,339	-	181,805
Pasivos acumulados y acreedores	58,752	12,015	-	70,767
Part. de los trabajadores en las ut.	231,517	45,636	-	277,153
Beneficios a los empleados	80,999	12,133	(4,190)	88,942
Deuda a corto y largo plazo	<u>30</u>	<u>772</u>	<u>-</u>	<u>802</u>
Total del impuesto anticipado activo	706,327	174,990	(4,190)	877,127



2022	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Inventarios	(201,240)	(6,930)	-	(208,170)
Inmuebles, maq. y equipo	(2,196,647)	(221,039)	-	(2,417,686)
Títulos de concesión	(67,373)	10,339	-	(57,034)
Pagos anticipados	(182,820)	(3,970)	-	(186,790)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(2,320)</u>	<u>(42,195)</u>	<u>(10,088)</u>	<u>(54,603)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(2,650,400)</u>	<u>(263,795)</u>	<u>(10,088)</u>	<u>(2,924,283)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$(1,944,073)</u>	<u>\$ (88,805)</u>	<u>\$ (14,278)</u>	<u>\$(2,047,156)</u>

2021	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 107,808	\$ (24,997)	\$ -	\$ 82,811
Proveedores	138,016	(52,264)	-	85,752
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	185,593	(19,127)	-	166,466
Pasivos acumulados y acreedores	52,082	6,670	-	58,752
Part. de los trabajadores en las ut.	454,287	(222,770)	-	231,517
Beneficios a los empleados	57,195	9,169	14,635	80,999
Deuda a corto y largo plazo	<u>14</u>	<u>16</u>	<u>-</u>	<u>30</u>
Total del impuesto anticipado activo	994,995	(303,303)	14,635	706,327
Inventarios	(187,744)	(13,496)	-	(201,240)
Inmuebles, maq. y equipo	(2,126,204)	(70,443)	-	(2,196,647)
Títulos de concesión	(77,713)	10,340	-	(67,373)
Pagos anticipados	(50,431)	(132,389)	-	(182,820)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(11,905)</u>	<u>(18,093)</u>	<u>27,678</u>	<u>(2,320)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(2,453,997)</u>	<u>(224,081)</u>	<u>27,678</u>	<u>(2,650,400)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$(1,459,002)</u>	<u>\$ (527,384)</u>	<u>\$ 42,313</u>	<u>\$(1,944,073)</u>

- c. 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:

	2022		2021	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 9,864,670	-	\$ 9,195,182	-
Impuesto causado	2,959,401	30	2,758,555	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes y gastos no deducibles	212,175	2	111,939	1
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable-fiscal	<u>(453,732)</u>	<u>(4)</u>	<u>(171,537)</u>	<u>(2)</u>
	<u>\$ 2,717,844</u>	<u>28</u>	<u>\$ 2,698,957</u>	<u>29</u>



18 Contratos de mantenimiento

La Entidad tiene celebrado un contrato con Bombardier Transportation México, S.A. de C.V. (“Bombardier” anteriormente conocida como Alstom Transport México, S.A. de C.V.), otro con Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. (“PROGRESS”), y otro con Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. (“LMS”) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores (“Overhauls”) de algunas locomotoras de la Entidad, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
BOMBARDIER	186	Enero 2022	Diciembre 2026
PROGRESS	117	Junio 2006	Junio 2026
LMS	189	Mayo 1999	Diciembre 2032
Total	492		

La Entidad tiene el derecho de rescindir los contratos de mantenimiento, asumiendo en cada caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con Bombardier puede concluirse de manera anticipada pagando a Bombardier por los servicios de mantenimiento previamente prestados, trabajos adicionales y/o en proceso para modernizaciones de las Locomotoras que hayan sido aprobados previamente por la Entidad.

La Entidad puede terminar anticipadamente el contrato con PROGRESS a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 8 meses de facturación por cuotas de mantenimiento.

El contrato con LMS por 189 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en dólares y de las tarifas de reparaciones por Overhauls alcancen o excedan US \$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Entidad puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US \$34.0 millones.

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como costo del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2022, y 2021, la Entidad pagó por este concepto \$1,255,964 y \$1,310,099, respectivamente.

En el caso de overhauls, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando.

19 Compromisos y contingencias

- a. **Procesos judiciales y administrativos** - La Entidad está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad 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 y administrativos en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:



- a.1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”), uno derivado de la modificación al trazo de la vía de Ferromex, en el que la Octava Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa dictó Sentencia el 26 de abril de 2021. En contra de dicha resolución, tanto Kansas como la SCT promovieron e interpusieron, respectivamente, amparo y recurso de revisión fiscal los cuales quedaron radicados en el Décimo Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito; a la fecha, se negó el amparo a Kansas en sesión de 4 de agosto de 2022, siendo el caso que en la misma sesión se declaró improcedente la revisión interpuesta por la autoridad. En ejecución del amparo concedido a Ferromex, la Sala del conocimiento tiene que requerir a la SCT que se pronuncie sobre la forma en que se adquirirán los terrenos del derecho de vía para el trazo respectivo, cuestión que está pendiente de concretarse; y el otro en contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco, la Entidad está en espera de la resolución correspondiente.
- a.2 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la COFECE, por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

El 8 de octubre de 2018 se notificó a GMéxico el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2018-119 para que, en su carácter de tercero coadyuvante relacionado con el mercado que se investiga, proporcionara diversa información y documentos; posteriormente el 8 de noviembre de 2018, GMéxico presentó el escrito de desahogo al Requerimiento ante la COFECE, entregando la información y documentación solicitados por la misma.

El 21 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se notificó a GMéxico los acuerdos mediante los cuales se reiteran ciertas preguntas para aclarar la información ya presentada. Es por lo anterior que el 29 de noviembre y 19 de diciembre de 2018, respectivamente, GMéxico presentó los escritos de desahogo a los requerimientos, aclarando la información y documentación solicitada.

El 21 de diciembre de 2018 y 7 de enero de 2019, GMéxico presentó escritos en alcance respecto al escrito presentado el 19 de diciembre ante la COFECE, entregando la información y documentación requerida.

El día 14 de enero de 2019, se notificó a GMéxico el acuerdo mediante el cual se reiteran nuevamente ciertas preguntas para aclarar a la información ya presentada. Por lo anterior, GMéxico dio respuesta mediante escrito presentado el 22 de enero de 2019, aclarando la información y documentación solicitada.

El día primero de febrero de 2019 la COFECE notificó a GMéxico un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado en su totalidad el Oficio y se identifica como confidencial cierta información solicitada con tal carácter.

Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMéxico el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la COFECE determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes. La administración de la Entidad ha evaluado que el impacto que se tendría en los resultados financieros no sería significativo.

GMéxico promovió una demanda de amparo indirecto ante los Juzgados de Distrito en Materia Administrativa, Especializados en Competencia Económica, en contra de la resolución emitida por el Pleno de la COFECE en el expediente DC-003-2018, misma que ya fue admitida a trámite desde el día 6 de marzo de 2020, en todos sus términos y a la fecha el litigio se encuentra en trámite.



El 12 de agosto de 2020, GMéxico ofreció una prueba pericial en el juicio de amparo con la finalidad de demostrar la incorrecta metodología empleada por las autoridades responsables para determinar la ausencia de condiciones de competencia económica en los mercados relevantes.

Por lo anterior, con la finalidad de dar oportunidad de que se desahogue dicha prueba pericial, la audiencia constitucional que se encontraba fijada para el 8 de octubre de 2020, fue diferida para ser celebrada el día 25 de marzo de 2021.

Asimismo, la COFECE solicitó se confirmara si las quejas promovieron algún medio de defensa en contra de los Lineamientos generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicados en el DOF el día 4 de febrero de 2020 y los acuerdos ARTF 163/2020 y ARTF 164/2020.

El acuerdo recaído a dicha solicitud se notificó a GMéxico el día 18 de febrero de 2021, en el que se requirió informar si efectivamente se había hecho valer algún medio de impugnación.

En cumplimiento a lo anterior, el día 3 de marzo de 2021, se presentó el escrito de desahogo al requerimiento formulado, en el que se hizo del conocimiento del Juez de Distrito que tanto Ferrosur como Ferromex efectivamente impugnaron los Acuerdos y Lineamientos de referencia ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, mismos que se encuentran radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4 respectivamente.

En atención a lo anterior, el Juez de Distrito requirió al Tribunal Federal de Justicia Administrativa para que remitiera copia certificada de las constancias que integran los juicios radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4, respectivamente; requerimiento que fue desahogado el 16 de julio de 2021.

El 2 de julio de 2021 se rindió el informe justificado por parte de la autoridad. Posteriormente, el 4 de agosto del mismo año se tuvieron por ratificados los peritos de las partes.

La audiencia constitucional estaba fijada para el 9 de febrero de 2022, sin embargo, fue diferida para el 25 de marzo de 2022, debido a que aún no se ha desahogado la prueba pericial.

El 4 de abril de 2022, se tuvo por rendido el dictamen de la COFECE. Nuevamente fue diferida la audiencia constitucional, en esta ocasión para el 15 de junio de 2022, pues se encuentra transcurriendo el plazo para que los peritos rindan su dictamen.

Los dictámenes periciales ya fueron ratificados y se le dio a GMéxico un plazo para manifestarse sobre su contenido, mismo que venció el 14 de julio de 2022. Una vez más fue diferida la audiencia constitucional para el 17 de agosto de 2022.

De nuevo fue diferida la audiencia constitucional para el 13 de octubre de 2022.

Debido a que está pendiente la intervención del perito tercero, la audiencia constitucional otra vez fue diferida para el 18 de enero de 2023.

- a.3 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.
- a.4 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 2022 y 2021, respecto de las demandas laborales, fue de \$10,033 y \$1,597, respectivamente.



- b. **Otros compromisos** - Las operaciones de la Entidad están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, 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 Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen leyes ambientales, y tiene la capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2022, no se tienen abiertos expedientes administrativos con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”) relacionados con derrames de productos químicos al suelo. 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 Entidad 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 2022 y de 2021 el importe cargado a resultados ascendió a \$474,248 y \$454,355, respectivamente.

Se tiene celebrado un contrato con PEMEX Transformación Industrial por el cual la Entidad tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 7,550 metros cúbicos y un máximo de 12,920 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de crédito de ventas al mayoreo de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y la Entidad, el cual entró en vigor a partir de la fecha en que ambas partes lo hayan firmado utilizando firmas electrónicas avanzadas y hasta el 8 de mayo de 2024.

Las obligaciones mínimas por los compromisos relacionados con equipo de arrastre y otros, por los siguientes ejercicios son como sigue:

	Dólares	Miles Equivalente en pesos	Pesos	Total Pesos
2023	\$ 140,846	\$ 2,726,990	\$ 171,071	\$ 2,898,061
2024	142,701	2,762,905	179,625	2,942,530
2025	144,646	2,800,564	188,606	2,989,170
2026	142,599	2,760,931	198,037	2,958,968
2027 en adelante	<u>178,705</u>	<u>3,459,997</u>	<u>426,274</u>	<u>3,886,271</u>
Total de pagos mínimos	<u>\$ 749,497</u>	<u>\$ 14,511,387</u>	<u>\$ 1,163,613</u>	<u>\$ 15,675,000</u>

Los costos relacionados con equipo de arrastre y otros cargados a resultados de 2022 y 2021 fueron de \$2,834,430 y \$2,989,963 respectivamente.

20. Segmentos de operación

Durante el año 2022, el 98.4% de los ingresos de la Entidad provinieron de los siguientes segmentos de negocio; Agrícolas con el 31.8%, Minerales 10.9%, Automotriz 9.2%, Productos Industriales 10.5%, Energía 7.4%, Químicos y Fertilizantes 7.6%, Intermodal 8.7%, Metales 7.0% y Cemento 5.3%. Los otros servicios que representan el 1.6% de los ingresos, incluyen: servicios comerciales diversos y servicio de transporte de pasajeros.



21. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 10 de marzo de 2023 por el Ing. Isaac Franklin Unkind, Director General de Administración y la C.P. Claudia Abaunza Castillo, Director de Finanzas, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

* * * * *



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 2021 y 2020, e Informe de los
auditores independientes del 9 de
marzo de 2022



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

Informe de los auditores independientes y estados financieros 2021 y 2020

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados de posición financiera	5
Estados de resultados y otros resultados integrales	6
Estados de cambios en el capital contable	7
Estados de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros	9



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (la "Entidad"), subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. ("GFM"), que comprenden los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2021 y 2020, y los estados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, así como las notas explicativas de los estados financieros que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2021 y 2020, así como su desempeño financiero y flujos de efectivo correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS" por sus siglas en inglés), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros* de nuestro informe. Somos independientes de la Entidad de conformidad con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código de Ética del IESBA) y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (Código de Ética del IMCP), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

Reconocimiento de ingresos por servicios de flete

Las normas de auditoría nos requieren evaluar el riesgo de error en el reconocimiento de ingresos, que hemos particularizado al riesgo de registro de provisiones de ingresos sesgadas, sobrevaluación de los ingresos a través de registros de diario no soportados, o registro incorrecto de transacciones significativas o inusuales sin autorización o razón de negocios.



Nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, los siguientes: a) revisamos las provisiones de ingresos en busca de posibles sesgos, evaluamos los juicios y decisiones de la administración en la preparación de estimaciones; b) enfocamos nuestra revisión de asientos de diario al cierre del ejercicio, revisando la evidencia documental y debida aprobación; c) realizamos procedimientos para identificar transacciones que se encontraran fuera del curso normal y, en su caso, evaluamos la razón de negocios o la falta de la misma; y, d) realizamos pruebas analíticas respecto a la tendencia de los ingresos. El resultado de nuestros procedimientos fue satisfactorio no identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Inversiones en inmuebles, maquinaria y equipo

La Entidad ha efectuado fuertes inversiones de capital en los últimos años destinadas para la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, patios, laderos y terminales, registradas en Inmuebles, maquinaria y equipo. Como consecuencia evaluamos posibles riesgos de que se capitalicen elementos que no cumplen con las políticas contables de la Entidad; que elementos que cumplen con las políticas no sean capitalizados; que las políticas de capitalización no cumplan con las normas contables; que las vidas útiles y valores residuales no reflejen las condiciones actuales; o, que existan indicios de deterioro de los activos que no sean detectados y evaluados apropiadamente.

Como parte de nuestros procedimientos de auditoría: a) revisamos el soporte documental de muestras estadísticas de los incrementos de las construcciones en proceso, verificando por cada partida seleccionada que fuera probable que la Entidad obtenga los beneficios económicos futuros; b) probamos que el periodo de inicio de depreciación fuera el adecuado; c) obtuvimos los presupuestos de inversiones autorizadas y realizamos conciliaciones contra registros contables; y, d) confirmamos a través de pruebas que no hubiera habido cambios en las políticas contables referentes a la asignación de vidas útiles. No identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Información distinta de los estados financieros y del informe del auditor

La administración de la Entidad es responsable por “la otra información” que será incorporada en el Reporte Anual que la Entidad está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones (las Disposiciones). El Reporte Anual se espera esté disponible para nuestra lectura después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión de los estados financieros no cubrirá “la otra información” y nosotros no expresaremos ninguna forma de seguridad sobre ella.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad será leer el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la otra información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la leyenda sobre la lectura del informe anual, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones.

Responsabilidades de la administración y de los responsables del gobierno de la Entidad en relación con los estados financieros.

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros libres de error material, debida a fraude o error.



En la preparación de los estados financieros, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Entidad de continuar como empresa en funcionamiento, revelando según corresponda, las cuestiones relacionadas con la Entidad en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la administración tiene intención de liquidar la Entidad o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los encargados del gobierno de la Entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Entidad.

Responsabilidad del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros en su conjunto están libres de desviaciones materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de los auditores que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose de los estados financieros.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos el juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección materiales de los estados financieros, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtuvimos evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtuvimos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con el fin de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándose en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de los auditores sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de los auditores. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y contenido de los estados financieros, incluida la información revelada, y si los estados financieros representan las transacciones y eventos relevantes de un modo que logran la presentación razonable.



Comunicamos a los responsables del gobierno de la Entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Entidad una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno de la Entidad, determinamos que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros del período actual y que son en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de los auditores, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

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

C. P. C. Manuel Meblas Rodríguez
9 de marzo de 2022
Ciudad de México, México



Estados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020
(En miles de pesos)

Activo	2021	2020
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 2,706,255	\$ 1,379,369
Cuentas por cobrar:		
Clientes - Neto	3,826,433	3,804,328
Impuestos por recuperar	111,828	805
Partes relacionadas	886,357	592,621
Otras	<u>18,341</u>	<u>22,661</u>
	<u>4,842,959</u>	<u>4,420,415</u>
Inventarios - Neto	670,799	625,814
Pagos anticipados	<u>187,661</u>	<u>270,810</u>
Total de activo circulante	<u>8,407,674</u>	<u>6,696,408</u>
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	33,596,735	31,591,542
Activos por derechos de uso - Neto	1,690,923	1,892,171
Títulos de concesión - Neto	224,578	259,042
Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes	243,706	227,306
Pagos anticipados a largo plazo	<u>31,250</u>	<u>57,754</u>
Total	<u>\$ 44,194,866</u>	<u>\$ 40,724,223</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Pasivo y capital contable	2021	2020
Pasivo circulante:		
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,499,587	\$ 1,499,787
Proveedores	1,020,083	1,101,616
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	416,949	357,161
Obligaciones bajo arrendamiento	976,635	914,146
Gastos acumulados	533,776	717,712
Impuesto sobre la renta y otros impuestos por pagar	557,674	806,485
Partes relacionadas	1,007,723	644,687
Participación de los trabajadores en las utilidades	<u>779,556</u>	<u>747,621</u>
Total de pasivo circulante	<u>6,791,983</u>	<u>6,789,215</u>
Pasivo a largo plazo:		
Deuda a largo plazo	6,987,760	3,496,962
Obligaciones bajo arrendamiento	706,556	938,342
Beneficios a los empleados	269,998	190,651
Impuesto sobre la renta diferido	<u>1,944,073</u>	<u>1,459,002</u>
Total de pasivo a largo plazo	<u>9,908,387</u>	<u>6,084,957</u>
Total de pasivo	<u>16,700,370</u>	<u>12,874,172</u>
Capital contable:		
Capital social	2,461,828	2,461,828
Utilidades acumuladas	25,340,329	25,558,226
Otras cuentas de capital	<u>(307,661)</u>	<u>(170,003)</u>
Total de capital contable	<u>27,494,496</u>	<u>27,850,051</u>
Total	<u>\$ 44,194,866</u>	<u>\$ 40,724,223</u>

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

Estados de resultados y otros resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2021 y 2020

(En miles de pesos)

	2021	2020
Ingresos por servicios	\$ 36,243,806	\$ 32,197,996
Costos y gastos de operación:		
Directos	21,277,755	19,046,888
Participación de los trabajadores en las utilidades	767,259	738,074
Depreciación	3,765,734	3,631,288
Amortización de títulos de concesión	34,464	38,792
Administración	<u>1,096,702</u>	<u>1,257,901</u>
	26,941,914	24,712,943
Otros ingresos - Neto	<u>(94,596)</u>	<u>(55,114)</u>
Utilidad de operación	9,396,488	7,540,167
Costo financiero:		
Intereses devengados a cargo	505,916	422,194
Intereses ganados	(105,182)	(65,543)
(Utilidad) pérdida en cambios - Neta	<u>(183,028)</u>	<u>149,226</u>
	217,706	505,877
Participación en la (utilidad) pérdida de asociada	<u>(16,400)</u>	<u>37,882</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	9,195,182	6,996,408
Impuestos a la utilidad	<u>2,698,957</u>	<u>1,695,156</u>
Utilidad neta	<u>\$ 6,496,225</u>	<u>\$ 5,301,252</u>
Otros resultados integrales:		
Valuación de acciones	12,844	3,655
Pérdida actuarial	34,147	8,557
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	<u>90,667</u>	<u>(26,084)</u>
Resultado integral	<u>\$ 6,358,567</u>	<u>\$ 5,315,124</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 cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2021 y 2020

(En miles de pesos)

	Capital social	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Total de capital contable
Saldos al 1 de enero de 2020	\$ 2,461,828	\$ 24,742,795	\$ (183,875)	\$ 27,020,748
Dividendos pagados	-	(4,485,821)	-	(4,485,821)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	5,301,252	-	5,301,252
Valuación de acciones	-	-	(3,655)	(3,655)
Pérdida actuarial	-	-	(8,557)	(8,557)
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	26,084	26,084
Resultado integral	-	5,301,252	13,872	5,315,124
Saldos al 31 de diciembre de 2020	2,461,828	25,558,226	(170,003)	27,850,051
Dividendos pagados	-	(6,714,122)	-	(6,714,122)
Partidas del resultado integral:				
Utilidad neta	-	6,496,225	-	6,496,225
Valuación de acciones	-	-	(12,844)	(12,844)
Pérdida actuarial	-	-	(34,147)	(34,147)
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	-	-	(90,667)	(90,667)
Resultado integral	-	6,496,225	(137,658)	6,358,567
Saldos al 31 de diciembre de 2021	<u>\$ 2,461,828</u>	<u>\$ 25,340,329</u>	<u>\$ (307,661)</u>	<u>\$ 27,494,496</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 2021 y 2020

(En miles de pesos)

	2021	2020
Actividades de operación:		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 9,195,182	\$ 6,996,408
Depreciación	3,765,734	3,631,288
Amortización de títulos de concesión	34,464	38,792
Amortización de otros activos	4,846	4,466
Intereses ganados	(105,182)	(65,543)
Participación en la (utilidad) pérdida de asociada	(16,400)	37,882
(Utilidad) pérdida por venta de inmuebles, maquinaria y equipo	(6,388)	203
Pérdida cambiaria no realizada	34,354	74,621
Otras partidas	(83,130)	(5,383)
Intereses devengados a cargo	<u>505,916</u>	<u>422,194</u>
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	13,329,396	11,134,928
(Aumento) disminución en:		
Cuentas por cobrar	(26,349)	(154,670)
Otras cuentas por cobrar	(403,720)	637,792
Otros activos	(684,503)	(584,144)
Inventarios	(44,149)	192,884
Aumento (disminución) en:		
Otros pasivos	1,045,373	712,800
Intereses por arrendamiento	(68,745)	(84,672)
Impuestos a la utilidad pagados	(2,195,303)	(1,529,333)
Proveedores	<u>(80,595)</u>	<u>58,062</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	10,871,405	10,383,647
Actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(4,805,903)	(3,731,562)
Adquisiciones de activos intangibles	-	(5,786)
Intereses ganados	105,182	65,543
Venta de inmuebles, maquinaria y equipo	<u>32,885</u>	<u>10,845</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(4,667,836)	(3,660,960)
Actividades de financiamiento:		
Financiamiento bancario	1,000,000	-
Financiamientos bursátiles	5,000,000	-
Amortización de financiamiento bancario	(1,000,000)	-
Amortización de financiamientos bursátiles	(1,500,000)	-
Dividendos pagados	(6,714,122)	(4,485,821)
Intereses pagados	(510,676)	(408,337)
Pagos de arrendamiento	<u>(1,080,149)</u>	<u>(1,174,094)</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	(4,804,947)	(6,068,252)
Aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	1,398,622	654,435
Efecto de las variaciones del tipo de cambio en el balance de efectivo	(71,736)	62,007
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	<u>1,379,369</u>	<u>662,927</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	<u>\$ 2,706,255</u>	<u>\$ 1,379,369</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

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2021 y 2020
(En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. ("Ferromex" o la "Entidad") 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. ("GMéxico"). La Entidad 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 Entidad 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 Entidad 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 Entidad y un 25% de las acciones de Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. ("FTVM"), entidad responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En agosto de 1999, la Entidad 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, iniciando el 1 de septiembre de 1999.

