



DOCUMENTO CON INFORMACIÓN CLAVE PARA LA INVERSIÓN
GMéxico Transportes, S.A. DE C.V.

SEGUNDA EMISIÓN AL AMPARO DE UN PROGRAMA DE CERTIFICADOS BURSÁTILES

Documento que contiene la información clave para la inversión en certificados bursátiles, en términos del Artículo 85, fracción II, último párrafo de la Ley del Mercado de Valores (“DICI”). Los términos con mayúscula inicial que no se encuentren expresamente definidos en el presente, tendrán el significado que se les atribuye a cada uno de ellos en el prospecto del programa de certificados bursátiles a largo plazo, los cuales se describen a continuación (el “Prospecto”), y/o en el suplemento base de la presente emisión (el “Suplemento”), según corresponda, mismos que podrán ser consultados en las páginas de Internet de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. (la “BMV”) www.bmv.com.mx, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la “CNBV”) www.gob.mx/cnbv y del Emisor <http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>, y adicionalmente se encuentran disponibles con los Intermediarios Colocadores.

A. Datos Generales.

Número y características de los títulos que se ofrecen:	Hasta [100,000,000] ([cien millones]) de Certificados Bursátiles, con valor nominal de \$100.00 (cien Pesos 00/100), que corresponden al tipo que se refiere la fracción I del artículo 62 de la LMV.
Tipo de Oferta:	Pública, primaria y nacional.
Emisor:	GMéxico Transportes, S.A. de C.V. (el “ <u>Emisor</u> ” o “ <u>GMXT</u> ”).
Número de Emisión al Amparo del Programa:	Segunda emisión de Certificados Bursátiles al amparo del Programa.
Clave de Pizarra:	GMXT 17-2
Precio de Colocación:	\$100.00 (cien Pesos 00/100 M.N.) cada uno.
Serie:	Única.
Fecha de Publicación del Aviso de Oferta Pública:	[12] de septiembre de 2017.
Fecha de Emisión:	[15] de septiembre de 2017
Fecha de Cierre del Libro:	[13] de septiembre de 2017.
Monto Total Autorizado del Programa:	Hasta \$15,000’000,000.00 (Quince mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIs o divisas, con carácter revolvente.
Monto total de la Oferta:	Hasta [\$10,000,000,000 (diez mil millones de pesos 00/100 moneda nacional)], a través de vasos comunicantes en conjunto con la emisión GMXT 17 sin que la suma de los dos tramos exceda de [\$10,000,000,000 (diez mil millones de pesos 00/100 moneda nacional)].
Fecha de Vencimiento:	[●] de [septiembre] de [2022].
Plazo de Vigencia de la Emisión:	[1,820] ([mil ochocientos veinte]) días, es decir, aproximadamente [5] ([cinco]) años.
Número de Certificados Bursátiles:	Hasta [100,000,000] ([cien millones]).
Valor nominal de los Certificados Bursátiles:	\$100.00 cada uno.
Tasa de Interés:	A partir de su Fecha de Emisión y en tanto no sean amortizados en su totalidad, los Certificados Bursátiles devengarán en cada periodo de intereses un interés bruto anual sobre su valor nominal, según corresponda, a una tasa igual a la tasa a que hace referencia la Sección “Procedimiento de Cálculo de Intereses” que se establece en el Suplemento y en Título que documenta la Emisión.
Periodicidad en el Pago de Intereses:	Los intereses que devenguen los Certificados Bursátiles se liquidarán en términos de lo previsto en el calendario descrito en la Sección “Periodicidad en el Pago de Intereses” y en el Título que documenta la Emisión. El primer pago de intereses se efectuará precisamente el día [13] de [octubre] de [2022].
Amortización del Principal:	El principal de los Certificados Bursátiles se amortizará en un sólo pago en la fecha de vencimiento, contra entrega del Título o de la certificación emitida por Indeval.
Amortización Anticipada:	El Emisor tendrá derecho a amortizar de manera anticipada, la totalidad (pero no una parte) de los Certificados