La Entidad 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.

Durante los últimos meses de 2019 apareció la enfermedad viral COVID-19 causada por el coronavirus SARSCOV2; misma que fue declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como Pandemia Global el 11 de marzo de 2020. Su expansión global motivó una serie de medidas de contención en las diferentes geografías donde opera la Entidad; adicionalmente se tomaron medidas sanitarias impuestas por las autoridades mexicanas, mismas que fueron publicadas el 31 de marzo de 2020 en el Diario Oficial de la Federación; en su artículo primero inciso C se establece que el sector logístico está calificado como sector fundamental de la economía. Al 31 de diciembre de 2021 se mantenía la contingencia sanitaria debido a las variantes que surgieron.

A la fecha de los estados financieros, la Entidad no se ha visto afectada por paros y cierres ocasionados por la mencionada enfermedad; se establecieron estrategias operativas y comerciales para contener el incremento de costos y gastos.

Tomando en cuenta la reforma en subcontratación de personal laboral, la Entidad determinó que no hay impacto por la misma en los estados financieros al 31 de diciembre de 2021.

2. Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y modificadas

Aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y modificadas ("IFRS" o "IAS") que son obligatorias para el año en curso

En el año en curso, la Entidad ha evaluado los impactos de la aplicación y modificaciones a las nuevas Normas e Interpretaciones a las IFRS emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB" por sus siglas en inglés) y no espera que su adopción tenga un impacto importante en los estados financieros de la Entidad.



Normas IFRS nuevas y modificadas que aún no son efectivas

En la fecha de autorización de estos estados financieros, la Entidad no ha aplicado las siguientes Normas IFRS nuevas y modificadas que se han emitido pero que aún no están vigentes:

Modificaciones a IAS 1	<i>Clasificación de los pasivos como circulantes o no-circulantes</i>
Modificaciones a IAS 16	<i>Propiedad, Planta y Equipo - antes de ser utilizados</i>
Modificaciones a la IAS 1 y a las declaraciones de prácticas 2 de IFRS	<i>Revelación de las políticas contables</i>
Modificaciones a la IAS 8	<i>Definición de las estimaciones contables</i>
Modificaciones a la IAS 12	<i>Impuestos diferidos relacionados a los activos y pasivos que surgen de una sola transacción</i>

3. Principales políticas contables

a. Declaración de cumplimiento

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRS emitidas por el IASB.

b. Bases de preparación

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, que se valúan a su valor razonable, como se explica a mayor detalle en las políticas contables más adelante.

- i. Costo histórico - El costo histórico generalmente está basado en el valor razonable de la contraprestación entregada para comprar un activo.
- ii. Valor razonable - Se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación.

Negocio en Marcha

Los estados financieros han sido preparados por la Administración asumiendo que la Entidad continuará operando como una empresa en funcionamiento.

Razón circulante

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la razón circulante es de \$1,615,691 y \$(92,807) respectivamente. En 2021 por los recursos obtenidos de la emisión de los certificados bursátiles “FERROMX-21” y “FERROMX-21-2” y en 2020 debido al certificado bursátil “FERROMX-11” con vencimiento a corto plazo.

c. Clasificación de costos, gastos y utilidad de operación

La Entidad ha elaborado sus estados de resultados y otros resultados integrales clasificándolos principalmente por la función y algunas partidas relevantes por naturaleza, ya que al agrupar sus costos y gastos de esta en forma permite conocer los distintos niveles de utilidad. Adicionalmente, para un mejor análisis de su situación financiera, la Entidad ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en los estados de resultados y otros resultados integrales, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector al que pertenece la Entidad.



d. **Activos financieros**

Los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable, más los costos de transacción, excepto por aquellos activos financieros clasificados como valor razonable con cambios a través de resultados.

La clasificación de los activos financieros depende de la naturaleza y propósito y se determina al momento de su reconocimiento inicial. La Entidad tiene los siguientes:

- i. **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 costo financiero 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.
- ii. **Cuentas por cobrar** - Las cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar con pagos fijos o determinables que no se negocian en un mercado activo, se valúan al costo amortizado usando el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro.
- iii. **Deterioro de activos financieros** - Se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al final de cada período sobre el cual se informa. Se considera que los activos financieros están deteriorados, cuando existe evidencia objetiva de que como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero han sido afectados.

El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se reduce a través de una cuenta de estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en créditos contra la estimación. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de la estimación se reconocen en los resultados.

- iv. **Baja de activos financieros** - La Entidad da de baja un activo financiero únicamente cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfiere de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Entidad no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Entidad reconoce su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar.

e. **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 diésel 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. Los valores así determinados no exceden de su valor neto de realización.

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 Entidad.



f. **Inmuebles, maquinaria y equipo**

Se registran al costo de adquisición. 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 Entidad.

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 como un componente del activo y amortizado hasta que otro mantenimiento mayor que afecte los mismos componentes es realizado conforme al plan de mantenimientos mayores.

La depreciación se reconoce para dar de baja el costo o la valuación de los activos, (distintos a las propiedades en construcción) menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil remanente de los activos, como sigue:

	% De valor remanente	Años promedio de vidas útiles remanentes 2021
Equipo de arrastre	17	10
Locomotoras	39	6
Maquinaria de vía	32	3
Maquinaria de talleres	11	1
Contenedores	-	4
Maquinaria y equipo	41	5
Equipo de cómputo	24	3
Equipo de telecomunicaciones	35	7
Mobiliario y equipo de oficina	9	9
Equipo automotriz	34	8
Edificios	27	10
Vías y estructuras	56	25
Puentes, túneles y alcantarillas	63	47
Sistemas de comunicación y tráfico	5	5
Terminales y talleres	50	13

g. **Títulos de concesión**

Están registrados a su costo de adjudicación. 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.

h. **Inversión en asociada e inversiones permanentes**

La inversión en acciones de la entidad 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 Entidad en los resultados de la asociada se presenta por separado en el estado de resultados y otros resultados integrales.



Aquellas inversiones permanentes efectuadas por la Entidad en entidades en las que no tiene el control, control conjunto, ni influencia significativa se registran a costo histórico 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.

i. ***Pagos anticipados***

Se reconocen cuando se tiene un derecho futuro (ya sea contractual o implícito) como resultado de un evento presente, que resultó en la salida de recursos económicos, se amortiza a resultados a lo largo de la vigencia del derecho.

j. ***Pagos basados en acciones***

Las transacciones con pagos basados en acciones liquidables mediante instrumentos de capital a empleados se valúan al valor razonable de los instrumentos de capital a la fecha en que se otorgan. Los detalles relacionados con las transacciones con pagos basados en acciones liquidadas mediante instrumentos de capital se presentan en la Nota 14.

k. ***Costos por préstamos***

Los costos por préstamos generales o atribuibles directamente a la adquisición o construcción de activos para uso de la Entidad y que constituyen activos calificables que requieren de un período de tiempo substancial hasta que estén listos y útiles, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos para su uso. Los costos sujetos a capitalización incluyen diferencias cambiarias relacionadas con préstamos denominados en moneda extranjera, y estos se consideran como un ajuste al gasto por interés hasta el equivalente a un gasto por interés en moneda local.

El ingreso que se obtiene por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de ser utilizados en activos calificables, se deduce de los costos por préstamos para ser capitalizados.

Todos los otros costos por préstamos se reconocen en resultados durante el período en que se incurren.

l. ***Arrendamientos***

La Entidad como arrendatario

La Entidad evalúa si un contrato contiene un arrendamiento en su origen. La Entidad reconoce un activo por derechos de uso y un pasivo por arrendamiento correspondiente respecto a todos los contratos de arrendamiento en los que sea arrendatario, exceptuando los arrendamientos de corto plazo (plazo de 12 meses o menos). Para estos arrendamientos, la Entidad reconoce los pagos de renta como un gasto operativo bajo el método de línea recta a través del periodo de vigencia del arrendamiento, a menos que otro método sea más representativo del patrón del tiempo en que los beneficios económicos provenientes del consumo de los activos arrendados.

El pasivo por arrendamiento es medido inicialmente al valor presente de los pagos de renta que no sean pagados en la fecha de inicio, descontado por la tasa implícita en el contrato. Si esta tasa no puede ser fácilmente determinada, la Entidad utiliza tasas de endeudamiento incrementales.

Los pagos de renta incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento consisten en:

- Pagos de renta fijos (incluyendo pagos fijos en sustancia), menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido;
- El monto esperado a pagarse por el arrendatario bajo garantías de valor residual;
- El precio de ejercicio de opciones de compra, si el arrendatario está razonablemente certero de ejercitar las opciones; y



- Pagos por penalizaciones resultantes de la terminación del arrendamiento, si el periodo del arrendamiento refleja el ejercicio de una opción de terminación del arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se presenta como un concepto separado en el estado de posición financiera.

El pasivo por arrendamiento es medido subsecuentemente con el aumento del valor en libros para reflejar los intereses devengados por el pasivo por arrendamiento (usando el método de interés efectivo) y reduciendo el valor en libros para reflejar los pagos de renta realizados.

La Entidad revalúa el pasivo por arrendamiento (y realiza el ajuste correspondiente al activo por derechos de uso relacionado) siempre que:

- El plazo del arrendamiento es modificado o hay un evento o cambio significativo en las circunstancias del arrendamiento resultando en un cambio en la evaluación del ejercicio de opción de compra, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento es medido descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada.
- Un contrato de arrendamiento se modifique y la modificación del arrendamiento no se contabilice como un arrendamiento separado, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento se revalúa basándose en el plazo del arrendamiento modificado, descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada a la fecha de entrada en vigor de la modificación.

Los activos por derechos de uso consisten en la medición inicial del pasivo por arrendamiento correspondiente, los pagos de renta realizados en o antes de la fecha de inicio, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido y cualquier costo inicial directo. La valuación subsecuente es el costo menos la depreciación acumulada y pérdidas por deterioro.

Los activos por derechos de uso se deprecian sobre el periodo que resulte más corto entre el periodo del arrendamiento y la vida útil del activo subyacente. Si un arrendamiento transfiere la propiedad del activo subyacente o el costo del activo por derechos de uso refleja que la Entidad planea ejercer una opción de compra, el activo por derecho de uso se depreciará sobre la vida útil. La depreciación comienza en la fecha de inicio del arrendamiento.

Los activos por derechos de uso son presentados como un concepto separado en el estado de posición financiera.

La Entidad aplica IAS 36 para determinar si un activo por derechos de uso está deteriorado y contabiliza cualquier pérdida por deterioro identificada como se describe en la política de “Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto”.

m. *Deterioro de activos de larga duración en uso*

La Entidad 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 2021 y 2020, no existen indicios de deterioro en dichos activos.



n. ***Pasivos financieros***

La Entidad evalúa la clasificación como instrumentos de deuda o capital de conformidad con la sustancia del acuerdo contractual y de sus características con los otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos. Se valúan netos de los costos de la transacción, con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva.

La Entidad da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Entidad se cumplen, cancelan o expiran.

o. ***Impuestos a la utilidad***

La Entidad está sujeta a las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (“ISR”). El impuesto causado ISR, se basa en las utilidades fiscales de cada año determinado conforme a las leyes. La utilidad fiscal difiere de la ganancia reportada en la utilidad integral, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles aplicables. El pasivo de la Entidad por concepto de impuestos causados se calcula utilizando las tasas fiscales promulgadas al final del período sobre el cual se informa.

El impuesto diferido se reconoce sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar la utilidad fiscal. El pasivo por impuesto diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales gravables. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles y las pérdidas fiscales por amortizar, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles.

Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en el renglón de otros componentes de la utilidad integral o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce en otros componentes de la utilidad integral.

p. ***Provisiones***

Se reconocen cuando se tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido razonablemente.

q. ***Costos de beneficios al retiro y beneficios por terminación***

Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.



En el caso de los planes de beneficios definidos, que incluyen prima de antigüedad y pensiones, su costo se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con valuaciones actuariales que se realizan al final de cada periodo sobre el que se informa. Las remediciones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo (en su caso) y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado de posición financiera con cargo o crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en que se incurren. Las remediciones que reconocen en otros resultados integrales se reconocen de inmediato en las utilidades acumuladas y no se reclasifican a resultados. Costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el período de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación al activo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).
- Los gastos o ingresos por intereses - netos.
- Remediciones.

La Entidad presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. Las ganancias y pérdidas por reducción del servicio se reconocen como costos por servicios pasados.

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado de posición financiera representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.

Beneficios a los empleados a corto plazo y otros beneficios a largo plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el periodo de servicio en que es prestado por el importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por otros beneficios a largo plazo se valúan al valor presente de las salidas de efectivo futuras estimadas que la Entidad espera hacer relacionadas con los servicios provistos por los empleados a la fecha de reporte.

r. ***Participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”)***

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme al artículo 9 de la Ley del impuesto sobre la Renta (“LISR”).

s. ***Transacciones en moneda extranjera***

La moneda funcional de la Entidad es el peso. Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.



t. **Reconocimiento de ingresos**

La Entidad reconoce ingresos por servicios de flete y 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.

Reconocimiento de ingresos: Los ingresos por flete se reconocen a medida que se presta el servicio desde el origen hasta el destino. La asignación de ingresos entre períodos de informe se basa en el tiempo de tránsito relativo en cada período en relación con los gastos incurridos. Otros ingresos operativos derivados de los servicios de flete se reconocen a medida que se realiza el servicio o se cumplen las obligaciones contractuales. Los incentivos para clientes, que se proporcionan principalmente por enviar un volumen acumulado específico o para envíos desde y hacia ubicaciones específicas, se registran como una reducción de los ingresos operativos en función de los envíos de clientes.

u. **Cobertura contable de flujos de efectivo**

La Entidad cuenta con posiciones de activos derivados de cuentas por cobrar, de efectivo y equivalentes de efectivo y de pasivos financieros como arrendamientos denominados en dólares, moneda no-funcional. El reconocimiento contable de tales posiciones es con la fluctuación cambiaria (peso - dólar) en el estado de resultados como una cobertura natural.

En cumplimiento de IFRS 9, La Entidad designa como cobertura de flujo de efectivo (cobertura contable) el excedente del pasivo menos el activo en dólares como instrumento de cobertura y una proporción de las ventas proyectadas a un año (transacciones altamente probables) como instrumento cubierto, con la finalidad de reducir la asimetría contable del mayor valor de los arrendamientos en dólares contra el del efectivo y equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar que arrojan un efecto de fluctuación cambiaria en el estado de resultados y otros resultados integrales.

4. **Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres**

En la aplicación de las políticas contables, las cuales se describen en la Nota 3, la administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

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

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación. El efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Deterioro: La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.



- Contingencias: Como se detalla en la Nota 19, la Entidad está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.
- Estimación de la tasa de descuento y plazo para el cálculo de los arrendamientos: La Entidad estima la tasa de descuento a utilizar en la determinación del pasivo por arrendamiento. También define el plazo de los arrendamientos como el periodo por el cual existe un compromiso contractual de pago, considerando el periodo no cancelable del contrato, así como las opciones de renovación y de terminación anticipada que es probable que se ejerzan.

La Entidad considera que los supuestos utilizados a la fecha de estos estados financieros son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios contables en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la *IFRIC 12; Acuerdos de Concesiones de Servicios*, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

5. Cuentas por cobrar a clientes

	2021	2020
Cuentas por cobrar a clientes	\$ 3,854,556	\$ 3,838,357
Estimación de pérdidas crediticias esperadas	<u>(28,123)</u>	<u>(34,029)</u>
Cientes - Neto	<u>\$ 3,826,433</u>	<u>\$ 3,804,328</u>

El plazo de crédito promedio sobre los servicios de flete es de 45 días. No se hace ningún cargo por intereses sobre las cuentas por cobrar a clientes. La Entidad ha reconocido estimación de pérdidas crediticias por el 100% de todas las cuentas por cobrar con antigüedad de 120 días o más.

Antes de aceptar cualquier nuevo cliente, la Entidad utiliza un sistema externo de calificación crediticia para evaluar la calidad crediticia del cliente potencial y define los límites de crédito por cliente.

Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas, pero no incobrables:

	2021	2020
60 - 90 días	\$ 49,250	\$ 61,443
90 - 120 días	31,486	50,817
Más de 120 días	<u>164,205</u>	<u>42,285</u>
Total	<u>\$ 244,941</u>	<u>\$ 154,545</u>

La antigüedad promedio al 31 de diciembre 2021 y 2020 fue de 36 y 44 días cartera respectivamente.

Las cuentas por cobrar a clientes reveladas en los párrafos anteriores incluyen los montos que están vencidos al final del periodo sobre el que se informa, pero para los cuales la Entidad no ha reconocido estimación de pérdidas crediticias debido a que no ha habido cambio significativo en la calidad crediticia y los importes aún se consideran recuperables.

Cambio en la estimación de pérdidas crediticias esperadas:

	2021	2020
SalDOS al inicio del año	\$ (34,029)	\$ (34,029)
Incremento en provisión	(3,884)	-
Castigo de importes considerados incobrables durante el año	<u>9,790</u>	<u>-</u>
SalDOS al final del año	<u>\$ (28,123)</u>	<u>\$ (34,029)</u>



6. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2021	2020
Materiales y accesorios	\$ 395,846	\$ 404,192
Diésel y lubricantes	251,811	219,501
Materiales en tránsito	<u>23,142</u>	<u>2,121</u>
	<u>\$ 670,799</u>	<u>\$ 625,814</u>

7. Inmuebles, maquinaria y equipo

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	Saldos al 31 de diciembre de 2020	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2021
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 25,668,884	\$ -	\$ -	\$ 1,694,270	\$ 27,363,154
Construcciones en proceso	6,720,952	4,529,489	-	(2,777,324)	8,473,117
Locomotoras	4,896,448	-	-	320,463	5,216,911
Terminales y talleres	5,079,988	-	-	84,404	5,164,392
Equipo de arrastre	3,437,298	-	(28,724)	27,913	3,436,487
Equipo de telecomunicaciones	3,046,154	4,676	(24,259)	263,084	3,289,655
Puentes, túneles y alcantarillas	2,611,545	-	-	39,632	2,651,177
Maquinaria de vía	1,560,323	-	(45,954)	73,157	1,587,526
Equipo automotriz	798,168	145,880	(42,188)	635	902,495
Equipo de cómputo	627,249	48,648	(45,537)	-	630,360
Terrenos	376,737	-	-	242,801	619,538
Maquinaria y equipo	333,775	-	(508)	53,533	386,800
Maquinaria de talleres	184,643	-	-	-	184,643
Intereses por capitalizar	109,864	77,210	-	(25,400)	161,674
Sistemas de comunicación y tráfico	131,148	-	-	2,832	133,980
Mobiliario y equipo de oficina	51,902	-	(381)	-	51,521
Edificios	15,328	-	-	-	15,328
Contenedores	<u>2,354</u>	<u>-</u>	<u>(192)</u>	<u>-</u>	<u>2,162</u>
Total de inversión	<u>\$ 55,652,760</u>	<u>\$ 4,805,903</u>	<u>\$ (187,743)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 60,270,920</u>

	Saldos al 31 de diciembre de 2020	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldos al 31 de diciembre de 2021
Depreciación:				
Vías y estructuras	\$ 10,484,377	\$ 1,674,191	\$ -	\$ 12,158,568
Locomotoras	2,873,845	299,098	-	3,172,943
Equipo de arrastre	2,830,298	49,929	(18,236)	2,861,991
Terminales y talleres	2,368,496	237,005	-	2,605,501
Equipo de telecomunicaciones	2,033,015	109,335	(18,443)	2,123,907
Maquinaria de vía	1,012,200	113,942	(39,056)	1,087,086
Puentes, túneles y alcantarillas	855,646	128,632	-	984,278



	Saldos al 31 de diciembre de 2020	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldos al 31 de diciembre de 2021
Equipo automotriz	569,819	68,599	(39,624)	598,794
Equipo de cómputo	465,731	55,166	(44,806)	476,091
Maquinaria y equipo	204,499	25,436	(508)	229,427
Maquinaria de talleres	161,040	2,955	-	163,995
Sistemas de comunicación y tráfico	123,108	4,036	-	127,144
Mobiliario y equipo de oficina	46,085	948	(381)	46,652
Edificios	10,474	768	-	11,242
Contenedores	2,354	-	(192)	2,162
Total de depreciación acumulada	<u>24,040,987</u>	<u>2,770,040</u>	<u>(161,246)</u>	<u>26,649,781</u>
Reserva para bajas	<u>(20,231)</u>	<u>(4,173)</u>	<u>-</u>	<u>(24,404)</u>
Inversión neta	<u>\$ 31,591,542</u>	<u>\$ 2,031,690</u>	<u>\$ (26,497)</u>	<u>\$ 33,596,735</u>

	Saldos al 31 de diciembre de 2019	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2020
Inversión:					
Vías y estructuras	\$ 24,013,189	\$ -	\$ -	\$ 1,655,695	\$ 25,668,884
Construcciones en proceso	5,623,694	3,584,666	-	(2,487,408)	6,720,952
Terminales y talleres	4,880,149	-	-	199,839	5,079,988
Locomotoras	4,614,591	-	(4,067)	285,924	4,896,448
Equipo de arrastre	3,433,721	-	(11,784)	15,361	3,437,298
Equipo de telecomunicaciones	2,883,199	-	(16,954)	179,909	3,046,154
Puentes, túneles y alcantarillas	2,525,254	-	-	86,291	2,611,545
Maquinaria de vía	1,519,491	-	(20,214)	61,046	1,560,323
Equipo automotriz	770,028	34,268	(6,181)	53	798,168
Equipo de cómputo	563,082	27,870	(140)	36,437	627,249
Terrenos	352,287	-	-	24,450	376,737
Maquinaria y equipo	320,109	-	-	13,666	333,775
Sistemas de comunicación y tráfico	131,148	-	-	-	131,148
Maquinaria de talleres	184,643	-	-	-	184,643
Intereses por capitalizar	96,373	84,758	-	(71,267)	109,864
Mobiliario y equipo de oficina	51,901	-	-	1	51,902
Edificios	15,328	-	-	-	15,328
Contenedores	2,366	-	(12)	-	2,354
Total de inversión	<u>\$ 51,980,553</u>	<u>\$ 3,731,562</u>	<u>\$ (59,352)</u>	<u>\$ (3)</u>	<u>\$ 55,652,760</u>

	Saldos al 31 de diciembre de 2019	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2020
Depreciación:					
Vías y estructuras	\$ 8,939,480	\$ 1,544,898	\$ -	\$ (1)	\$ 10,484,377
Locomotoras	2,563,093	311,864	(1,115)	3	2,873,845
Equipo de arrastre	2,790,580	49,115	(9,398)	1	2,830,298
Terminales y talleres	2,123,826	244,671	-	(1)	2,368,496
Equipo de telecomunicaciones	1,955,198	94,683	(16,867)	1	2,033,015
Maquinaria de vía	919,200	108,543	(15,541)	(2)	1,012,200
Puentes, túneles y alcantarillas	727,444	128,203	-	(1)	855,646
Equipo automotriz	517,988	57,083	(5,255)	3	569,819
Equipo de cómputo	430,018	35,828	(116)	1	465,731



	Saldos al 31 de diciembre de 2019	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2020
Maquinaria y equipo	181,339	23,164	-	(4)	204,499
Maquinaria de talleres	157,499	3,543	-	(2)	161,040
Sistemas de comunicación y tráfico	117,895	5,212	-	1	123,108
Mobiliario y equipo de oficina	45,138	948	-	(1)	46,085
Edificios	9,712	765	-	(3)	10,474
Contenedores	<u>2,364</u>	<u>-</u>	<u>(12)</u>	<u>2</u>	<u>2,354</u>
Total de depreciación acumulada	<u>21,480,774</u>	<u>2,608,520</u>	<u>(48,304)</u>	<u>(3)</u>	<u>24,040,987</u>
Reserva para bajas	<u>(15,546)</u>	<u>(4,685)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(20,231)</u>
Inversión neta	<u>\$ 30,484,233</u>	<u>\$ 1,118,357</u>	<u>\$ (11,048)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 31,591,542</u>

La depreciación cargada a resultados al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fue por \$2,770,040 y \$2,608,520, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2021, los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen costos de préstamos capitalizados por \$77,210 de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$611. La capitalización de los costos de préstamos 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, a esa fecha el promedio de activos calificables ascendió a \$1,619,420. La tasa promedio de capitalización anualizada al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fue del 17.51% y 25.17%, respectivamente.

8. Activos por derechos de uso y obligaciones bajo arrendamiento

a. Activos por derechos de uso

	Saldos al 31 de diciembre de 2020	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2021
Equipo de arrastre	\$ 1,487,404	\$ 656,668	\$ 748,634	\$ 1,395,438
Equipo Tractivo	107,005	88,821	148,481	47,345
Contenedores	58,371	(144)	24,549	33,678
Edificios	222,237	46,132	68,068	200,301
Terrenos	<u>17,154</u>	<u>2,969</u>	<u>5,962</u>	<u>14,161</u>
Total	<u>\$ 1,892,171</u>	<u>\$ 794,446</u>	<u>\$ 995,694</u>	<u>\$ 1,690,923</u>

	Saldos al 31 de diciembre de 2019	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2020
Equipo de arrastre	\$ 2,000,193	\$ 265,351	\$ 778,140	\$ 1,487,404
Equipo Tractivo	208,945	64,468	166,408	107,005
Contenedores	86,958	(221)	28,366	58,371
Edificios	101,281	165,674	44,718	222,237
Terrenos	<u>18,512</u>	<u>3,778</u>	<u>5,136</u>	<u>17,154</u>
Total	<u>\$ 2,415,889</u>	<u>\$ 499,050</u>	<u>\$ 1,022,768</u>	<u>\$ 1,892,171</u>



La Entidad tiene la opción de comprar cierto equipo por un monto nominal al final del periodo del arrendamiento. El plazo mayor de los contratos de arrendamiento de algunos equipos es de 10 años y para algunos inmuebles como terrenos es de 26 años.

Los efectos cargados a resultados por activos por derechos de uso al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fueron por depreciación \$995,694 y \$1,022,768 respectivamente.

b. Contratos de arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 la Entidad arrienda los siguientes activos:

Arrendador	Activo	Número de unidades	Tasas de interés %	Valor del pasivo 2021	Valor del pasivo 2020
BBVA	Locomotoras	38	4.32	\$ 51,583	\$ 108,668
BBVA	Equipo de arrastre y contenedores	2,202	3.38 a 9.79	567,606	737,830
Wells Fargo	Equipo de arrastre	968	2.97 a 3.59	282,602	99,613
CIT Bank, N.A.	Equipo de arrastre	592	3.47 y 3.55	120,727	125,625
Citicorp Railmark	Equipo de arrastre	70	3.47 y 3.55	5,649	4,820
GATX	Equipo de arrastre	527	3.10 a 3.54	39,757	37,960
Greenbrier	Equipo de arrastre	40	3.55	33,889	48,139
Infinity	Equipo de arrastre	118	3.47	883	9,353
The Cit Group	Equipo de arrastre	585	3.47 a 3.55	35,278	67,914
Trinity	Equipo de arrastre	1,280	3.03 y 3.59	305,443	353,876
Union Tank Car	Equipo de arrastre	250	3.38	27,677	1,659
ARC Rail	Equipo de arrastre	24	3.11	778	390
ATEL Leasing Corp	Equipo de arrastre	86	3.47	608	7,485
Varios	Terrenos para repetidoras y Edificios	88	2.26 a 9.88	<u>210,711</u>	<u>249,156</u>
				\$ 1,683,191	\$ 1,852,488
Porción circulante de las Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo				<u>(976,635)</u>	<u>(914,146)</u>
Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo				<u>\$ 706,556</u>	<u>\$ 938,342</u>

Los vencimientos de las obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo son como sigue:

2021	
2023	\$ 325,851
2024	148,980
2025	81,330
2026	39,911
2027 y posteriores	<u>110,484</u>
	<u>\$ 706,556</u>

Los efectos cargados a resultados por obligaciones bajo arrendamiento al 31 de diciembre 2021 y 2020 son: Intereses \$68,745 y \$84,672, (utilidad) pérdida cambiaria \$(70,682) y \$138,952 y pagos por obligaciones \$1,080,149 y \$1,174,094, respectivamente. En 2021 el efecto en resultados por ISR diferido fue de \$(6,415).



9. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2021	2020
Título de concesión:		
Vía troncal Pacífico-Norte	\$ 993,236	\$ 993,236
Vía corta Nogales-Nacozari	20,500	20,500
Vía corta Ojinaga-Topolobampo	2,674	2,674
Reparaciones mayores	<u>10,128</u>	<u>10,128</u>
	1,026,538	1,026,538
Radiofrecuencias	<u>28,934</u>	<u>28,934</u>
Total concesiones	1,055,472	1,055,472
Amortización acumulada	<u>(830,894)</u>	<u>(796,430)</u>
	<u>\$ 224,578</u>	<u>\$ 259,042</u>

La amortización cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fue por \$34,464 y \$38,792, en cada periodo.

El valor del título de concesión de la Vía Troncal del Pacífico-Norte se determinó restando del precio pagado por GFM por la compra de las acciones de la Entidad, 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).

10. Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes

La Entidad tiene el 25% del capital social de FTVM (“asociada”), entidad 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, las empresas conectantes con la Terminal tendrían cada una el 25% de las acciones representativas de su capital social.

En diciembre de 2007, la Entidad 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.

Las inversiones en acciones de asociada e inversiones permanentes son (no auditado):

Entidad	2021	2020	Número de acciones	% de Tenencia
FTVM	\$ 124,371	\$ 107,971	5,364,210	25%
TTX Company	<u>119,335</u>	<u>119,335</u>	100	0.6%
Total	<u>\$ 243,706</u>	<u>\$ 227,306</u>		

La participación en los resultados es de la siguiente manera:

Entidad	2021	2020
FTVM	<u>\$ 16,400</u>	<u>\$ (37,882)</u>



11. Deuda a largo plazo

El 13 de mayo de 2021, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$20,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

El 14 de octubre de 2014, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$5,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

El 13 de noviembre de 2007, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad 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 2021 y 2020, la Entidad tiene emisiones de certificados bursátiles con las siguientes características y cuyo saldo se integra a continuación:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	2021	2020
FERROMX-07-2	16-Nov-2007	28-Oct-2022	Tasa fija de 9.03%	\$ 1,500,000	\$ 1,500,000
FERROMX-11	15-Abr-2011	02-Abr-2021	Tasa fija de 8.88%	-	1,500,000
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	2,000,000	2,000,000
FERROMX-21	18-May-2021	09-May-2028	Tasa fija de 7.19%	1,692,000	-
FERROMX-21-2	18-May-2021	13-May-2025	TIIE 28d + 0.20%	<u>3,308,000</u>	<u>-</u>
Costo de emisión de deuda				<u>8,500,000</u>	<u>5,000,000</u>
				<u>(12,653)</u>	<u>(3,251)</u>
				<u>8,487,347</u>	<u>4,996,749</u>
Porción circulante de la deuda a largo plazo				<u>(1,499,587)</u>	<u>(1,499,787)</u>
Deuda a largo plazo				<u>\$ 6,987,760</u>	<u>\$ 3,496,962</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a la fecha de este dictamen se han cumplido.

Los intereses a cargo durante los ejercicios 2021 y 2020 ascendieron a \$494,964 y \$410,581, respectivamente.

El promedio de la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días al 31 de diciembre de 2021 fue del 3.83%.

12. Beneficios a empleados

- El valor de las obligaciones por beneficios adquiridos al 31 de diciembre de 2021 y 2020 ascendió a \$269,998 y \$190,651, respectivamente.



- b. A continuación, se presenta un análisis del Costo Neto del Período (CNP) por tipo de plan:

	2021	2020
Costo laboral del servicio actual	\$ 15,887	\$ 13,008
Costo financiero	14,678	10,812
Pérdida actuarial del período	<u>48,782</u>	<u>12,224</u>
Total	<u>\$ 79,347</u>	<u>\$ 36,044</u>

- c. Principales hipótesis actuariales:

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

	2021 (%)	2020 (%)
Tasa de descuento	7.88	6.77
Tasa de incremento salarial	4.00	4.00
Tasa de incremento al salario mínimo	19.00 / 4.50*	4.00

*19.00% corresponde a la zona general y 4.50% corresponde a la zona de la frontera norte.

- d. Análisis de sensibilidad

Los análisis de sensibilidad que a continuación se presentan se determinaron en base a los cambios razonablemente posibles de los respectivos supuestos ocurridos al final del periodo que se informa, mientras todas las demás hipótesis se mantienen constantes.

Si la tasa de descuento es de 50 puntos base más alta (más baja), la obligación por beneficio definido disminuiría a \$257,316 o aumentaría a \$283,700.

Si el incremento en el salario previsto aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$270,059 o disminuiría a \$269,306.

Si el incremento del salario mínimo aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$283,225 o disminuiría a \$257,088.

Si la esperanza de vida aumenta (disminuye) en un año, tanto para hombres y mujeres, la obligación de beneficio definido se aumentaría a \$270,441 o disminuiría a \$269,583.

El análisis de sensibilidad presentado anteriormente puede no ser representativo de la variación real en la obligación de beneficios definidos, ya que es poco probable que el cambio en las hipótesis ocurra de forma aislada unas de otras debido a que algunas de las hipótesis pueden estar correlacionadas.

Por otra parte, al presentar el análisis de sensibilidad anterior, el valor presente de las obligaciones por prestaciones definidas se calcula utilizando el método de crédito unitario proyectado al final del periodo del que se reporta, el cual es el mismo que el que se aplicó en el cálculo del pasivo por obligaciones definidas reconocidas en el estado de situación financiera.

No hubo cambios en los métodos e hipótesis utilizados en la preparación del análisis de sensibilidad de años anteriores.



13. Principales costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación se indican a continuación:

	2021	2020
Costo de operación:		
Diésel y gasolina	\$ 6,034,180	\$ 5,087,589
Mano de obra	4,049,497	3,787,277
Renta de carros (Car-Hire)	2,103,884	2,130,085
Arrendamiento de locomotoras	1,998,448	1,841,960
Mantenimiento de terceros a locomotoras	1,310,099	1,124,811
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	963,910	973,905
Derechos de concesión	454,355	404,551
Policía y vigilancia	431,403	481,414
Servicios de conexión y terminal	382,687	345,110
Materiales y refacciones para carros	309,087	280,442
Mantenimiento de terceros a carros	258,190	237,584
Pre-Trip e inspección automotriz	155,633	99,695
Sustracción de bienes	140,186	136,531
Contratistas	116,006	109,778
Gastos-ingresos por siniestros	85,107	110,667
Gastos de viaje	70,761	63,501
Otros	<u>2,414,322</u>	<u>1,831,988</u>
Total de costos de operación	<u>\$ 21,277,755</u>	<u>\$ 19,046,888</u>
Gasto de operación:		
Sueldos	\$ 451,448	\$ 453,759
Honorarios y asesorías	287,571	260,730
Mantenimiento y materiales de equipo de cómputo	142,454	107,607
Mantenimiento de terceros a inmuebles	32,315	31,023
Gastos de telecomunicaciones	25,848	22,313
Propaganda y publicidad	21,506	20,221
Gastos de viaje	21,091	12,875
Capacitación confianza	20,579	5,054
Donativos	9,362	274,966
Licencias de software	4,776	6,351
Arrendamiento de inmuebles	2,304	45
Otros	<u>77,448</u>	<u>62,957</u>
Total gastos de operación	<u>\$ 1,096,702</u>	<u>\$ 1,257,901</u>

14. Capital contable

a. El capital social al 31 de diciembre de 2021 y 2020, 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 del 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>
Capital Social	<u>2,460,123,292</u>	<u>\$ 2,461,828</u>



- b. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de noviembre de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$2,689,856 (equivalente a US\$130,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- c. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 16 de agosto de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,790,163 (equivalente a US\$90,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- d. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 6 de mayo de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$930,281 (equivalente a US\$46,000), el cual fue pagado el 14 de mayo de 2021.
- e. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 12 de febrero de 2021 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,303,822 (equivalente a US\$65,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- f. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de noviembre de 2020 se aprobaron los siguientes dividendos contra las utilidades acumuladas, ratificándose el del 18 de septiembre de 2020:
 1. \$711,242 (equivalente a US\$35,000), el cual fue pagado el 19 de noviembre de 2020.
 2. \$526,730 (equivalente a US\$25,000), el cual fue pagado el 18 de septiembre de 2020.
- g. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de agosto de 2020 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,345,477 (equivalente a US\$61,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- h. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 18 de mayo de 2020 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$970,832 (equivalente a US\$40,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- i. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 14 de febrero de 2020 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$931,540 (equivalente a US\$50,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- j. 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 2021 y 2020 su importe a valor nominal asciende a \$492,366.
- k. La administración de la Entidad revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Entidad. Como parte de esta revisión el Consejo de Administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.
- l. Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre son:

	2021	2020
Cuenta de capital de aportación	\$ <u>9,873,184</u>	\$ <u>9,197,190</u>
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ <u>16,070,383</u>	\$ <u>17,022,771</u>



- m. Los pagos basados en acciones, incluyen inversiones no permanentes en acciones de GMéxico y GMXT y los planes de acciones para empleados.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 contienen las siguientes acciones:

	Acciones	
	2021	2020
1. Inversiones no permanentes:		
– Acciones de GMéxico	7,814,667	7,752,714
– Acciones de GMXT	<u>725,240</u>	<u>817,217</u>
	<u>8,539,907</u>	<u>8,569,931</u>
2. Plan de acciones:		
– 2015 - 2023	585,806	651,787
– 2018 - 2026	<u>2,122,224</u>	<u>1,882,320</u>
	<u>2,708,030</u>	<u>2,534,107</u>
Total	<u><u>11,247,937</u></u>	<u><u>11,104,038</u></u>

Plan de compra de acciones para los empleados - La Entidad cuenta con dos planes de compra de acciones para ciertos empleados a través de dos fideicomisos de los cuales Ferromex es fideicomitente y fideicomisario, mediante los cuales adquiere acciones de GMéxico y GMXT para la venta a sus empleados. El precio de venta fue establecido a su valor razonable de mercado en la fecha de asignación. Cada dos años los empleados podrán retirar el 50% de las acciones pagadas. Los empleados pagarán por las acciones a través de descuentos en la nómina quincenal durante el período de ocho años del plan, o anualmente contra la PTU en el caso de las acciones de GMXT. Al final del período de ocho años, la Entidad asignará al participante un bono de una acción por cada 10 acciones compradas.

Si la acción paga dividendos durante el período de ocho años, los participantes tendrán derecho a recibir el dividendo en efectivo y esos dividendos serán usados para deducir el saldo que se adeuda por las acciones compradas.

En caso de que el empleado renuncie voluntariamente, la Entidad le pagará el precio de compra aplicando una deducción de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de cese involuntario, la Entidad pagará al empleado la diferencia entre el valor razonable de las acciones pagadas en la fecha de término de la relación laboral y el precio de compra. Si el valor razonable de mercado de las acciones es mayor que el precio de compra, la Entidad aplicará una deducción sobre el monto que hay que pagar al empleado de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de jubilación o muerte del empleado, la Entidad entregará al comprador o a su beneficiario legal, las acciones efectivamente pagadas a la fecha de jubilación o deceso.

15. Administración de riesgo

- a. **Políticas contables significativas** - Los detalles de las políticas contables significativas y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.



- b. **Administración del riesgo de capital** - La Entidad administra su capital para asegurar que la misma estará en capacidad de continuar como negocio en marcha mientras que maximizan el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de los saldos de capital. La estrategia general de la Entidad no ha sido modificada en comparación con 2020.

La estructura de capital de la Entidad está compuesta por capital social emitido y utilidades acumuladas como se revela en la Nota 14.

La Entidad no está sujeta a requerimiento alguno impuesto externamente para la administración de su capital.