	Bursátiles conforme a lo previsto en la Sección “Amortización Anticipada Obligatoria” prevista en el Suplemento y en el Título que documenta la Emisión.
Derechos que el Título confiere a los Tenedores:	Los Tenedores de los Certificados Bursátiles tendrán derecho a recibir el pago de principal, de los intereses ordinarios y, en su caso, de los intereses moratorios correspondientes en las fechas estipuladas para tales efectos en el Título.
Lugar y Forma de Pago de Principal e Intereses:	El principal (ya sea a su vencimiento programado o por amortización anticipada) y los intereses ordinarios devengados por los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento, en cada Fecha de Pago de Intereses o en la fecha de amortización anticipada voluntaria, respectivamente, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Ineval, cuyas oficinas se encuentran ubicadas en Avenida Paseo de la Reforma número 255, 3º piso, Col. Cuauhtémoc, C.P. 06500, México, Ciudad de México, contra la entrega del título o las constancias que al efecto expida Ineval.
Garantía:	Los Certificados Bursátiles son quirografarios y estarán avalados por Ferrosur, S.A. de C.V. y Florida East Coast Railway Corp.
Calificación:	[•]. La calificación otorgada a la Emisión no constituye una recomendación de inversión y puede estar sujeta a actualizaciones o modificaciones en cualquier momento, de conformidad con las metodologías de Standard & Poor’s de México, S.A. de C.V. [•]. La calificación otorgada a la Emisión no constituye una recomendación de inversión y puede estar sujeta a actualizaciones o modificaciones en cualquier momento, de conformidad con las metodologías de Fitch México, S.A. de C.V.
Intermediarios Colocadores:	Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) como intermediarios colocadores líderes.
Representante Común:	CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple.
Depositario:	S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., en términos y para los efectos del artículo 282 y demás aplicables de la LMV.
Posibles Adquirentes	Personas físicas o morales cuando, en su caso, su régimen de inversión lo prevea expresamente. Los posibles adquirentes deberán considerar cuidadosamente toda la información contenida en el Prospecto y en el Suplemento.
Régimen Fiscal:	La tasa de retención aplicable, en la fecha de este Suplemento, respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra sujeta (i) para las personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente; y (ii) para las 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.

Datos de contacto de los intermediarios colocadores:

BBVA Bancomer Mercado de Deuda

Nombre	Datos de Contacto
Gonzalo Mañón	Tel. 5201 2070
Martha Marrón	Tel. 5201 2549
Josele Ramos	Tel. 5201 2062

BBVA Bancomer Ventas Institucionales

Nombre	Datos de Contacto
Francisco Rivera	Tel. 5621 9148
Luis Madero	Tel. 5621 9135
Samuel Vargas	Tel. 5621 9666

Credit Suisse Mercado de Deuda

Nombre	Datos de Contacto
Edgar Madinaveitia	Tel. 325 3406
Diego del Castillo Negrete	Tel. 325 3778

Credit Suisse Ventas Institucionales

Nombre	Datos de Contacto
Rogelio Torres	Tel. 5283 8992
Luis Jaramillo	Tel. 5283 3883

Credit Suisse Cobertura

Nombre	Datos de Contacto
Manuel Gutiérrez	Tel. 5283 8923
Rafael Helguero	Tel. 5283 3811

B. Factores de Riesgo.

Nuestro negocio depende, en cierta medida, de nuestras ventajas competitivas frente a los autotransportistas y a otros prestadores de servicios de transporte. Una parte importante de nuestra estrategia de crecimiento se basa en que los usuarios del servicio de autotransporte utilicen el transporte ferroviario. No podemos asegurar que tengamos éxito en lograr contar con más clientes que utilicen nuestros servicios en lugar de utilizar los servicios de la industria de autotransporte. En caso de que la industria ferroviaria no pueda mantener su ventaja competitiva frente a la industria de autotransporte, nuestros resultados podrían verse afectados. Asimismo, nuestros resultados podrían verse afectados, entre otros factores, por un incremento en la disponibilidad o el mejoramiento de la calidad de los servicios prestados por la industria

de autotransportes como resultado de la interpretación e implementación administrativa y regulatoria de ciertas disposiciones y exigencias contenidas en el TLC, o como resultado de nuestra falta de capacidad para incrementar nuestra base de clientes y nuestra participación en el mercado de transporte de carga derivado de la competencia con compañías de logística y otras compañías que prestan servicios de transporte ferroviario.