- c. **Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos** - Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	Riesgo	2021	2020
Activos financieros:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	(i)	\$ 2,706,255	\$ 1,379,369
Cuentas por cobrar:			
Clientes - Neto	(i)	3,826,433	3,804,328
Partes relacionadas	(i)	886,357	592,621
Otras	(i)	<u>18,341</u>	<u>22,661</u>
		<u>\$ 7,437,386</u>	<u>\$ 5,798,979</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:			
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(ii) (iii)	\$ 1,499,587	\$ 1,499,787
Proveedores	(ii) (iii)	1,020,083	1,101,616
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	(ii) (iii)	416,949	357,161
Partes relacionadas	(i)	1,007,723	644,687
Gastos acumulados	(ii)	533,776	717,712
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	(ii)	1,683,191	1,852,488
Deuda a largo plazo	(ii) (iii)	<u>6,987,760</u>	<u>3,496,962</u>
		<u>\$ 13,149,069</u>	<u>\$ 9,670,413</u>

Los activos y pasivos de la Entidad están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen: (i) Riesgo de crédito, (ii) Riesgo de liquidez, (iii) Riesgos financieros de mercado (tasa de interés y divisas).

La Entidad busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias las cuales se describen a continuación:

- c.1 **Administración del riesgo de crédito** - El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En el caso de la Entidad, el principal riesgo de crédito surge del efectivo y equivalentes y de las cuentas por cobrar a clientes. Respecto al efectivo y equivalentes, la Entidad tiene como política únicamente llevar a cabo transacciones con instituciones de reconocida reputación y alta calidad crediticia.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la exposición máxima al riesgo de crédito asciende a \$6,532,688 y \$5,183,697, respectivamente.



- c.2 **Administración del riesgo de liquidez** - La Entidad administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que la Entidad los requiera. La Entidad tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales.

Los vencimientos de la deuda a largo plazo, así como sus tasas de interés, se presentan en la Nota 11.

Al 31 de diciembre, los vencimientos contractuales de los pasivos financieros con base en los períodos de pago son como sigue:

2021	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,499,587	\$ -	\$ -	\$ 1,499,587
Proveedores	1,020,083	-	-	1,020,083
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	416,949	-	-	416,949
Partes relacionadas	1,007,723	-	-	1,007,723
Gastos acumulados	533,776	-	-	533,776
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	976,635	534,617	171,939	1,683,191
Deuda a largo plazo	-	5,299,587	1,688,173	6,987,760
Intereses de deuda	<u>603,292</u>	<u>1,259,940</u>	<u>184,510</u>	<u>2,047,742</u>
Total	<u>\$ 6,058,045</u>	<u>\$ 7,094,144</u>	<u>\$ 2,044,622</u>	<u>\$ 15,196,811</u>

2020	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,499,787	\$ -	\$ -	\$ 1,499,787
Proveedores	1,101,616	-	-	1,101,616
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	357,161	-	-	357,161
Partes relacionadas	644,687	-	-	644,687
Gastos acumulados	717,712	-	-	717,712
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	914,146	868,996	69,346	1,852,488
Deuda a largo plazo	-	3,496,962	-	3,496,962
Intereses de deuda	<u>204,168</u>	<u>547,062</u>	<u>-</u>	<u>751,230</u>
Total	<u>\$ 5,439,277</u>	<u>\$ 4,913,020</u>	<u>\$ 69,346</u>	<u>\$ 10,421,643</u>

- c.3 **Riesgo de mercado** - Las actividades de la Entidad la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en tasas de interés y de tipo de cambio.

- i. **Administración de riesgo de la tasa de interés** - La Entidad se encuentra expuesta a riesgos en la tasa de interés, debido a que una de las emisiones de deuda, fue realizada a tasa variable (TIIE).



El análisis de sensibilidad que determina la Entidad se prepara con base en la exposición a las tasas de interés de la emisión de certificados bursátiles, sostenida en tasas variables. Para ello, se prepara un análisis asumiendo que el importe del pasivo pendiente al final del período sobre el que se informa ha sido el pasivo pendiente para todo el año. Para medir el riesgo en las tasas de interés, se utiliza un incremento o decremento de 0.071 puntos, lo cual representa la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de interés.

Si las tasas de interés hubieran estado 0.003 puntos por encima/por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes:

El resultado del periodo que terminó el 31 de diciembre de 2021 disminuiría/aumentaría \$11,503. Esto es principalmente atribuible a la exposición de la Entidad a las tasas de interés sobre sus préstamos a tasa variable.

La sensibilidad a las tasas de interés de la Entidad ha aumentado durante el año en curso debido principalmente al incremento en la variable de instrumentos de deuda.

- ii. **Administración de riesgo cambiario** - La Entidad realiza transacciones denominadas en moneda extranjera; consecuentemente está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

El siguiente análisis detalla la sensibilidad de la Entidad a un incremento/decremento de 2.7% para 2021 y 8.1% para 2020 que representan las tasas de sensibilidad utilizadas cuando se reporta el riesgo cambiario y representan la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de cambio. El análisis de sensibilidad incluye únicamente las partidas monetarias pendientes denominadas en moneda extranjera y ajusta su conversión al final de los ejercicios. Si se presentara un debilitamiento en los porcentajes señalados, en el peso con respecto al dólar estadounidense, entonces habría un impacto comparable sobre los resultados de:

	Efecto en miles de dólares estadounidenses*	
	2021	2020
Resultados	\$ 222	\$ (2,395)

- * Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en dólares estadounidenses en la Entidad al final del ejercicio sobre el que se informa.

La sensibilidad de la Entidad a la moneda extranjera ha aumentado durante el periodo actual principalmente por el aumento en clientes y partes relacionadas y al decremento en cuentas por cobrar a otros ferrocarriles, inversiones bancarias y anticipos a proveedores, así como por el efecto en el aumento en el tipo de cambio.

En opinión de la administración, el análisis de sensibilidad no es representativo del riesgo cambiario inherente, ya que la exposición al final del ejercicio no refleja la exposición durante el año.

Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del ejercicio sobre el que se informa son los siguientes:

	2021	2020
Miles de dólares estadounidenses:		
Activos monetarios	\$ 148,422	\$ 109,788
Pasivos monetarios	(140,285)	(139,542)
Posición neta larga (corta)	\$ 8,137	\$ (29,754)
Equivalentes en pesos	\$ 167,488	\$ (593,554)



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

	Miles de dólares estadounidenses	
	2021	2020
Ingresos:		
Ingresos por servicios	\$ 902,599	\$ 742,737
Renta de carros (Car-Hire)	21,549	18,346
Recuperación de siniestros	1,374	67
Venta de durmientes y refacciones	1,239	730
Intereses	37	97
Arrendamiento de locomotoras	<u>1</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 926,799</u>	<u>\$ 761,977</u>
Egresos:		
Renta de carros (Car-Hire)	\$ 126,439	\$ 118,125
Compra de materiales	103,623	74,149
Renta de equipo tractivo	96,943	95,082
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	87,557	88,779
Mantenimiento de locomotoras y carros	31,217	25,793
Compra de activo fijo	30,107	32,595
Asistencia técnica y otros	8,249	11,273
Gastos por siniestros	3,886	1,781
Asesoría legal y especializada	2,000	2,000
Maniobras	1,809	1,186
Arrendamiento de oficina	1,651	1,585
Intereses y comisiones pagadas	<u>64</u>	<u>56</u>
	<u>\$ 493,545</u>	<u>\$ 452,404</u>

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

	2021	2020	9 de marzo de 2022
Dólar estadounidense	<u>\$ 20.5835</u>	<u>\$ 19.9487</u>	<u>\$ 21.1947</u>

- d. **Valor razonable de los instrumentos financieros** - El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por la Entidad usando la información disponible en el mercado u otras técnicas de valuación que requieren de juicio para desarrollar e interpretar las estimaciones de valores razonables, asimismo utiliza supuestos que se basan en las condiciones de mercado existentes a cada una de las fechas del estado de posición financiera. Consecuentemente, los montos estimados que se presentan no necesariamente son indicativos de los montos que la Entidad podría realizar en un intercambio de mercado actual. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podrían tener un efecto material en los montos estimados de valor razonable.

Los importes de efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, así como las cuentas por cobrar y por pagar de terceros y partes relacionadas, se aproximan a su valor razonable porque tienen vencimientos a corto plazo. La deuda a largo plazo de la Entidad se registra a su costo amortizado y consiste en deuda que genera intereses a tasas fijas que están relacionadas a indicadores de mercado. Para obtener y revelar el valor razonable de la deuda a largo plazo se utilizan los precios de cotización del mercado o las cotizaciones de los operadores para instrumentos similares.



Los importes en libros de los instrumentos financieros por categoría y sus valores razonables estimados al 31 de diciembre de 2021 y 2020 son como sigue:

	2021		2020	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 2,706,255	\$ 2,706,255	\$ 1,379,369	\$ 1,379,369
Cuentas por cobrar	4,712,790	4,712,790	4,396,949	4,396,949
Otras	<u>18,341</u>	<u>18,341</u>	<u>22,661</u>	<u>22,661</u>
	<u>\$ 7,437,386</u>	<u>\$ 7,437,386</u>	<u>\$ 5,798,979</u>	<u>\$ 5,798,979</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:				
Cuentas por pagar	\$ 2,444,755	\$ 2,444,755	\$ 2,103,464	\$ 2,103,464
Gastos acumulados	533,776	533,776	717,712	717,712
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	1,683,191	1,683,191	1,852,488	1,852,488
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	<u>8,487,347</u>	<u>9,865,608</u>	<u>4,996,749</u>	<u>5,531,669</u>
	<u>\$ 13,149,069</u>	<u>\$ 14,527,330</u>	<u>\$ 9,670,413</u>	<u>\$ 10,205,333</u>

16. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	2021	2020
Por cobrar:		
Union Pacific Railroad, Co.	\$ 426,524	\$ 330,319
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	255,420	-
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	150,718	161,473
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A. de C.V.	19,949	17,687
UP Logistic de México, S. de R.L.	11,607	7,098
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	10,938	10,731
Mexicana de Cobre, S.A. de C.V.	4,771	12,669
Texas Pacífico Transportation, LTD.	2,365	2,045
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	2,160	2,094
México Proyectos y Desarrollos Servicios, S.A. de C.V.	1,209	1,333
Operadora de Minas de Nacozari, S.A. de C.V.	696	1,405
Coordinadora Ferrosur, S.A. de C.V.	-	3,281
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	-	35,408
Florida East Coast Railway, LLC.	-	6,134
GMéxico Transportes, S.A. de C.V.	-	700
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	-	223
Grupo México Servicios, S.A. de C.V.	-	14
Servicio y Control Empresarial, S.A. de C.V.	-	5
Buenavista del Cobre, S.A. de C.V.	-	2
	<u>\$ 886,357</u>	<u>\$ 592,621</u>



	2021	2020
Por pagar:		
Ferrosur, S.A. de C.V.	\$ 638,006	\$ 249,047
TTX Company	207,150	196,426
Intermodal México, S.A. de C.V.	105,974	116,606
Grupo México Servicios, S.A. de C.V.	23,877	-
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	20,500	-
PS Technology, Inc.	8,464	3,168
Eólica el Retiro, S.A.P.I. de C.V.	2,235	2,458
GMéxico Transportes, S.A. de C.V.	1,053	-
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	440	3
Grupo México Servicios de Ingeniería, S.A. de C.V.	21	31,862
Grupo México, S.A.B. de C.V.	3	21,944
Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V.	-	11,766
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	-	11,107
Operadora de Cinemas, S.A. de C.V.	-	300
	<u>\$ 1,007,723</u>	<u>\$ 644,687</u>

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

	2021	2020
Ingresos:		
Servicios de transportación prestados	\$ 5,312,231	\$ 4,665,964
Renta de carros (Car-Hire)	102,316	124,474
Asesoría legal y especializada	23,816	42,158
Intereses	12,147	-
Recuperación de donativos	-	40,617
	<u>\$ 5,450,510</u>	<u>\$ 4,873,213</u>
Egresos:		
Renta de locomotoras	\$ 1,998,449	\$ 1,841,960
Fletes interlineales	1,673,988	1,473,364
Renta de carros (Car-Hire)	1,579,542	1,629,783
Renta de unidades de arrastre y contenedores	826,498	837,222
Maniobras	462,918	332,608
Otros servicios	322,176	438,571
Adquisición de activo fijo	311,899	742,393
Arrastres	179,724	147,146
Reparación de carros	108,979	112,670
Mantenimiento locomotoras	108,909	-
Servicios de asesoría y licencias para software	99,497	90,909
Inspección automotriz	52,549	39,910
Asesoría legal y especializada	40,893	42,735
Arrendamiento de oficina	33,589	34,977
Fletes misceláneos	31,759	98,527
Siniestros	16,197	21,810
Derechos de paso	9,269	5,571
	<u>\$ 7,856,835</u>	<u>\$ 7,890,156</u>



17. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2021 y 2020 y continuará al 30% para 2022 y años posteriores.

- a. La provisión para ISR se analiza cómo se muestra a continuación:

	2021	2020
ISR causado	\$ 2,171,573	\$ 2,052,131
Impuesto diferido del ejercicio	<u>527,384</u>	<u>(356,975)</u>
Total provisión	<u>\$ 2,698,957</u>	<u>\$ 1,695,156</u>

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

2021	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 107,808	\$ (24,997)	\$ -	\$ 82,811
Proveedores	138,016	(52,264)	-	85,752
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	185,593	(19,127)	-	166,466
Pasivos acumulados y acreedores	52,082	6,670	-	58,752
Part. de los trabajadores en las ut.	454,287	(222,770)	-	231,517
Beneficios a los empleados	57,195	9,169	14,635	80,999
Deuda a corto y largo plazo	<u>14</u>	<u>16</u>	<u>-</u>	<u>30</u>
Total del impuesto anticipado activo	994,995	(303,303)	14,635	706,327
Inventarios	(187,744)	(13,496)	-	(201,240)
Inmuebles, maq. y equipo	(2,126,204)	(70,443)	-	(2,196,647)
Títulos de concesión	(77,713)	10,340	-	(67,373)
Pagos anticipados	(50,431)	(132,389)	-	(182,820)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(11,905)</u>	<u>(18,093)</u>	<u>27,678</u>	<u>(2,320)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(2,453,997)</u>	<u>(224,081)</u>	<u>27,678</u>	<u>(2,650,400)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$(1,459,002)</u>	<u>\$ (527,384)</u>	<u>\$ 42,313</u>	<u>\$(1,944,073)</u>

2020	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Clientes	\$ 100,117	\$ 7,691	\$ -	\$ 107,808
Proveedores	103,503	34,513	-	138,016
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	183,391	2,202	-	185,593
Pasivos acumulados y acreedores	41,680	10,402	-	52,082
Part. de los trabajadores en las ut.	232,146	222,141	-	454,287
Beneficios a los empleados	46,382	7,146	3,667	57,195
Deuda a corto y largo plazo	<u>214</u>	<u>(200)</u>	<u>-</u>	<u>14</u>
Total del impuesto anticipado activo	707,433	283,895	3,667	994,995



2020	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Inventarios	(245,638)	57,894	-	(187,744)
Inmuebles, maq. y equipo	(2,002,214)	(123,990)	-	(2,126,204)
Títulos de concesión	(87,614)	9,901	-	(77,713)
Plan de acciones	-	(786)	786	-
Pagos anticipados	(166,628)	116,197	-	(50,431)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(25,769)</u>	<u>13,864</u>	<u>-</u>	<u>(11,905)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(2,527,863)</u>	<u>73,080</u>	<u>786</u>	<u>(2,453,997)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (1,820,430)</u>	<u>\$ 356,975</u>	<u>\$ 4,453</u>	<u>\$ (1,459,002)</u>

- c. 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:

	2021		2020	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 9,195,182	-	\$ 6,996,408	-
Impuesto causado	2,758,555	30	2,098,922	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes y gastos no deducibles	111,939	1	141,447	2
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable-fiscal	<u>(171,537)</u>	<u>(2)</u>	<u>(545,213)</u>	<u>(8)</u>
	<u>\$ 2,698,957</u>	<u>29</u>	<u>\$ 1,695,156</u>	<u>24</u>

18. Contratos de mantenimiento

La Entidad tiene celebrado un contrato con Alstom Transport México, S.A. de C.V. (“ALSTOM”), otro con Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. (“PROGRESS”) y otro con Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. (“LMS”) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores (“overhauls”) de algunas locomotoras de la Entidad, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
ALSTOM	187	Julio 2016	Diciembre 2021
PROGRESS	117	Junio 2006	Junio 2026
LMS	<u>191</u>	Mayo 1999	Diciembre 2032
Total	<u>495</u>		

La Entidad tiene el derecho de rescindir los contratos de mantenimiento, asumiendo en ese caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con ALSTOM puede concluirse de manera anticipada, teniendo la Entidad que pagar el importe equivalente a tres meses del salario de todo el personal sindicalizado, los pagos no realizados correspondientes a los servicios de mantenimiento previamente prestados, el valor comercial del total del inventario de los materiales, partes, componentes y herramientas y pedidos pendientes con proveedores que ALSTOM tenga en ese momento, los gastos incurridos por ALSTOM o en proceso para: inversiones, trabajos adicionales y modernizaciones de las Locomotoras que hayan sido aprobados previamente por la Entidad, más el equivalente a seis meses de la cuota diaria en caso de que la fecha efectiva de terminación anticipada sea entre los años 2022 y 2023, o el equivalente a tres meses de la cuota diaria en caso de que la fecha efectiva de terminación anticipada sea entre los años 2024 y 2025.



La Entidad puede terminar anticipadamente el contrato con PROGRESS a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 10 meses de facturación por cuotas de mantenimiento.

El contrato con LMS por 191 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en USD y de las tarifas de reparaciones por overhauls alcancen o excedan US\$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Entidad puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US\$34.0 millones.

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como costo del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020, el importe cargado a resultados ascendió a \$1,310,099 y \$1,124,811, respectivamente.

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

19. Compromisos y contingencias

a. **Procesos judiciales y administrativos** - La Entidad está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad 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 y administrativos en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:

- a.1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT") uno derivado de la modificación al trazo de la Vía de Ferromex y el otro en contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco. Actualmente estos juicios se ventilan antes las autoridades correspondientes. La Entidad está en espera de la resolución correspondiente.
- a.2 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la COFECE, por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

El 8 de octubre de 2018 se notificó a GMéxico el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2018-119 para que, en su carácter de tercero coadyuvante relacionado con el mercado que se investiga, proporcionara diversa información y documentos; posteriormente el 8 de noviembre de 2018, GMéxico presentó el escrito de desahogo al Requerimiento ante la COFECE, entregando la información y documentación solicitados por la misma.

El 21 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se notificó a GMéxico los acuerdos mediante los cuales se reiteran ciertas preguntas para aclarar la información ya presentada. Es por lo anterior que el 29 de noviembre y 19 de diciembre de 2018, respectivamente, GMéxico presentó los escritos de desahogo a los requerimientos, aclarando la información y documentación solicitada.

El 21 de diciembre de 2018 y 7 de enero de 2019, GMéxico presentó escritos en alcance respecto al escrito presentado el 19 de diciembre ante la COFECE, entregando la información y documentación requerida.



El día 14 de enero de 2019, se notificó a GMéxico el acuerdo mediante el cual se reiteran nuevamente ciertas preguntas para aclarar a la información ya presentada. Por lo anterior, GMéxico dio respuesta mediante escrito presentado el 22 de enero de 2019, aclarando la información y documentación solicitada.

El día primero de febrero de 2019 la COFECE notificó a GMéxico un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado en su totalidad el Oficio y se identifica como confidencial cierta información solicitada con tal carácter.

Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMéxico el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la COFECE determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes. La administración de la Entidad ha evaluado que el impacto que se tendría en los resultados financieros no sería significativo.

GMéxico promovió una demanda de amparo indirecto ante los Juzgados de Distrito en Materia Administrativa, Especializados en Competencia Económica, en contra de la resolución emitida por el Pleno de la COFECE en el expediente DC-003-2018, misma que ya fue admitida a trámite desde el día 6 de marzo de 2020, en todos sus términos y a la fecha el litigio se encuentra en trámite.

El 12 de agosto de 2020, GMéxico ofreció una prueba pericial en el juicio de amparo con la finalidad de demostrar la incorrecta metodología empleada por las autoridades responsables para determinar la ausencia de condiciones de competencia económica en los mercados relevantes.

Por lo anterior, con la finalidad de dar oportunidad de que se desahogue dicha prueba pericial, la audiencia constitucional que se encontraba fijada para el 8 de octubre de 2020, fue diferida para ser celebrada el día 25 de marzo de 2021.

Asimismo, la COFECE solicitó se confirmara si las quejas promovieron algún medio de defensa en contra de los Lineamientos generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicados en el DOF el día 4 de febrero de 2020 y los acuerdos ARTF 163/2020 y ARTF 164/2020.

El acuerdo recaído a dicha solicitud se notificó a GMéxico el día 18 de febrero de 2021, en el que se requirió informar si efectivamente se había hecho valer algún medio de impugnación.

En cumplimiento a lo anterior, el día 3 de marzo de 2021, se presentó el escrito de desahogo al requerimiento formulado, en el que se hizo del conocimiento del Juez de Distrito que tanto Ferrosur como Ferromex efectivamente impugnaron los Acuerdos y Lineamientos de referencia ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, mismos que se encuentran radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4 respectivamente.

En atención a lo anterior, el Juez de Distrito requirió al Tribunal Federal de Justicia Administrativa para que remitiera copia certificada de las constancias que integran los juicios radicados bajo los expedientes número 17748/20-17-13-2 y 17767/20-17-02-4, respectivamente; requerimiento que fue desahogado el 16 de julio de 2021.

El 2 de julio de 2021 se rindió el informe justificado por parte de la autoridad. Posteriormente, el 4 de agosto del mismo año se tuvieron por ratificados los peritos de las partes.

La audiencia constitucional estaba fijada para el 9 de febrero de 2022, sin embargo, fue diferida para el 25 de marzo de 2022, debido a que aún no se ha desahogado la prueba pericial.



- a.3 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.
- a.4 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 2021 y 2020, respecto de las demandas laborales, fue de \$1,597 y \$1,999, respectivamente.
- b. **Otros compromisos** - Las operaciones de la Entidad están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, 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 Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen leyes ambientales, y tiene la capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2021 se tienen abiertos dos expedientes administrativos con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”) relacionado con derrames de productos químicos al suelo, por el cual la autoridad podría imponer sanciones económicas, sin embargo, este evento no tuvo relevancia o impacto en los estados financieros de la Entidad. 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 Entidad 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 2021 y de 2020 el importe cargado a resultados ascendió a \$454,355 y \$404,551, respectivamente.

Se tiene celebrado un contrato con PEMEX Transformación Industrial por el cual la Entidad tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 7,550 metros cúbicos y un máximo de 12,920 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de crédito de ventas al mayoreo de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y la Entidad, el cual entró en vigor a partir de la fecha en que ambas partes lo hayan firmado utilizando firmas electrónicas avanzadas y hasta el 8 de mayo de 2024.

Las obligaciones mínimas por los compromisos relacionados con equipo de arrastre y otros, por los siguientes ejercicios son como sigue:

	Miles			
	Dólares	Equivalente en pesos	Pesos	Total Pesos
2022	\$ 143,870	\$ 2,961,348	\$ 220,639	\$ 3,181,987
2023	144,477	2,973,842	231,671	3,205,513
2024	146,494	3,015,359	243,255	3,258,614
2025	148,617	3,059,058	255,418	3,314,476
2026 en adelante	<u>179,547</u>	<u>3,695,706</u>	<u>268,188</u>	<u>3,963,894</u>
Total de pagos mínimos	<u>\$ 763,005</u>	<u>\$ 15,705,313</u>	<u>\$ 1,219,171</u>	<u>\$ 16,924,484</u>

Los costos relacionados con equipo de arrastre y otros cargados a resultados de 2021 y 2020 fueron de \$2,989,963 y \$2,846,239 respectivamente.



20. Segmentos de operación

Durante el año 2021, el 98.5% de los ingresos de la Entidad provinieron de los siguientes segmentos de negocio; Agrícolas con el 33.5%, Minerales 11.0 %, Automotriz 10.1%, Productos Industriales 9.1%, Energía 8.0%, Químicos y Fertilizantes 7.6%, Intermodal 7.9%, Metales 6.3% y Cemento 5.0%. Los otros servicios que representan el 1.5% de los ingresos, incluyen: servicios comerciales diversos y servicio de transporte de pasajeros.

21. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 9 de marzo de 2022 por el Ing. Isaac Franklin Unkind, Director General de Administración y la C.P. Claudia Abaunza Castillo, Director de Finanzas, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

* * * * *



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 2020 y 2019, e Informe de los
auditores independientes del 3 de
marzo de 2021



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

Informe de los auditores independientes y estados financieros 2020 y 2019

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados de posición financiera	5
Estados de resultados y otros resultados integrales	6
Estados de cambios en el capital contable	7
Estados de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros	9



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (la "Entidad"), subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. ("GFM"), que comprenden los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2020 y 2019, los estados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, así como las notas explicativas de los estados financieros que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V., al 31 de diciembre de 2020 y 2019, así como su desempeño financiero y flujos de efectivo correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros* de nuestro informe. Somos independientes de la Entidad de conformidad con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código de Ética del IESBA) y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (Código de Ética del IMCP), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Párrafo de énfasis

Pandemia por COVID 19 - Como se menciona en la nota 3 a los estados financieros consolidados adjuntos, durante los últimos meses de 2019 apareció la enfermedad viral COVID-19 causada por el coronavirus SARS-CoV-2; misma que fue declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como Pandemia Global el 11 de marzo de 2020. Su expansión global motivó una serie de medidas de contención en las diferentes geografías donde opera la Entidad; adicionalmente se tomaron medidas sanitarias impuestas por las autoridades mexicanas, mismas que fueron publicadas el 31 de marzo de 2020 en el Diario Oficial de la Federación; en su artículo primero inciso C se establece que el sector logístico está calificado como sector fundamental de la economía.

Como se establece en la nota 3 a la fecha de los estados financieros, la Entidad no se ha visto afectada por paros y cierres ocasionados por la mencionada enfermedad; se establecieron estrategias operativas y comerciales para contener el incremento de costos y gastos.



Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

Reconocimiento de ingresos por servicios de flete

Las normas de auditoría nos requieren evaluar el riesgo de error en el reconocimiento de ingresos, que hemos particularizado al riesgo de registro de provisiones de ingresos sesgadas, sobrevaluación de los ingresos a través de registros de diario no soportados, o registro incorrecto de transacciones significativas o inusuales sin autorización o razón de negocios.

Nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, los siguientes: a) revisamos las provisiones de ingresos en busca de posibles sesgos, evaluamos los juicios y decisiones de la administración en la preparación de estimaciones; b) enfocamos nuestra revisión de asientos de diario al cierre del ejercicio, revisando la evidencia documental y debida aprobación; c) realizamos procedimientos para identificar transacciones que se encontraran fuera del curso normal y, en su caso, evaluamos la razón de negocios o la falta de la misma; y, d) realizamos pruebas analíticas respecto a la tendencia de los ingresos. No identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Inversiones en inmuebles, maquinaria y equipo

La Entidad ha efectuado fuertes inversiones de capital en los últimos años destinadas para la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, patios, laderos y terminales, registradas en Inmuebles, maquinaria y equipo. Como consecuencia evaluamos posibles riesgos de que se capitalicen elementos que no cumplen con las políticas contables de la Entidad; que elementos que cumplen con las políticas no sean capitalizados; que las políticas de capitalización no cumplan con las normas contables; que las vidas útiles y valores residuales no reflejen las condiciones actuales; o, que existan indicios de deterioro de los activos que no sean detectados y evaluados apropiadamente.

Como parte de nuestros procedimientos de auditoría: a) revisamos el soporte documental de muestras estadísticas de los incrementos de las construcciones en proceso, verificando por cada partida seleccionada que fuera probable que la Entidad obtenga los beneficios económicos futuros; b) probamos que el periodo de inicio de depreciación fuera el adecuado; c) obtuvimos los presupuestos de inversiones autorizadas y realizamos conciliaciones contra registros contables; y, d) confirmamos a través de pruebas que no hubiera habido cambios en las políticas contables referentes a la asignación de vidas útiles. No identificamos materialización de alguno de los riesgos indicados.

Información distinta de los estados financieros y del informe del auditor

La administración de la Entidad es responsable por “la otra información” que será incorporada en el Reporte Anual que la Entidad está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones (las Disposiciones). El Reporte Anual se espera esté disponible para nuestra lectura después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión de los estados financieros no cubrirá “la otra información” y nosotros no expresaremos ninguna forma de seguridad sobre ella.



En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad será leer el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la otra información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la leyenda sobre la lectura del informe anual, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones.

Responsabilidades de la administración y de los responsables del gobierno de la Entidad en relación con los estados financieros.

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros libres de error material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Entidad de continuar como empresa en funcionamiento, revelando según corresponda, las cuestiones relacionadas con la Entidad en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la administración tiene intención de liquidar la Entidad o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los encargados del gobierno de la Entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Entidad.

Responsabilidad del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros en su conjunto están libres de desviaciones materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de los auditores que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose de los estados financieros.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos el juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección materiales de los estados financieros, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtuvimos evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtuvimos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con el fin de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.



- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándose en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de los auditores sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de los auditores. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y contenido de los estados financieros, incluida la información revelada, y si los estados financieros representan las transacciones y eventos relevantes de un modo que logran la presentación razonable.

Comunicamos a los responsables del gobierno de la Entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Entidad una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno de la Entidad, determinamos que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros del período actual y que son en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de los auditores, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

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

C. P. C. Ramiro Arturo García Bello
3 de marzo de 2021
Ciudad de México, México



Estados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019
(En miles de pesos)

Activo	2020	2019
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,379,369	\$ 662,927
Cuentas por cobrar:		
Clientes - Neto	3,804,328	3,653,546
Impuestos por recuperar	805	177,095
Partes relacionadas	592,621	1,051,691
Otras	<u>22,661</u>	<u>25,091</u>
	<u>4,420,415</u>	<u>4,907,423</u>
Inventarios - Neto	625,814	818,791
Pagos anticipados	<u>270,810</u>	<u>149,335</u>
Total de activo circulante	<u>6,696,408</u>	<u>6,538,476</u>
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	31,591,542	30,484,233
Activos por derechos de uso - Neto	1,892,171	2,415,889
Títulos de concesión - Neto	259,042	292,048
Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes	227,306	265,188
Pagos anticipados a largo plazo	<u>57,754</u>	<u>92,913</u>
Total	<u>\$ 40,724,223</u>	<u>\$ 40,088,747</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros.



Pasivo y capital contable	2020	2019
Pasivo circulante:		
Deuda	\$ 1,499,787	\$ -
Proveedores	1,101,616	1,043,899
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	357,161	381,282
Obligaciones bajo arrendamiento	914,146	937,180
Gastos acumulados	717,712	651,769
Impuesto sobre la renta y otros impuestos por pagar	806,485	381,906
Partes relacionadas	644,687	528,261
Participación de los trabajadores en las utilidades	<u>747,621</u>	<u>781,061</u>
Total de pasivo circulante	<u>6,789,215</u>	<u>4,705,358</u>
Pasivo a largo plazo:		
Deuda	3,496,962	4,994,791
Obligaciones bajo arrendamiento	938,342	1,392,812
Beneficios a los empleados	190,651	154,608
Impuesto sobre la renta diferido	<u>1,459,002</u>	<u>1,820,430</u>
Total de pasivo a largo plazo	<u>6,084,957</u>	<u>8,362,641</u>
Total de pasivo	12,874,172	13,067,999
Capital contable:		
Capital social	2,461,828	2,461,828
Utilidades acumuladas	25,558,226	24,742,795
Otras cuentas de capital	<u>(170,003)</u>	<u>(183,875)</u>
Total de capital contable	<u>27,850,051</u>	<u>27,020,748</u>
Total	<u>\$ 40,724,223</u>	<u>\$ 40,088,747</u>

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

Estados de resultados y otros resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020 y 2019
(En miles de pesos)

	2020	2019
Ingresos por servicios	\$ 32,197,996	\$ 33,048,324
Costos y gastos de operación:		
Directos	19,046,888	19,754,527
Participación de los trabajadores en las utilidades	738,074	765,332
Depreciación	3,631,288	3,468,373
Amortización de títulos de concesión	38,792	39,990
Administración	<u>1,257,901</u>	<u>1,019,328</u>
	24,712,943	25,047,550
Otros ingresos - Neto	<u>(55,114)</u>	<u>(101,556)</u>
Utilidad de operación	7,540,167	8,102,330
Costo financiero:		
Intereses devengados a cargo	422,194	458,064
Intereses ganados	(65,543)	(66,819)
Pérdida (utilidad) en cambios - Neta	<u>149,226</u>	<u>(78,718)</u>
	505,877	312,527
Participación en la pérdida de asociada	<u>37,882</u>	<u>89,602</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	6,996,408	7,700,201
Impuestos a la utilidad	<u>1,695,156</u>	<u>1,923,535</u>
Utilidad neta	<u>\$ 5,301,252</u>	<u>\$ 5,776,666</u>
Otros resultados integrales netos de impuestos a la utilidad:		
Partidas que no se reclasificarán a la utilidad:		
Valuación de acciones	4,441	6,170
ISR diferido por valuación de acciones	(786)	786
Pérdida actuarial	12,224	30,616
Impuesto sobre la renta diferido por pérdida actuarial	(3,667)	(9,185)
Resultado por cobertura de flujos de efectivo	<u>(26,084)</u>	<u>-</u>
Resultado integral	<u>\$ 5,315,124</u>	<u>\$ 5,748,279</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 cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020 y 2019

(En miles de pesos)

	Capital social	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Total capital contable
Saldos al 1 de enero de 2019	\$ 2,461,828	\$ 23,502,835	\$ (155,488)	\$ 25,809,175
Dividendos pagados	-	(4,536,706)	-	(4,536,706)
Resultado integral	<u>-</u>	<u>5,776,666</u>	<u>(28,387)</u>	<u>5,748,279</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2019	2,461,828	24,742,795	(183,875)	27,020,748
Dividendos pagados	-	(4,485,821)	-	(4,485,821)
Resultado integral	<u>-</u>	<u>5,301,252</u>	<u>13,872</u>	<u>5,315,124</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2020	<u>\$ 2,461,828</u>	<u>\$ 25,558,226</u>	<u>\$ (170,003)</u>	<u>\$ 27,850,051</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 2020 y 2019

(En miles de pesos)

	2020	2019
Actividades de operación:		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 6,996,408	\$ 7,700,201
Depreciación	3,631,288	3,468,373
Amortización de títulos de concesión	38,792	39,990
Amortización de otros activos	4,466	4,710
Intereses ganados	(65,543)	(66,819)
Participación en la pérdida de asociada	37,882	89,602
Pérdida por venta de inmuebles, maquinaria y equipo	203	7,652
Pérdida (utilidad) cambiaria no realizada	74,621	(271,455)
Otras partidas	(5,383)	(37,047)
Intereses devengados a cargo	<u>422,194</u>	<u>458,064</u>
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	11,134,928	11,393,271
(Aumento) disminución en:		
Cuentas por cobrar	(154,670)	(54,046)
Otras cuentas por cobrar	637,792	189,399
Otros activos	(584,144)	269,303
Inventarios	192,884	(75,067)
Aumento (disminución) en:		
Otros pasivos	712,800	271,701
Intereses por arrendamiento	(84,672)	(91,852)
Impuestos a la utilidad pagados	(1,529,333)	(1,238,688)
Proveedores	<u>58,062</u>	<u>(139,654)</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	<u>10,383,647</u>	<u>10,524,367</u>
Actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(3,731,562)	(5,041,697)
Adquisiciones de activos intangibles	(5,786)	-
Intereses ganados	65,543	66,819
Venta de inmuebles, maquinaria y equipo	<u>10,845</u>	<u>9,258</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(3,660,960)	(4,965,620)
Actividades de financiamiento:		
Dividendos pagados	(4,485,821)	(4,536,706)
Intereses pagados	(408,337)	(408,337)
Pagos de arrendamiento	<u>(1,174,094)</u>	<u>(1,055,692)</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	<u>(6,068,252)</u>	<u>(6,000,735)</u>
Aumento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	654,435	(441,988)
Efecto de las variaciones del tipo de cambio en el balance de efectivo	62,007	140,694
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	<u>662,927</u>	<u>964,221</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	<u>\$ 1,379,369</u>	<u>\$ 662,927</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

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020 y 2019

(En miles de pesos)

1. Actividades

Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (“Ferromex” o la “Entidad”) 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 Entidad 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 Entidad 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 Entidad 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 Entidad y un 25% de las acciones de Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. (“FTVM”), entidad responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En agosto de 1999, la Entidad 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, iniciando el 1 de septiembre de 1999.

La Entidad 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. Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y revisadas

a. Cambios en las políticas contables

La Entidad aplicó un cambio de política contable respecto a los planes de acciones para empleados, pasando de IFRS 2 “Pagos basados en acciones” a IAS 32, la cual establece que, si una entidad readquiriese sus instrumentos de patrimonio propios, esos instrumentos (“acciones propias en cartera”) se deducirá del patrimonio. No se reconocerá ninguna pérdida o ganancia en el resultado del ejercicio derivada de la compra, venta, emisión o amortización de los instrumentos de patrimonio propios de la entidad. Estas acciones propias podrán ser adquiridas por la entidad o por otros miembros del grupo. La contraprestación pagada o recibida se reconocerá directamente en el patrimonio.

La tabla siguiente resume el impacto de los cambios en las políticas contables en los estados financieros de la Entidad:

	Reclasificado retrospectivamente	Disminución por las reclasificaciones	Originalmente reportado
Otros activos - Neto	\$ -	\$ (630,692)	\$ 630,692
Impuesto sobre la renta diferido	\$ 1,820,430	\$ (71,587)	\$ 1,892,017
Otras cuentas de capital	\$ (183,875)	\$ (558,805)	\$ 374,930



b. ***Aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS" o "IAS") nuevas y revisadas que son obligatorias para el año en curso***

En el año en curso, la Entidad implementó una serie de IFRS nuevas y modificadas, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB" por sus siglas en inglés) las cuales son obligatorias y entraron en vigor a partir de los ejercicios que iniciaron en o después del 1 de enero de 2020.

Impacto inicial de la aplicación de otras IFRS nuevas y modificadas que son efectivas para los ejercicios y periodos de reporte que comiencen a partir del 1 de enero de 2020

En el presente año, la Entidad ha aplicado las modificaciones e interpretaciones a IFRS abajo mencionadas emitidas por el Comité que son efectivas por el periodo de reporte que empiece a partir del 1 de enero de 2020. La adopción no ha tenido algún impacto material en las revelaciones o en las cantidades de estos estados financieros.

Modificaciones a las referencias del Marco Conceptual en las IFRS

La Entidad ha adoptado las modificaciones incluidas en *Modificaciones a las referencias del Marco Conceptual en las IFRS* por primera vez en este año. Las modificaciones incluyen enmiendas derivadas a las normas afectadas que ahora se refieren al nuevo *Marco Conceptual*. No todas las modificaciones, sin embargo, actualizan dichos pronunciamientos con respecto a las referencias y frases del *Marco Conceptual* que se refieren al *Marco Conceptual* revisado. Algunos pronunciamientos solo se actualizan para indicar a que versión del *Marco Conceptual* hacen referencia (el *Marco Conceptual* del IASC adoptado por el IASB en 2001, el *Marco Conceptual* del IASB de 2010, o el nuevo y revisado *Marco Conceptual* de 2018) o para indicar las definiciones de las normas que no han sido actualizadas con las nuevas definiciones desarrolladas en el *Marco Conceptual* revisado.

Las normas que han tenido modificaciones aplicables a la Entidad son IFRS 2, IAS 1, IAS 8, IAS 34, IAS 37, IAS 38 y IFRIC 22.

Modificaciones a la IAS 1 y a la IAS 8 Definición de materialidad

La Entidad ha adoptado las modificaciones a la IAS 1 y la IAS 8 en el año. Las modificaciones hicieron la definición "material" en las IAS 1 más fácil de entender y no se pretende alterar el concepto subyacente de materialidad en las IFRS. El concepto de "oscurecer" la información material con información inmaterial ha sido incluido como parte de la nueva definición.

El umbral de la materialidad que influye en los usuarios ha sido cambiado de 'podrían influenciar' a 'razonablemente se espera que puedan influenciar'.

La definición de "material" en la IAS 8 ha sido reemplazada por una referencia a la definición en la IAS 1. Además, el IASB modificó otras normas y el *Marco Conceptual* para contener una definición de "material" para asegurar consistencia.

Normas IFRS nuevas y modificadas que aún no son efectivas

En la fecha de autorización de estos estados financieros, la Entidad no ha aplicado las siguientes Normas IFRS nuevas y modificadas que se han emitido pero que aún no están vigentes:

Modificaciones a IAS 1	Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes.
Modificaciones a IFRS 3	Referencias al marco conceptual
Mejoras anuales a IFRS	IFRS 16 Arrendamientos
ciclo del 2018 - 2020	



La administración no espera que la adopción de los estándares antes mencionados tenga un impacto importante en los estados financieros de la Entidad en períodos futuros.

Modificaciones a IAS 1 Clasificación de Pasivos como Circulante y No-circulante

Las modificaciones a IAS 1 afectan solo a la presentación de los pasivos como circulantes y no circulantes en el estado de posición financiera y no por el monto o tiempo en el cual se reconoce cualquier activo, pasivo, ingreso o gasto, o la información revelada acerca de esas partidas.

Las modificaciones aclaran que la clasificación de los pasivos como circulantes y no circulantes se basa en los derechos de la existencia al final del periodo de reporte, especifica que la clasificación no se ve afectada por las expectativas acerca de si la entidad va a ejercer el derecho de aplazar la cancelación del pasivo, explicar que existen derechos si hay convenios que se deban cumplir al final del periodo de reporte, e introducir una definición del ‘acuerdo’ para dejar en claro que el acuerdo se refiere a la transferencia de efectivo de la contraparte, instrumentos de capital, otros activos o servicios.

Las modificaciones son aplicadas retrospectivamente para periodos anuales que inician en o después del 1 de enero de 2023, con la aplicación anticipada permitida.

Modificaciones a IFRS 3 - Referencia al Marco Conceptual

Las modificaciones actualizan IFRS 3 para que se pueda referir al *Marco Conceptual* 2018 en lugar del *Marco* de 1989.

Modificaciones Anuales a las normas IFRS 2018-2020

IFRS 16 Arrendamientos

Las modificaciones eliminan la figura del reembolso por mejoras a los arrendamientos.

Como las modificaciones a la IFRS 16 solo son con respecto a un ejemplo ilustrativo, no hay fecha de inicio establecida.

Las modificaciones se aplican prospectivamente.

Las modificaciones son efectivas para los periodos anuales que inician en o después del 1 de enero de 2022, con opción de adopción inicial.

3. Principales políticas contables

a. *Declaración de cumplimiento*

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRS emitidas por el IASB.

b. *Bases de preparación*

Los estados financieros de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros y los inmuebles, maquinaria y equipo, que se valúan a su valor razonable, como se explica a mayor detalle en las políticas contables más adelante.

- i. Costo histórico - El costo histórico generalmente está basado en el valor razonable de la contraprestación entregada para comprar un activo.
- ii. Valor razonable - Se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se



pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación.

Negocio en Marcha

Los estados financieros han sido preparados por la Administración asumiendo que la Entidad continuará operando como una empresa en funcionamiento.

Durante los últimos meses de 2019 apareció la enfermedad viral COVID-19 causada por el coronavirus SARS-COV2; misma que fue declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como Pandemia Global el 11 de marzo de 2020. Su expansión global motivó una serie de medidas de contención en las diferentes geografías donde opera la Entidad; adicionalmente se tomaron medidas sanitarias impuestas por las autoridades mexicanas, mismas que fueron publicadas el 31 de marzo de 2020 en el Diario Oficial de la Federación; en su artículo primero inciso C se establece que el sector logístico está calificado como sector fundamental de la economía.

A la fecha de los estados financieros, la Entidad no se ha visto afectada por paros y cierres ocasionados por la mencionada enfermedad; se establecieron estrategias operativas y comerciales para contener el incremento de costos y gastos.

Razón circulante

Al 31 de diciembre de 2020, los pasivos circulantes exceden a los activos circulantes por \$233,201, principalmente por la porción circulante de la deuda a largo plazo que vence el 2 de abril de 2021, misma que será restructurada en el primer semestre de 2021.

c. **Clasificación de costos, gastos y utilidad de operación**

La Entidad ha elaborado sus estados de resultados y otros resultados integrales 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 Entidad ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en los estados de resultados y otros resultados integrales, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector a que pertenece la Entidad.

d. **Activos financieros**

Los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable, más los costos de transacción, excepto por aquellos activos financieros clasificados como valor razonable con cambios a través de resultados.

La clasificación de los activos financieros depende de la naturaleza y propósito y se determina al momento de su reconocimiento inicial. La Entidad tiene los siguientes:

- i. **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 costo financiero 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.
- ii. **Cuentas por cobrar** - Las cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar con pagos fijos o determinables que no se negocian en un mercado activo, se valúan al costo amortizado usando el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro.



- iii. **Deterioro de activos financieros** - Se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al final de cada período sobre el cual se informa. Se considera que los activos financieros están deteriorados, cuando existe evidencia objetiva de que como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero han sido afectados.

El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se reduce a través de una cuenta de estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en créditos contra la estimación. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de la estimación se reconocen en los resultados.

- iv. **Baja de activos financieros** - La Entidad da de baja un activo financiero únicamente cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfiere de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Entidad no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Entidad reconoce su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar.

e. **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 diésel 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. Los valores así determinados no exceden de su valor neto de realización.

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 Entidad.

f. **Inmuebles, maquinaria y equipo**

Se registran al costo de adquisición. 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 Entidad.

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 como un componente del activo y amortizado hasta que otro mantenimiento mayor que afecte los mismos componentes es realizado conforme al plan de mantenimientos mayores.

La depreciación se reconoce para dar de baja el costo o la valuación de los activos, (distintos a las propiedades en construcción) menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil remanente de los activos, como sigue:



	%	Años promedio de vidas útiles remanentes
	De valor remanente	2020
Equipo de arrastre	18	11
Locomotoras	41	4
Maquinaria de vía	35	4
Maquinaria de talleres	13	1
Contenedores	-	3
Maquinaria y equipo	39	5
Equipo de cómputo	26	3
Equipo de telecomunicaciones	33	7
Mobiliario y equipo de oficina	11	9
Equipo automotriz	29	8
Edificios	32	11
Vías y estructuras	59	24
Puentes, túneles y alcantarillas	67	47
Sistemas de comunicación y tráfico	6	5
Terminales y talleres	53	13

g. ***Títulos de concesión***

Están registrados a su costo de adjudicación. 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.

h. ***Inversión en asociada e inversiones permanentes***

La inversión en acciones de la entidad 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 Entidad en los resultados de la asociada se presenta por separado en el estado de resultados y otros resultados integrales.

Aquellas inversiones permanentes efectuadas por la Entidad en entidades en las que no tiene el control, control conjunto, ni influencia significativa se registran a costo histórico 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.

i. ***Pagos anticipados***

Se reconocen cuando se tiene un derecho futuro (ya sea contractual o implícito) como resultado de un evento presente, que resultó en la salida de recursos económicos, se amortiza a resultados a lo largo de la vigencia del derecho.

j. ***Pagos basados en acciones***

Las transacciones con pagos basados en acciones liquidables mediante instrumentos de capital a empleados se valúan al valor razonable de los instrumentos de capital a la fecha en que se otorgan. Los detalles relacionados con las transacciones con pagos basados en acciones liquidadas mediante instrumentos de capital se presentan en la Nota 14.



k. **Costos por préstamos**

Los costos por préstamos generales o atribuibles directamente a la adquisición o construcción de activos para uso de la Entidad y que constituyen activos calificables que requieren de un período de tiempo substancial hasta que estén listos y útiles, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos para su uso. Los costos sujetos a capitalización incluyen diferencias cambiarias relacionadas con préstamos denominados en moneda extranjera, y estos se consideran como un ajuste al gasto por interés hasta el equivalente a un gasto por interés en moneda local.

El ingreso que se obtiene por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de ser utilizados en activos calificables, se deduce de los costos por préstamos para ser capitalizados.

Todos los otros costos por préstamos se reconocen en resultados durante el período en que se incurren.

l. **Arrendamientos**

La Entidad como arrendatario

La Entidad evalúa si un contrato contiene un arrendamiento en su origen. La Entidad reconoce un activo por derechos de uso y un pasivo por arrendamiento correspondiente respecto a todos los contratos de arrendamiento en los que sea arrendatario, exceptuando los arrendamientos de corto plazo (plazo de 12 meses o menos). Para estos arrendamientos, la Entidad reconoce los pagos de renta como un gasto operativo bajo el método de línea recta a través del periodo de vigencia del arrendamiento, a menos que otro método sea más representativo del patrón del tiempo en que los beneficios económicos provenientes del consumo de los activos arrendados.

El pasivo por arrendamiento es medido inicialmente al valor presente de los pagos de renta que no sean pagados en la fecha de inicio, descontado por la tasa implícita en el contrato. Si esta tasa no puede ser fácilmente determinada, la Entidad utiliza tasas de endeudamiento incrementales.

Los pagos de renta incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento consisten en:

- Pagos de renta fijos (incluyendo pagos fijos en sustancia), menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido;
- El monto esperado a pagarse por el arrendatario bajo garantías de valor residual;
- El precio de ejercicio de opciones de compra, si el arrendatario está razonablemente certero de ejercitar las opciones; y
- Pagos por penalizaciones resultantes de la terminación del arrendamiento, si el periodo del arrendamiento refleja el ejercicio de una opción de terminación del arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se presenta como un concepto separado en el estado de posición financiera.

El pasivo por arrendamiento es medido subsecuentemente con el aumento del valor en libros para reflejar los intereses devengados por el pasivo por arrendamiento (usando el método de interés efectivo) y reduciendo el valor en libros para reflejar los pagos de renta realizados.

La Entidad revalúa el pasivo por arrendamiento (y realiza el ajuste correspondiente al activo por derechos de uso relacionado) siempre que:

- El plazo del arrendamiento es modificado o hay un evento o cambio significativo en las circunstancias del arrendamiento resultando en un cambio en la evaluación del ejercicio de opción de compra, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento es medido descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada.



- Un contrato de arrendamiento se modifique y la modificación del arrendamiento no se contabilice como un arrendamiento separado, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento se revalúa basándose en el plazo del arrendamiento modificado, descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada a la fecha de entrada en vigor de la modificación.

Los activos por derechos de uso consisten en la medición inicial del pasivo por arrendamiento correspondiente, los pagos de renta realizados en o antes de la fecha de inicio, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido y cualquier costo inicial directo. La valuación subsecuente es el costo menos la depreciación acumulada y pérdidas por deterioro.

Los activos por derechos de uso se deprecian sobre el periodo que resulte más corto entre el periodo del arrendamiento y la vida útil del activo subyacente. Si un arrendamiento transfiere la propiedad del activo subyacente o el costo del activo por derechos de uso refleja que la Entidad planea ejercer una opción de compra, el activo por derecho de uso se depreciará sobre la vida útil. La depreciación comienza en la fecha de inicio del arrendamiento.

Los activos por derechos de uso son presentados como un concepto separado en el estado de posición financiera.

La Entidad aplica IAS 36 para determinar si un activo por derechos de uso está deteriorado y contabiliza cualquier pérdida por deterioro identificada como se describe en la política de “Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto”.

m. ***Deterioro de activos de larga duración en uso***

La Entidad 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 2020 y 2019, no existen indicios de deterioro en dichos activos.

n. ***Pasivos financieros***

La Entidad evalúa la clasificación como instrumentos de deuda o capital de conformidad con la sustancia del acuerdo contractual y de sus características con los otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos. Se valúan netos de los costos de la transacción, con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva.

La Entidad da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Entidad se cumplen, cancelan o expiran.

o. ***Impuestos a la utilidad***

La Entidad está sujeta a las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (“ISR”). El impuesto causado ISR, se basa en las utilidades fiscales de cada año determinado conforme a las leyes. La utilidad fiscal difiere de la ganancia reportada en la utilidad integral, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles aplicables. El pasivo de la Entidad por concepto de impuestos causados se calcula utilizando las tasas fiscales promulgadas al final del período sobre el cual se informa.



El impuesto diferido se reconoce sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar la utilidad fiscal. El pasivo por impuesto diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales gravables. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles y las pérdidas fiscales por amortizar, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles.

Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en el renglón de otros componentes de la utilidad integral o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce en otros componentes de la utilidad integral.

p. **Provisiones**

Se reconocen cuando se tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido razonablemente.

q. **Costos de beneficios al retiro y beneficios por terminación**

Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.

En el caso de los planes de beneficios definidos, que incluyen prima de antigüedad y pensiones, su costo se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con valuaciones actuariales que se realizan al final de cada periodo sobre el que se informa. Las remediciones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo (en su caso) y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado de posición financiera con cargo o crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en que se incurren. Las remediciones que reconocen en otros resultados integrales se reconocen de inmediato en las utilidades acumuladas y no se reclasifican a resultados. Costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el período de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación al activo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).
- Los gastos o ingresos por intereses - netos.
- Remediciones.

La Entidad presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. Las ganancias y pérdidas por reducción del servicio se reconocen como costos por servicios pasados.



Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado de posición financiera representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de éste cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.

Beneficios a los empleados a corto plazo y otros beneficios a largo plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el periodo de servicio en que es prestado por el importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por otros beneficios a largo plazo se valúan al valor presente de las salidas de efectivo futuras estimadas que la Entidad espera hacer relacionadas con los servicios provistos por los empleados a la fecha de reporte.

r. ***Participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”)***

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme al artículo 9 de la Ley del impuesto sobre la Renta (“LISR”).

s. ***Transacciones en moneda extranjera***

La moneda funcional de la Entidad es el peso. Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado de resultados y otros resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.

t. ***Reconocimiento de ingresos***

La Entidad reconoce ingresos por servicios de flete y 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.

Reconocimiento de ingresos: Los ingresos por flete se reconocen a medida que se presta el servicio desde el origen hasta el destino. La asignación de ingresos entre periodos de informe se basa en el tiempo de tránsito relativo en cada período en relación con los gastos incurridos. Otros ingresos operativos derivados de los servicios de flete se reconocen a medida que se realiza el servicio o se cumplen las obligaciones contractuales. Los incentivos para clientes, que se proporcionan principalmente por enviar un volumen acumulado específico o para envíos desde y hacia ubicaciones específicas, se registran como una reducción de los ingresos operativos en función de los envíos de clientes.

u. ***Cobertura contable de flujos de efectivo***

La Entidad cuenta con posiciones de activos derivados de cuentas por cobrar, de efectivo y equivalentes de efectivo y de pasivos financieros como arrendamientos denominados en dólares, moneda no-funcional. El reconocimiento contable de tales posiciones es con la fluctuación cambiaria (peso- dólar) en el estado de resultados como una cobertura natural.



En cumplimiento de IFRS 9, La Entidad designa como cobertura de flujo de efectivo (cobertura contable) el excedente del pasivo menos el activo en dólares como instrumento de cobertura y una proporción de las ventas proyectadas a un año (transacciones altamente probables) como instrumento cubierto, con la finalidad de reducir la asimetría contable del mayor valor de los arrendamientos en dólares contra el del efectivo y equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar que arrojan un efecto de fluctuación cambiaria en el estado de resultados y otros resultados integrales.

4. Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres

En la aplicación de las políticas contables, las cuales se describen en la Nota 3, la administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

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

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación. El efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Deterioro: La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.
- Contingencias: Como se detalla en la Nota 19, la Entidad está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.

La Entidad considera que los supuestos utilizados a la fecha de estos estados financieros son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios contables en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la IFRIC 12; Acuerdos de Concesiones de Servicios, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

5. Cuentas por cobrar a clientes

	2020	2019
Cuentas por cobrar a clientes	\$ 3,838,357	\$ 3,687,575
Estimación de cuentas incobrables	<u>(34,029)</u>	<u>(34,029)</u>
Cientes - Neto	<u>\$ 3,804,328</u>	<u>\$ 3,653,546</u>

El plazo de crédito promedio sobre los servicios de flete es de 45 días. No se hace ningún cargo por intereses sobre las cuentas por cobrar a clientes. La Entidad ha reconocido una estimación para cuentas de cobro dudoso por el 100% de todas las cuentas por cobrar con antigüedad de 120 días o más, debido a que por experiencia las cuentas por cobrar vencidas a más de 120 días no se recuperan.



Antes de aceptar cualquier nuevo cliente, la Entidad utiliza un sistema externo de calificación crediticia para evaluar la calidad crediticia del cliente potencial y define los límites de crédito por cliente.

Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas, pero no incobrables:

	2020	2019
60 - 90 días	\$ 61,443	\$ 7,800
90 - 120 días	50,817	29,231
Más de 120 días	<u>42,285</u>	<u>115,635</u>
Total	<u>\$ 154,545</u>	<u>\$ 152,666</u>
Antigüedad promedio (días cartera)	44	39

Las cuentas por cobrar a clientes reveladas en los párrafos anteriores incluyen los montos que están vencidos al final del periodo sobre el que se informa, pero para los cuales la Entidad no ha reconocido estimación alguna para cuentas incobrables debido a que no ha habido cambio significativo en la calidad crediticia y los importes aún se consideran recuperables.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la estimación de cuentas de cobros dudoso es de \$34,029 para ambos periodos.

6. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2020	2019
Materiales y accesorios	\$ 410,899	\$ 534,332
Estimación para inventarios obsoletos	<u>(6,707)</u>	<u>(6,614)</u>
	404,192	527,718
Diésel y lubricantes	219,501	260,807
Materiales en tránsito	<u>2,121</u>	<u>30,266</u>
	<u>\$ 625,814</u>	<u>\$ 818,791</u>

7. Inmuebles, maquinaria y equipo

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	Saldos al 31 de diciembre de 2019	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2020
Inversión:					
Equipo de arrastre	\$ 3,433,721	\$ -	\$ (11,784)	\$ 15,361	\$ 3,437,298
Locomotoras	4,614,591	-	(4,067)	285,924	4,896,448
Maquinaria de vía	1,519,491	-	(20,214)	61,046	1,560,323
Maquinaria de talleres	184,643	-	-	-	184,643
Contenedores	2,366	-	(12)	-	2,354
Maquinaria y equipo	320,109	-	-	13,666	333,775
Equipo de cómputo	563,082	27,870	(140)	36,437	627,249
Equipo de telecomunicaciones	2,883,199	-	(16,954)	179,909	3,046,154
Mobiliario y equipo de oficina	51,901	-	-	1	51,902
Equipo automotriz	770,028	34,268	(6,181)	53	798,168
Construcciones en proceso	5,623,694	3,584,666	-	(2,487,408)	6,720,952
Intereses por capitalizar	96,373	84,758	-	(71,267)	109,864



	Saldos al 31 de diciembre de 2019	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2020
Edificios	15,328	-	-	-	15,328
Terrenos	352,287	-	-	24,450	376,737
Vías y estructuras	24,013,189	-	-	1,655,695	25,668,884
Puentes, túneles y alcantarillas	2,525,254	-	-	86,291	2,611,545
Sistemas de comunicación y tráfico	131,148	-	-	-	131,148
Terminales y talleres	<u>4,880,149</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>199,839</u>	<u>5,079,988</u>
Total de inversión	<u>\$ 51,980,553</u>	<u>\$ 3,731,562</u>	<u>\$ (59,352)</u>	<u>\$ (3)</u>	<u>\$ 55,652,760</u>
	Saldos al 31 de diciembre de 2019	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2020
Depreciación:					
Equipo de arrastre	\$ 2,790,580	\$ 49,115	\$ (9,398)	\$ 1	\$ 2,830,298
Locomotoras	2,563,093	311,864	(1,115)	3	2,873,845
Maquinaria de vía	919,200	108,543	(15,541)	(2)	1,012,200
Maquinaria de talleres	157,499	3,543	-	(2)	161,040
Contenedores	2,364	-	(12)	2	2,354
Maquinaria y equipo	181,339	23,164	-	(4)	204,499
Equipo de cómputo	430,018	35,828	(116)	1	465,731
Equipo de telecomunicaciones	1,955,198	94,683	(16,867)	1	2,033,015
Mobiliario y equipo de oficina	45,138	948	-	(1)	46,085
Equipo automotriz	517,988	57,083	(5,255)	3	569,819
Edificios	9,712	765	-	(3)	10,474
Vías y estructuras	8,939,480	1,544,898	-	(1)	10,484,377
Puentes, túneles y alcantarillas	727,444	128,203	-	(1)	855,646
Sistemas de comunicación y tráfico	117,895	5,212	-	1	123,108
Terminales y talleres	<u>2,123,826</u>	<u>244,671</u>	<u>-</u>	<u>(1)</u>	<u>2,368,496</u>
Total de depreciación acumulada	<u>21,480,774</u>	<u>2,608,520</u>	<u>(48,304)</u>	<u>(3)</u>	<u>24,040,987</u>
Reserva para bajas	<u>(15,546)</u>	<u>(4,685)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(20,231)</u>
Inversión neta	<u>\$ 30,484,233</u>	<u>\$ 1,118,357</u>	<u>\$ (11,048)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 31,591,542</u>
	Saldos al 31 de diciembre de 2018	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2019
Inversión:					
Equipo de arrastre	\$ 3,428,418	\$ -	\$ (18,084)	\$ 23,387	\$ 3,433,721
Locomotoras	4,357,461	-	(44,428)	301,558	4,614,591
Maquinaria de vía	1,520,728	-	(24,185)	22,948	1,519,491
Maquinaria de talleres	186,641	-	(1,998)	-	184,643
Contenedores	2,366	-	-	-	2,366
Maquinaria y equipo	250,506	-	(2,960)	72,563	320,109
Equipo de cómputo	485,338	14,409	(10,591)	73,926	563,082
Equipo de telecomunicaciones	2,626,747	-	(8,699)	265,151	2,883,199
Mobiliario y equipo de oficina	51,875	489	(1,311)	848	51,901
Equipo automotriz	717,329	84,084	(31,385)	-	770,028
Construcciones en proceso	4,172,117	4,885,905	-	(3,434,328)	5,623,694



	Saldos al 31 de diciembre de 2018	Adiciones directas	Bajas por ventas	Trasposos al activo	Saldos al 31 de diciembre de 2019
Intereses por capitalizar	52,526	56,810	-	(12,963)	96,373
Edificios	15,328	-	-	-	15,328
Terrenos	352,287	-	-	-	352,287
Vías y estructuras	21,746,937	-	-	2,266,252	24,013,189
Puentes, túneles y alcantarillas	2,377,882	-	-	147,372	2,525,254
Sistemas de comunicación y tráfico	131,148	-	-	-	131,148
Terminales y talleres	<u>4,606,863</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>273,286</u>	<u>4,880,149</u>
Total de inversión	<u>\$ 47,082,497</u>	<u>\$ 5,041,697</u>	<u>\$ (143,641)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 51,980,553</u>

	Saldos al 31 de diciembre de 2018	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldos al 31 de diciembre de 2019
Depreciación:				
Equipo de arrastre	\$ 2,735,114	\$ 68,215	\$ (12,749)	\$ 2,790,580
Locomotoras	2,269,669	329,980	(36,556)	2,563,093
Maquinaria de vía	832,124	109,533	(22,457)	919,200
Maquinaria de talleres	155,813	3,682	(1,996)	157,499
Contenedores	2,348	16	-	2,364
Maquinaria y equipo	166,459	17,840	(2,960)	181,339
Equipo de cómputo	398,018	42,549	(10,549)	430,018
Equipo de telecomunicaciones	1,866,900	95,865	(7,567)	1,955,198
Mobiliario y equipo de oficina	45,536	913	(1,311)	45,138
Equipo automotriz	486,868	61,706	(30,586)	517,988
Edificios	8,944	768	-	9,712
Vías y estructuras	7,571,720	1,367,760	-	8,939,480
Puentes, túneles y alcantarillas	605,722	121,722	-	727,444
Sistemas de comunicación y tráfico	112,683	5,212	-	117,895
Terminales y talleres	<u>1,891,460</u>	<u>232,366</u>	<u>-</u>	<u>2,123,826</u>
Total de depreciación acumulada	<u>19,149,378</u>	<u>2,458,127</u>	<u>(126,731)</u>	<u>21,480,774</u>
Reserva para bajas	<u>(14,336)</u>	<u>(1,210)</u>	<u>-</u>	<u>(15,546)</u>
Inversión neta	<u>\$ 27,918,783</u>	<u>\$ 2,582,360</u>	<u>\$ (16,910)</u>	<u>\$ 30,484,233</u>

La depreciación cargada a resultados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 fue por \$2,608,520 y \$2,458,127, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2020, los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen costos de préstamos capitalizados por \$84,758, de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$368. La capitalización de los costos de préstamos 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, a esa fecha el promedio de activos calificables ascendió a \$1,272,913. La tasa promedio de capitalización anualizada al 31 de diciembre de 2020 y 2019 fue del 25.17% y 16.09%, respectivamente.



8. Activos por derechos de uso y Obligaciones bajo arrendamiento

a. Activos por derechos de uso

	Saldos al 31 de diciembre de 2019	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2020
Equipo de arrastre	\$ 2,000,193	\$ 265,351	\$ 778,140	\$ 1,487,404
Equipo Tractivo	208,945	64,468	166,408	107,005
Contenedores	86,958	(221)	28,366	58,371
Edificios	101,281	165,674	44,718	222,237
Terrenos	<u>18,512</u>	<u>3,778</u>	<u>5,136</u>	<u>17,154</u>
Total	<u>\$ 2,415,889</u>	<u>\$ 499,050</u>	<u>\$ 1,022,768</u>	<u>\$ 1,892,171</u>
	Saldos al 1 de enero de 2019	Adiciones y cambios en contratos	Depreciación	Saldos al 31 de diciembre de 2019
Equipo de arrastre	\$ 2,917,757	\$ 14,387	\$ 931,951	\$ 2,000,193
Equipo Tractivo	-	221,236	12,291	208,945
Contenedores	117,348	(1,711)	28,679	86,958
Edificios	3,413	130,559	32,691	101,281
Terrenos	<u>10,198</u>	<u>12,948</u>	<u>4,634</u>	<u>18,512</u>
Total	<u>\$ 3,048,716</u>	<u>\$ 377,419</u>	<u>\$ 1,010,246</u>	<u>\$ 2,415,889</u>

La Entidad tiene la opción de comprar cierto equipo por un monto nominal al final del periodo del arrendamiento. El plazo mayor de los contratos de arrendamiento de algunos equipos es de 10 años y para algunos inmuebles como terrenos es de 30 años.

Los efectos cargados a resultados por activos por derechos de uso al 31 de diciembre de 2020 y 2019 fueron; por depreciación \$1,022,768 y \$1,010,246.

b. Contratos de arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la Entidad arrienda los siguientes activos:

Arrendador	Activo	Número de unidades	Tasas de interés %	Valor del pasivo 2020	Valor del pasivo 2019
BBVA	Locomotoras	38	4.32	\$ 108,668	\$ 198,618
BBVA	Equipo de arrastre y contenedores	2,652	3.38 a 9.79	737,830	905,496
Wells Fargo	Equipo de arrastre	1,113	3.11 a 3.53	99,613	146,514
CIT Bank, N.A.	Equipo de arrastre	594	3.47 y 3.55	125,625	182,678
Citicorp Railmark	Equipo de arrastre	119	3.38	4,820	13,274
GATX	Equipo de arrastre	338	3.47	37,960	70,564
Greenbrier	Equipo de arrastre	40	3.55	48,139	64,001
Infinity	Equipo de arrastre	119	3.47	9,353	23,252
Smbc Rail Services	Equipo de arrastre	45	3.11	-	855
The Cit Group	Equipo de arrastre	588	3.38 a 3.53	67,914	129,931
Trinity	Equipo de arrastre	1,347	3.11 y 3.59	353,876	472,919
Union Tank Car	Equipo de arrastre	49	3.38	1,659	6,784
ARC Rail	Equipo de arrastre	24	3.11	390	-



Arrendador	Activo	Número de unidades	Tasas de interés %	Valor del pasivo 2020	Valor del pasivo 2019
ATEL Leasing Corp	Equipo de arrastre	86	3.47	7,485	-
Varios	Terrenos para repetidoras y Edificios	85	2.26 a 9.88	<u>249,156</u>	<u>115,106</u>
				\$ 1,852,488	\$ 2,329,992
Porción circulante de las Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo				<u>(914,146)</u>	<u>(937,180)</u>
Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo				<u>\$ 938,342</u>	<u>\$ 1,392,812</u>

Los efectos cargados a resultados por Obligaciones bajo arrendamiento al 31 de diciembre 2020 y 2019 son: por intereses \$84,672 y \$91,852 respectivamente, la pérdida (utilidad) cambiaria ascendió a \$138,952 y \$(107,974), respectivamente y los pagos por Obligaciones fueron de \$1,174,094 y \$1,055,692 respectivamente.

Los vencimientos de las Obligaciones bajo arrendamiento a largo plazo son como sigue:

2020	
2022	\$ 469,771
2023	262,397
2024	81,133
2025	37,443
2026 y posteriores	<u>87,598</u>
	<u>\$ 938,342</u>

9. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2020	2019
Título de concesión:		
Vía troncal Pacífico-Norte	\$ 993,236	\$ 993,236
Vía corta Nogales-Nacozari	20,500	20,500
Vía corta Ojinaga-Topolobampo	2,674	2,674
Reparaciones mayores	<u>10,128</u>	<u>10,128</u>
	1,026,538	1,026,538
Radiofrecuencias	<u>28,934</u>	<u>23,148</u>
Total concesiones	1,055,472	1,049,686
Amortización acumulada	<u>(796,430)</u>	<u>(757,638)</u>
	<u>\$ 259,042</u>	<u>\$ 292,048</u>

La amortización cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 fue por \$38,792 y \$39,990, en cada periodo.

El valor del título de concesión de la Vía Troncal del Pacífico-Norte se determinó restando del precio pagado por GFM por la compra de las acciones de la Entidad, 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).



10. Inversión en acciones de asociada e inversiones permanentes

La Entidad tiene el 25% del capital social de FTVM (“asociada”), entidad 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 Entidad 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 información financiera relacionada con la asociada se resume a continuación (2020 no auditado):

	2020	2019
FTVM:		
Total de activos	\$ 1,945,414	\$ 2,159,763
Total de pasivos	<u>1,280,645</u>	<u>1,386,816</u>
Activos netos	<u>\$ 671,769</u>	<u>\$ 772,947</u>
Inversión en acciones	<u>\$ 107,971</u>	<u>\$ 145,853</u>
Total de ingresos	<u>\$ 1,337,620</u>	<u>\$ 1,473,789</u>
Pérdida neta	<u>\$ (87,769)</u>	<u>\$ (290,666)</u>
Participación en pérdida de asociada	<u>\$ 37,882</u>	<u>\$ 89,602</u>

El porcentaje de participación de la Entidad en otras inversiones permanentes y su costo de adquisición, no auditados, son:

Entidad	Participación		2020	2019
	2020	2019		
TTX Company	0.6%	0.6%	<u>\$ 119,335</u>	<u>\$ 119,335</u>

11. Deuda a largo plazo

El 14 de octubre de 2014, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad un programa de certificados bursátiles hasta por un importe de \$5,000,000 (a valor nominal), con vigencia de cinco años.

El 13 de noviembre de 2007, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó a la Entidad 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 2020 y 2019, la Entidad tiene emisiones de certificados bursátiles con las siguientes características y cuyo saldo se integra a continuación:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	2020	2019
FERROMX-07-2	16-Nov-2007	28-Oct-2022	Tasa fija de 9.03%	\$ 1,500,000	\$ 1,500,000
FERROMX-11	15-Abr-2011	02-Abr-2021	Tasa fija de 8.88%	1,500,000	1,500,000



Emisión	Fecha de contratación	Fecha de vencimiento	Tasa	2020	2019
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	<u>2,000,000</u>	<u>2,000,000</u>
				5,000,000	5,000,000
Costo de emisión de deuda				<u>(3,251)</u>	<u>(5,209)</u>
				<u>4,996,749</u>	<u>4,994,791</u>
Porción circulante de la deuda a largo plazo				<u>(1,499,787)</u>	<u>-</u>
Deuda a largo plazo				<u>\$ 3,496,962</u>	<u>\$ 4,994,791</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a la fecha de éste dictamen se han cumplido.

Los intereses a cargo durante los ejercicios 2020 y 2019 ascendieron a \$410,581 y \$409,459 respectivamente.

12. Beneficios a empleados

- El valor de las obligaciones por beneficios adquiridos al 31 de diciembre de 2020 y 2019 ascendió a \$190,651 y \$154,608, respectivamente.
- A continuación, se presenta un análisis del Costo Neto del Período (CNP) por tipo de plan:

	2020	2019
Costo laboral del servicio actual	\$ 13,008	\$ 8,225
Costo financiero	10,812	9,755
Ganancia actuarial del período	<u>12,224</u>	<u>30,616</u>
Total	<u>\$ 36,044</u>	<u>\$ 48,596</u>

- Principales hipótesis actuariales:

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

	2020 (%)	2019 (%)
Tasa de descuento	6.77	7.26
Tasa de incremento salarial	4.00	4.00
Tasa de incremento al salario mínimo	4.00	4.00

- Análisis de sensibilidad

Los análisis de sensibilidad que a continuación se presentan se determinaron en base a los cambios razonablemente posibles de los respectivos supuestos ocurridos al final del periodo que se informa, mientras todas las demás hipótesis se mantienen constantes.

Si la tasa de descuento es de 50 puntos base más alta (más baja), la obligación por beneficio definido disminuiría a \$136,525 o aumentaría a \$301,521.

Si el incremento en el salario previsto aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido no tendría cambio o disminuiría a \$186,233.



Si el incremento del salario mínimo aumenta (disminuye) 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$286,970 o disminuiría a \$133,649.

Si la esperanza de vida aumenta (disminuye) en un año, tanto para hombres y mujeres, la obligación de beneficio definido se aumentaría a \$190,824 o disminuiría a \$190,490.

El análisis de sensibilidad presentado anteriormente puede no ser representativo de la variación real en la obligación de beneficios definidos, ya que es poco probable que el cambio en las hipótesis ocurra de forma aislada unas de otras debido a que algunas de las hipótesis pueden estar correlacionadas.

Por otra parte, al presentar el análisis de sensibilidad anterior, el valor presente de las obligaciones por prestaciones definidas se calcula utilizando el método de crédito unitario proyectado a finales del periodo del que se reporta, el cual es el mismo que el que se aplicó en el cálculo del pasivo por obligaciones definidas reconocidas en el estado de situación financiera.

No hubo cambios en los métodos e hipótesis utilizados en la preparación del análisis de sensibilidad de años anteriores.

13. Principales costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación se indican a continuación:

	2020	2019
Costo de operación:		
Diésel y gasolina	\$ 5,087,589	\$ 6,089,195
Mano de obra	3,787,277	3,651,927
Renta de carros (Car-Hire)	2,130,085	2,028,103
Arrendamiento de locomotoras	1,841,960	1,934,586
Mantenimiento de terceros a locomotoras	1,124,811	1,079,186
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	973,905	827,668
Policía y vigilancia	481,414	471,004
Derechos de concesión	404,551	414,971
Servicios de conexión y terminal	345,110	355,071
Materiales y refacciones para carros	280,442	254,313
Mantenimiento de terceros a carros	237,584	229,372
Sustracción de bienes	136,531	179,112
Gastos-ingresos por siniestros	110,667	182,650
Contratistas	109,778	80,410
Pre-Trip e inspección automotriz	99,695	127,248
Gastos de viaje	63,501	80,461
Otros	<u>1,831,988</u>	<u>1,769,250</u>
Total de costos de operación	<u>\$ 19,046,888</u>	<u>\$ 19,754,527</u>
Gasto de operación:		
Sueldos	\$ 453,759	\$ 443,020
Donativos	274,966	23,665
Honorarios y asesorías	260,730	235,289
Mantenimiento y materiales de equipo de cómputo	107,607	100,229
Mantenimiento de terceros a inmuebles	31,023	25,135
Gastos de telecomunicaciones	22,313	22,034
Propaganda y publicidad	20,221	34,051
Gastos de viaje	12,875	29,563
Licencias de software	6,351	20,031
Capacitación confianza	5,054	4,231
Arrendamiento de inmuebles	45	576
Otros	<u>62,957</u>	<u>81,504</u>
Total gastos de operación	<u>\$ 1,257,901</u>	<u>\$ 1,019,328</u>



14. Capital contable

- a. El capital social al 31 de diciembre de 2020 y 2019, 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 del 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>
Capital Social	<u>2,460,123,292</u>	<u>\$ 2,461,828</u>

- b. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de noviembre de 2020 se aprobaron los siguientes dividendos contra las utilidades acumuladas, ratificándose el 18 de septiembre de 2020:
1. \$711,242 (equivalente a US\$35,000), el cual fue pagado el 19 de noviembre de 2020.
 2. \$526,730 (equivalente a US\$25,000), el cual fue pagado el 18 de septiembre de 2020.
- c. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de agosto de 2020 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,345,477 (equivalente a US\$61,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- d. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 18 de mayo de 2020 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$970,832 (equivalente a US\$40,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- e. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 14 de febrero de 2020 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$931,540 (equivalente a US\$50,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- f. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 15 de noviembre de 2019 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$680,901 (equivalente a US\$35,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- g. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 15 de agosto de 2019 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,537,577 (equivalente a US\$79,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- h. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 15 de mayo de 2019 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$959,640 (equivalente a US\$50,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- i. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 15 de febrero de 2019 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,358,588 (equivalente a US\$70,000), el cual fue pagado en la misma fecha.
- j. 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 2020 y 2019 su importe a valor nominal asciende a \$492,366.

- k. La administración de la Entidad revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Entidad. Como parte de esta revisión el Consejo de Administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.

- l. Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre son:

	2020	2019
Cuenta de capital de aportación	\$ <u>9,197,190</u>	\$ <u>8,916,326</u>
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ <u>17,022,771</u>	\$ <u>16,466,146</u>

- m. Las otras cuentas de capital se integran de:

- Pagos basados en acciones que incluyen inversiones no permanentes en acciones de GMEXICO y GMXT y los planes de acciones para empleados.

Al 31 de diciembre de 2020 se integran como sigue:

1. Inversiones no permanentes:

	Acciones	
	2020	2019
- Acciones de GMEXICO	7,752,714	7,716,926
- Acciones de GMXT	<u>817,217</u>	<u>817,217</u>
	<u>8,569,931</u>	<u>8,534,143</u>

2. Plan de acciones:

	Acciones	
	2020	2019
- 2015 - 2023	1,330,065	1,352,180
- 2018 - 2026	<u>1,961,926</u>	<u>1,961,926</u>
	<u>3,291,991</u>	<u>3,314,106</u>
Total	<u>11,861,922</u>	<u>11,848,249</u>
Pagos basados en acciones	\$ (177,143)	\$ (173,488)

Plan de compra de acciones para los empleados - La Entidad cuenta con dos planes de compra de acciones para ciertos empleados a través de dos fideicomisos de los cuales Ferromex es fideicomitente y fideicomisario, mediante los cuales adquiere acciones de GMEXICO y GMXT para la venta a sus empleados. El precio de venta fue establecido a su valor razonable de mercado en la fecha de asignación. Cada dos años los empleados podrán retirar el 50% de las acciones pagadas. Los empleados pagarán por las acciones a través de descuentos en la nómina quincenal durante el período de ocho años del plan. Al final del período de ocho años, la Entidad asignará al participante un bono de una acción por cada 10 acciones compradas.



Si la acción paga dividendos durante el período de ocho años, los participantes tendrán derecho a recibir el dividendo en efectivo y esos dividendos serán usados para deducir el saldo que se adeuda por las acciones compradas.

En caso de que el empleado renuncie voluntariamente, la Entidad le pagará el precio de compra aplicando una deducción de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de cese involuntario, la Entidad pagará al empleado la diferencia entre el valor razonable de las acciones pagadas en la fecha de término de la relación laboral y el precio de compra. Si el valor razonable de mercado de las acciones es mayor que el precio de compra, la Entidad aplicará una deducción sobre el monto que hay que pagar al empleado de acuerdo con lo establecido en el contrato firmado por el empleado.

En caso de jubilación o muerte del empleado, la Entidad entregará al comprador o a su beneficiario legal, las acciones efectivamente pagadas a la fecha de jubilación o deceso.

- Al 31 de diciembre de 2020 la cobertura contable de flujos de efectivo es de \$(26,084).
- Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 las pérdidas actuariales son \$(18,944) y \$(10,387) respectivamente.

15. Administración de riesgo

- a. **Políticas contables significativas** - Los detalles de las políticas contables significativas y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.
- b. **Administración del riesgo de capital** - La Entidad administra su capital para asegurar que la misma estará en capacidad de continuar como negocio en marcha mientras que maximizan el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de los saldos de capital. La estrategia general de la Entidad no ha sido modificada en comparación con 2019.

La estructura de capital de la Entidad está compuesta por capital social emitido y utilidades acumuladas como se revela en la Nota 14.

La Entidad no está sujeta a requerimiento alguno impuesto externamente para la administración de su capital.

- c. **Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos** - Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	Riesgo	2020	2019
Activos financieros:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	(i)	\$ 1,379,369	\$ 662,927
Préstamos y cuentas por cobrar:			
Clientes - Neto	(i)	3,804,328	3,653,546
Partes relacionadas	(i)	592,621	1,051,691
Otras	(i)	<u>22,661</u>	<u>25,091</u>
		<u>\$ 5,798,979</u>	<u>\$ 5,393,255</u>



	Riesgo	2020	2019
Pasivos financieros a costo amortizado:			
Deuda a corto plazo	(ii) (iii)	\$ 1,499,787	\$ -
Proveedores	(ii) (iii)	1,101,616	1,043,899
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	(ii) (iii)	357,161	381,282
Partes relacionadas	(i)	644,687	528,261
Gastos acumulados	(ii)	717,712	651,769
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	(ii)	1,852,488	2,329,992
Deuda a largo plazo	(ii) (iii)	<u>3,496,962</u>	<u>4,994,791</u>
		<u>\$ 9,670,413</u>	<u>\$ 9,929,994</u>

Los activos y pasivos de la Entidad están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen: (i) Riesgo de crédito, (ii) Riesgo de liquidez, (iii) Riesgos financieros de mercado (tasa de interés y divisas).

La Entidad busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias las cuales se describen a continuación:

- c.1 **Administración del riesgo de crédito** - El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En el caso de la Entidad, el principal riesgo de crédito surge del efectivo y equivalentes y de las cuentas por cobrar a clientes. Respecto al efectivo y equivalentes, la Entidad tiene como política únicamente llevar a cabo transacciones con instituciones de reconocida reputación y alta calidad crediticia.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, la exposición máxima al riesgo de crédito asciende a \$5,183,697 y \$4,316,473, respectivamente.

- c.2 **Administración del riesgo de liquidez** - La Entidad administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que la Entidad los requiera. La Entidad tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales.

Los vencimientos de la deuda a largo plazo, así como sus tasas de interés, se presentan en la Nota 11.

Al 31 de diciembre, los vencimientos contractuales de los pasivos financieros con base en los períodos de pago son como sigue:

2020	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,499,787	\$ -	\$ -	\$ 1,499,787
Proveedores	1,101,616	-	-	1,101,616
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	357,161	-	-	357,161
Partes relacionadas	644,687	-	-	644,687
Gastos acumulados	717,712	-	-	717,712
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	914,146	868,996	69,346	1,852,488



2020	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Deuda a largo plazo	-	3,496,962	-	3,496,962
Intereses de deuda	<u>204,168</u>	<u>547,062</u>	<u>-</u>	<u>751,230</u>
Total	<u>\$ 5,439,277</u>	<u>\$ 4,913,020</u>	<u>\$ 69,346</u>	<u>\$ 10,421,643</u>

2019	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5 años	Más de 5 años	Total
Proveedores	\$ 1,043,899	\$ -	\$ -	\$ 1,043,899
Cuentas por pagar netas a otros ferrocarriles	381,282	-	-	381,282
Partes relacionadas	528,261	-	-	528,261
Gastos acumulados	651,769	-	-	651,769
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	937,180	1,352,652	40,160	2,329,992
Deuda a largo plazo	-	4,994,791	-	4,994,791
Intereses de deuda	<u>408,337</u>	<u>888,059</u>	<u>-</u>	<u>1,296,396</u>
Total	<u>\$ 3,950,728</u>	<u>\$ 7,235,502</u>	<u>\$ 40,160</u>	<u>\$ 11,226,390</u>

c.3 **Riesgo de mercado** - Las actividades de la Entidad la exponen principalmente a riesgo financiero de tipo de cambio. La Entidad no tiene riesgo de tasa de interés debido a que los certificados bursátiles están a tasas de interés fija.

i. **Administración de riesgo cambiario** - La Entidad realiza transacciones denominadas en moneda extranjera; consecuentemente está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

El siguiente análisis detalla la sensibilidad de la Entidad a un incremento/decremento de 8.1% para 2020 y 1.8% para 2019 que representan las tasas de sensibilidad utilizadas cuando se reporta el riesgo cambiario y representan la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de cambio. El análisis de sensibilidad incluye únicamente las partidas monetarias pendientes denominadas en moneda extranjera y ajusta su conversión al final de los ejercicios. Si se presentara un debilitamiento en los porcentajes señalados, en el peso con respecto al dólar estadounidense, entonces habría un impacto comparable sobre los resultados de:

	Efecto en miles de dólares estadounidenses*	
	2020	2019
Resultados	\$ <u>(5,652)</u>	\$ <u>(549)</u>

* Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en dólares estadounidenses en la Entidad al final del ejercicio sobre el que se informa.

La sensibilidad de la Entidad a la moneda extranjera ha aumentado durante el periodo actual principalmente por el decremento en efectivo, cuentas por cobrar a otros ferrocarriles y obligaciones bajo arrendamiento y por el efecto de aumento en el tipo de cambio.



En opinión de la administración, el análisis de sensibilidad no es representativo del riesgo cambiario inherente, ya que la exposición al final del ejercicio no refleja la exposición durante el año.

Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del ejercicio sobre el que se informa son los siguientes:

- a. La posición monetaria en dólares estadounidenses al 31 de diciembre es:

	2020	2019
Miles de dólares estadounidenses:		
Activos monetarios	\$ 109,788	\$ 112,658
Pasivos monetarios	<u>(139,542)</u>	<u>(182,861)</u>
Posición neta corta	\$ <u>(29,754)</u>	\$ <u>(70,203)</u>
Equivalentes en pesos	\$ <u>(593,554)</u>	\$ <u>(1,322,990)</u>

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

	Miles de dólares estadounidenses	
	2020	2019
Ingresos:		
Ingresos por servicios	\$ 742,737	\$ 791,866
Renta de carros (Car-Hire)	18,346	15,281
Venta de durmientes y refacciones	730	1,833
Intereses	97	595
Recuperación de siniestros	67	1,826
Arrendamiento de locomotoras	<u>-</u>	<u>47</u>
	\$ <u>761,977</u>	\$ <u>811,448</u>
Egresos:		
Renta de carros (Car-Hire)	\$ 118,125	\$ 121,926
Renta de equipo tractivo	95,082	100,235
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	88,779	94,328
Compra de materiales	74,149	171,186
Compra de activo fijo	32,595	56,079
Mantenimiento de locomotoras y carros	25,793	28,861
Asistencia técnica y otros	11,273	10,767
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	2,000	2,000
Gastos por siniestros	1,781	5,937
Arrendamiento oficina corporativo	1,585	1,593
Maniobras	1,186	1,385
Intereses y comisiones pagadas	<u>56</u>	<u>68</u>
	\$ <u>452,404</u>	\$ <u>594,365</u>



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

	2020	2019	3 de marzo de 2021
Dólar estadounidense	\$ 19.9487	\$ 18.8452	\$ 20.6123

- d. **Valor razonable de los instrumentos financieros** - El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por la Entidad usando la información disponible en el mercado u otras técnicas de valuación que requieren de juicio para desarrollar e interpretar las estimaciones de valores razonables, asimismo utiliza supuestos que se basan en las condiciones de mercado existentes a cada una de las fechas del estado de posición financiera. Consecuentemente, los montos estimados que se presentan no necesariamente son indicativos de los montos que la Entidad podría realizar en un intercambio de mercado actual. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podrían tener un efecto material en los montos estimados de valor razonable.

Los importes de efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, así como las cuentas por cobrar y por pagar de terceros y partes relacionadas, se aproximan a su valor razonable porque tienen vencimientos a corto plazo. La deuda a largo plazo de la Entidad se registra a su costo amortizado y consiste en deuda que genera intereses a tasas fijas que están relacionadas a indicadores de mercado. Para obtener y revelar el valor razonable de la deuda a largo plazo se utilizan los precios de cotización del mercado o las cotizaciones de los operadores para instrumentos similares.

Los importes en libros de los instrumentos financieros por categoría y sus valores razonables estimados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 son como sigue:

	2020		2019	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,379,369	\$ 1,379,369	\$ 662,927	\$ 662,927
Cuentas por cobrar	4,396,949	4,396,949	4,705,237	4,705,237
Otras	22,661	22,661	25,091	25,091
	<u>\$ 5,798,979</u>	<u>\$ 5,798,979</u>	<u>\$ 5,393,255</u>	<u>\$ 5,393,255</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:				
Cuentas por pagar	\$ 2,103,464	\$ 2,103,464	\$ 1,953,442	\$ 1,953,442
Gastos acumulados	717,712	717,712	651,769	651,769
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	1,852,488	1,852,488	2,329,992	2,329,992
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	4,996,749	5,531,669	4,994,791	5,719,605
	<u>\$ 9,670,413</u>	<u>\$ 10,205,333</u>	<u>\$ 9,929,994</u>	<u>\$ 10,654,808</u>



16. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	2020	2019
Por cobrar:		
Union Pacific Railroad, Co.	\$ 330,319	\$ 332,708
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	161,473	145,963
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	35,408	-
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A. de C.V.	17,687	18,156
Mexicana de Cobre, S.A. de C.V.	12,669	27,334
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	10,731	6,295
UP Logistic de México, S. de R.L.	7,098	7,064
Florida East Coast Railway, LLC.	6,134	6,059
Coordinadora Ferrosur, S.A. de C.V.	3,281	2,492
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	2,094	1,978
Texas Pacífico Transportation, LTD.	2,045	2,005
Operadora de Minas de Nacozari, S.A. de C.V.	1,405	1,735
México Proyectos y Desarrollos Servicios, S.A. de C.V.	1,333	1,450
GMéxico Transportes, S.A. de C.V.	700	-
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	223	922
Grupo México Servicios, S.A. de C.V.	14	13
Servicio y Control Empresarial, S.A. de C.V.	5	12
Buenavista del Cobre, S.A. de C.V.	2	2
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	-	462,581
Ferrosur, S.A. de C.V.	-	34,922
	<u>\$ 592,621</u>	<u>\$ 1,051,691</u>

Por pagar:		
Ferrosur, S.A. de C.V.	\$ 249,047	\$ -
TTX Company	196,426	212,959
Intermodal México, S.A. de C.V.	116,606	109,067
Grupo México Servicios de Ingeniería, S.A. de C.V.	31,862	9,426
Grupo México, S.A.B. de C.V.	21,944	21,860
Intermodal México Arrendadora, S.A. de C.V.	11,766	32,852
Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V.	11,107	-
PS Technology, Inc.	3,168	10,268
Eólica el Retiro, S.A.P.I. de C.V.	2,458	2,402
Operadora de Cinemas, S.A. de C.V.	300	13,293
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	3	3
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	-	116,131
	<u>\$ 644,687</u>	<u>\$ 528,261</u>

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

	2020	2019
Ingresos:		
Servicios de transportación prestados	\$ 4,665,964	\$ 4,697,988
Renta de carros (Car-Hire)	124,474	88,595
Servicios administrativos	42,158	40,781



	2020	2019
Recuperación de donativo	40,617	-
Arrendamiento de locomotoras	<u>-</u>	<u>2,920</u>
	<u>\$ 4,873,213</u>	<u>\$ 4,830,284</u>
Egresos:		
Renta de locomotoras	\$ 1,841,960	\$ 1,709,443
Renta de carros (Car-Hire)	1,629,783	1,517,191
Fletes interlineales	1,473,364	1,160,428
Renta de unidades de arrastre y contenedores	837,222	696,999
Adquisición de activo fijo	742,393	388,557
Otros servicios	438,571	196,380
Maniobras	332,608	346,016
Arrastres	147,146	143,925
Reparación de carros	112,670	103,164
Fletes misceláneos	98,527	93,167
Servicios de asesoría y licencias para software	90,909	47,176
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	42,735	38,132
Inspección automotriz	39,910	45,040
Arrendamiento de oficinas corporativas	34,977	30,974
Siniestros	21,810	49,303
Derechos de paso	<u>5,571</u>	<u>5,709</u>
	<u>\$ 7,890,156</u>	<u>\$ 6,571,604</u>

17. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2020 y 2019 y continuará al 30% para 2021 y años posteriores.

- a. La provisión para ISR se analiza cómo se muestra a continuación:

	2020	2019
ISR causado	\$ 2,052,131	\$ 2,140,034
Estímulo IEPS	-	(603,215)
Impuesto diferido del ejercicio	<u>(356,975)</u>	<u>386,716</u>
Total provisión	<u>\$ 1,695,156</u>	<u>\$ 1,923,535</u>

Al 30 de abril de 2019, la Entidad aplicó el estímulo fiscal previsto en el artículo 16 de la Ley de Ingresos de la Federación, inciso A), fracciones I y II, consistente en llevar a cabo el acreditamiento de un monto equivalente al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios ("IEPS") que haya causado por la enajenación de dicho combustible contra el ISR a cargo de cada ejercicio.

- b. Impuestos diferidos a la utilidad reconocidos directamente en el capital contable:

	2020	2019
Por la valuación de acciones no asignadas	\$ 786	\$ (786)
Por ganancia actuarial	<u>3,667</u>	<u>9,185</u>
	<u>\$ 4,453</u>	<u>\$ 8,399</u>



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

2020	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Cientes - Neto	\$ 100,117	\$ 7,691	\$ -	\$ 107,808
Proveedores	103,503	34,513	-	138,016
Cuentas por pagar netas a otros				
ferrocarriles	183,391	2,202	-	185,593
Pasivos acumulados y acreedores	41,680	10,402	-	52,082
Part. de los trabajadores en las ut.	232,146	222,141	-	454,287
Beneficios a los empleados	46,382	7,146	3,667	57,195
Deuda a corto y largo plazo	<u>214</u>	<u>(200)</u>	<u>-</u>	<u>14</u>
Total del impuesto anticipado activo	707,433	283,895	3,667	994,995
Inventarios - Neto	(245,638)	57,894	-	(187,744)
Inmuebles, maq. y equip. - Neto	(2,002,214)	(123,990)	-	(2,126,204)
Títulos de concesión - Neto	(87,614)	9,901	-	(77,713)
Plan de acciones	-	(786)	786	-
Pagos anticipados	(166,628)	116,197	-	(50,431)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>(25,769)</u>	<u>13,864</u>	<u>-</u>	<u>(11,905)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(2,527,863)</u>	<u>73,080</u>	<u>786</u>	<u>(2,453,997)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (1,820,430)</u>	<u>\$ 356,975</u>	<u>\$ 4,453</u>	<u>\$ (1,459,002)</u>

2019	Saldo inicial	Reconocimiento de resultados	Reconocimiento en utilidad integral	Saldo final
Diferencias temporales:				
Cientes - Neto	\$ 102,389	\$ (2,272)	\$ -	\$ 100,117
Proveedores	114,329	(10,826)	-	103,503
Cuentas por pagar netas a otros				
ferrocarriles	256,544	(73,153)	-	183,391
Pasivos acumulados y acreedores	30,268	11,412	-	41,680
Part. de los trabajadores en las ut.	225,420	6,726	-	232,146
Beneficios a los empleados	31,804	5,393	9,185	46,382
Deuda largo plazo	<u>(100)</u>	<u>314</u>	<u>-</u>	<u>214</u>
Total del impuesto anticipado activo	760,654	(62,406)	9,185	707,433
Inventarios - Neto	(223,417)	(22,221)	-	(245,638)
Inmuebles, maq. y equip. - Neto	(1,707,372)	(294,842)	-	(2,002,214)
Títulos de concesión - Neto	(99,611)	11,997	-	(87,614)
Plan de acciones	-	786	(786)	-
Pagos anticipados	(172,367)	5,739	-	(166,628)
Obligaciones bajo arrendamiento corto y largo plazo	<u>-</u>	<u>(25,769)</u>	<u>-</u>	<u>(25,769)</u>
Total del impuesto diferido pasivo	<u>(2,202,767)</u>	<u>(324,310)</u>	<u>(786)</u>	<u>(2,527,863)</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (1,442,113)</u>	<u>\$ (386,716)</u>	<u>\$ 8,399</u>	<u>\$ (1,820,430)</u>



- d. 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:

	2020		2019	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 6,996,408	-	\$ 7,700,201	-
Impuesto causado	2,098,922	30	2,310,060	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes y gastos no deducibles	141,447	2	274,096	4
Estímulo IEPS	-	-	(603,215)	(8)
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable-fiscal	<u>(545,213)</u>	<u>(8)</u>	<u>(57,406)</u>	<u>(1)</u>
	<u>\$ 1,695,156</u>	<u>24</u>	<u>\$ 1,923,535</u>	<u>25</u>

18. Contratos de mantenimiento

La Entidad tiene celebrado un contrato con Alstom Transport México, S.A. de C.V. (“ALSTOM”), otro con Progress Rail Maintenance de México, S.A. de C.V. (“PROGRESS”) y otro con Locomotive Manufacturing and Services, S.A. de C.V. (“LMS”) para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores (“overhauls”) de algunas locomotoras de la Entidad, como se muestra a continuación:

Proveedor	Número de locomotoras incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
ALSTOM	187	Julio 2016	Diciembre 2021
PROGRESS	117	Junio 2006	Junio 2026
LMS	<u>192</u>	Mayo 1999	Diciembre 2032
Total	<u>496</u>		

La Entidad tiene el derecho de rescindir los contratos de mantenimiento, asumiendo en ese caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con ALSTOM puede concluirse de manera anticipada, teniendo la Entidad que pagar el importe equivalente a tres meses del salario de todo el personal sindicalizado, los pagos no realizados correspondientes a los servicios de mantenimiento previamente prestados, el valor comercial del total del inventario de los materiales, partes, componentes y herramientas y pedidos pendientes con proveedores que ALSTOM tenga en ese momento, más el equivalente a tres meses de la cuota diaria si la terminación anticipada fuera en el año 2021.

La Entidad puede terminar anticipadamente el contrato con PROGRESS a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 10 meses de facturación por cuotas de mantenimiento.

El contrato con LMS por 192 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en USD y de las tarifas de reparaciones por overhauls alcancen o excedan US\$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Entidad puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US\$34.0 millones.

Mantenimientos y reparaciones - Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen



principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como costo del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2020 y de 2019, el importe cargado a resultados ascendió a \$1,124,811 y \$1,079,186, respectivamente.

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

19. Compromisos y contingencias

a. **Procesos judiciales y administrativos** - La Entidad está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad 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 y administrativos en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:

a.1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”), uno derivado de la modificación al trazo de la Vía de Ferromex y otro en contra de la Asignación de una Concesión de pasajeros al Gobierno del Estado de Jalisco. Actualmente estos juicios se ventilan antes las autoridades correspondientes. La Entidad está en espera de la resolución correspondiente.

a.2 Con fecha 13 de septiembre de 2016 la Comisión Federal de Competencia Económica (“COFECE”) (Dirección General de Mercados Regulados), notificó a GMEXICO el oficio No. COFECE-AI-DGMR-2016-073, mediante el cual inicia el procedimiento de investigación a fin de determinar si existe competencia efectiva en el mercado de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en el territorio nacional, requiriendo cierta información y documentación de GMEXICO y de sus subsidiarias, entre otras, Ferromex y Ferrosur.

El Pleno de la COFECE emitió una resolución el 22 de febrero de 2018, notificada con fecha 7 de marzo de 2018 a GMEXICO, en la que concluyó que no existen elementos suficientes en el expediente materia del procedimiento administrativo para sustentar la definición de los mercados relevantes, en los términos propuestos por la Autoridad Investigadora de la COFECE en su dictamen preliminar, en el cual señaló que no existían condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de las redes de KCSM, del Grupo de interés económico conformado por GMÉXICO y sus dos subsidiarias Ferromex y Ferrosur. Por lo anterior, el pleno de la COFECE dejó sin materia el citado dictamen preliminar y ha decretado el cierre del expediente.

a.3 Con fecha 10 de septiembre de 2018 la COFECE, por conducto de la Autoridad Investigadora, inició una investigación de oficio a fin de determinar si existían condiciones de competencia efectiva en el servicio público de transporte ferroviario de carga, de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz, investigación identificada bajo el número de expediente DC-003-2018.

El 8 de octubre de 2018 se notificó a GMEXICO el Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2018-119 para que, en su carácter de tercero coadyuvante relacionado con el mercado que se investiga, proporcionara diversa información y documentos; posteriormente el 8 de noviembre de 2018, GMEXICO presentó el escrito de desahogo al Requerimiento ante la COFECE, entregando la información y documentación solicitados por la misma.

El 21 de noviembre y el 11 de diciembre de 2018, se notificó a GMEXICO los acuerdos mediante los cuales se reiteran ciertas preguntas para aclarar la información ya presentada. Es



por lo anterior que el 29 de noviembre y 19 de diciembre de 2018, respectivamente, GMEXICO presentó los escritos de desahogo a los requerimientos, aclarando la información y documentación solicitada.

El 21 de diciembre de 2018 y 7 de enero de 2019, GMEXICO presentó escritos en alcance respecto al escrito presentado el 19 de diciembre ante la COFECE, entregando la información y documentación requerida.

El día 14 de enero de 2019, se notificó a GMEXICO el acuerdo mediante el cual se reiteran nuevamente ciertas preguntas para aclarar a la información ya presentada. Por lo anterior, GMEXICO dio respuesta mediante escrito presentado el 22 de enero de 2019, aclarando la información y documentación solicitada.

El día primero de febrero de 2019 la COFECE notificó a GMEXICO un acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado en su totalidad el Oficio y se identifica como confidencial cierta información solicitada con tal carácter.

Después de varias actuaciones, el 27 de enero de 2020 se emitió la resolución del expediente misma que fue notificada a GMEXICO el 4 de febrero del mismo año, mediante la cual la COFECE determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en 20 mercados relevantes. La administración de la Entidad ha evaluado que el impacto que se tendría en los resultados financieros no sería significativo.

GMEXICO promovió una demanda de amparo indirecto ante los Juzgados de Distrito en Materia Administrativa, Especializados en Competencia Económica, en contra de la resolución emitida por el Pleno de la COFECE en el expediente DC-003-2018, misma que ya fue admitida a trámite desde el día 6 de marzo de 2020, en todos sus términos y a la fecha el litigio se encuentra en trámite.

El 12 de agosto de 2020, GMEXICO ofreció una prueba pericial en el juicio de amparo con la finalidad de demostrar la incorrecta metodología empleada por las autoridades responsables para determinar la ausencia de condiciones de competencia económica en los mercados relevantes.

Por lo anterior, con la finalidad de dar oportunidad de que se desahogue dicha prueba pericial, la audiencia constitucional que se encontraba fijada para el 8 de octubre de 2020, fue diferida para ser celebrada el día 25 de marzo de 2021.

Asimismo, la COFECE solicitó se confirmara si las quejas promovieron algún medio de defensa en contra de los Lineamientos generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicados en el DOF el día 4 de febrero de 2020 y los acuerdos ARTF 163/2020 y ARTF 164/2020.

El acuerdo recaído a dicha solicitud se encuentra pendiente de notificación a GMEXICO.

- a.4 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.
- a.5 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 2020 y 2019, respecto de las demandas laborales, fue de \$1,999 y \$3,453, respectivamente.



- b. **Otros compromisos** - Las operaciones de la Entidad están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, 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 Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) puede imponer sanciones administrativas y penales contra las empresas que violen leyes ambientales, y tiene la capacidad para cerrar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2020 se tiene abierto un expediente administrativo con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”) relacionado con derrames de productos químicos al suelo, por el cual la autoridad podría imponer sanciones económicas, sin embargo, este evento no tuvo relevancia o impacto en los estados financieros de la Entidad. 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 Entidad 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 2020 y de 2019 el importe cargado a resultados ascendió a \$404,551 y \$414,971, respectivamente.

Se tiene celebrado un contrato con PEMEX Transformación Industrial por el cual la Entidad tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 7,570 metros cúbicos y un máximo de 15,140 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de crédito de ventas al mayoreo de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y la Entidad, el cual entró en vigor a partir de la fecha en que ambas partes lo hayan firmado utilizando firmas electrónicas avanzadas y hasta el 8 de mayo de 2021.

Las obligaciones mínimas por los contratos de arrendamiento operativo a corto plazo (menor a 12 meses) y otros compromisos por los siguientes ejercicios son como sigue:

	Miles			
	Dólares	Equivalente en pesos	Pesos	Total en Pesos
2021	\$ 111,918	\$ 2,158,786	\$ 222,508	\$ 2,381,294
2022	115,148	2,195,527	231,740	2,427,267
2023	113,582	2,217,689	191,861	2,409,550
2024	112,157	2,007,274	205,140	2,212,414
2025 en adelante	<u>112,739</u>	<u>2,043,733</u>	<u>213,345</u>	<u>2,257,078</u>
Total de pagos mínimos	<u>\$ 565,544</u>	<u>\$ 10,623,009</u>	<u>\$ 1,064,594</u>	<u>\$ 11,687,603</u>

El costo por arrendamiento operativo a corto plazo e intercompañías cargado a resultados fue de \$2,846,239 para 2020 y \$2,796,292 para 2019.

20. Segmentos de operación

Durante el año 2020, el 98.5% de los ingresos de la Entidad provinieron de los siguientes segmentos de negocio; Agrícolas con el 34.6%, Minerales 10.9 %, Automotriz 10.2%, Productos Industriales 9.0%, Energía 8.0%, Químicos y Fertilizantes 7.8%, Intermodal 7.8%, Metales 5.3% y Cemento 4.9%. Los otros servicios que representan el 1.5% de los ingresos, incluyen: servicios comerciales diversos y servicio de transporte de pasajeros.



21. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 3 de marzo de 2021 por el Ing. Isaac Franklin Unkind, Director General de Administración y la C.P. Claudia Abaunza Castillo, Director de Finanzas, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

* * * * *