Nuestras concesiones podrían ser revocadas o terminadas bajo ciertos supuestos, impidiendo que continuemos operando nuestra red ferroviaria y teniendo como resultado un efecto significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez. En México, operamos con base en 5 concesiones que nos ha otorgado el Gobierno Federal. Nuestras concesiones nos dan el derecho exclusivo para prestar servicios de transporte de carga a través de nuestra red ferroviaria (sujeto a ciertos derechos de paso y de arrastre otorgados a otros concesionarios ferroviarios) por periodos de 18 a 30 años, contados a partir de la fecha de otorgamiento de las concesiones correspondientes, sujeto al cumplimiento de ciertas obligaciones. Las vigencias originales de las concesiones son renovables, sujeto a ciertas condiciones, por periodos adicionales de hasta 30 ó 50 años en total, respectivamente. La SCT y la ARTF, las cuales son principalmente responsables de regular los servicios de transporte ferroviario en México, tienen poderes amplios para monitorear el cumplimiento de las concesiones, y podrían requerirnos de proporcionar cualquier tipo de información técnica, administrativa y financiera que nos sea requerida de tiempo en tiempo.

Nuestras concesiones podrían ser revocadas o terminadas, total o parcialmente, por el Gobierno Federal en caso de que se actualicen ciertos supuestos contenidos en la legislación aplicable y en los títulos de concesión correspondientes. Asimismo, la SCT podría revocar nuestras concesiones si somos sancionados en cinco ocasiones distintas como resultado de cualquiera de los siguientes supuestos: (i) si restringimos la capacidad de otros operadores ferroviarios mexicanos para usar nuestras vías, (ii) si interrumpimos, sin justificación, las operaciones de nuestras vías ferroviarias o cobramos tarifas mayores a las que se encuentran registradas con la ARTF, (iii) si no realizamos pagos de daños causados por nuestras operaciones, (iv) si incumplimos con las disposiciones contenidas en la LRSF, sus reglamentos o el título de concesión correspondiente, (v) si no realizamos las inversiones de capital señaladas en el plan de negocios presentado ante la SCT, o (vi) si no mantenemos las fianzas, pólizas de seguro y demás garantías señaladas en la LRSF y demás legislación aplicable. Nuestras concesiones podrían ser revocadas automáticamente si el concesionario correspondiente cambia de nacionalidad o cede o grava el título de concesión, o si existe un cambio de control de la concesionaria sin la previa autorización de la SCT.

Asimismo, el Gobierno Federal puede rescatar una concesión en cualquier momento en términos de la legislación aplicable por causas de interés público. Nuestras concesiones también podrían darse por terminadas por la SCT si renunciamos a nuestros derechos bajo los títulos de concesión, por causas de interés público, en caso de liquidación o en caso de concurso mercantil o quiebra.

En caso de que alguna concesión sea revocada por el Gobierno Federal por causas atribuibles a nosotros, no recibiríamos compensación alguna y todo interés que tuviéramos en la red ferroviaria, incluyendo activos fijos amparados bajo el título de concesión correspondiente, así como cualquier mejora realizada, se convertirían en propiedad del Gobierno Federal. En caso de revocación o terminación de alguna concesión ferroviaria, no podríamos seguir operando la red correspondiente. De conformidad con la legislación aplicable, en caso de terminación por alguna causa que no sea atribuible a nosotros, el Gobierno Federal tendría que compensarnos por daños y perjuicios. Sin embargo, no podemos asegurar que recibiríamos dichas cantidades a tiempo o que las mismas fueran equivalentes a nuestra inversión en la concesión y a los daños y perjuicios que pudiéramos sufrir. En virtud de lo anterior, cualquier revocación total o parcial de nuestras concesiones pudiera tener un resultado significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez, incluyendo nuestra capacidad para pagar nuestras deudas.

Ver la sección “Descripción de los Principales Activos – Nuestras concesiones” para una descripción más detallada sobre las causas de terminación o revocación de nuestras concesiones.

Nuestro socio estratégico Union Pacific ejerce una influencia significativa sobre nuestra subsidiaria Ferromex. Nuestro socio estratégico Union Pacific es propietario del 26% de las acciones representativas del capital social de GFM (sociedad que, a su vez, es propietaria del 99.99% de las acciones representativas del capital social de Ferromex). El 13 de junio de 1997, Union Pacific, nosotros y otras partes, celebramos el Convenio entre Accionistas Ferromex, el cual regula los derechos y obligaciones de los accionistas de GFM. Como resultado de la celebración del Convenio entre Accionistas Ferromex, Union Pacific tiene y continuará teniendo la facultad de determinar el resultado de sustancialmente todas las decisiones relevantes que sean sometidas a voto de los accionistas y del consejo de administración de GFM, por lo que tiene control sobre el negocio, políticas y operaciones de GFM (e indirectamente sobre Ferromex). Entre otros derechos, Union Pacific puede controlar (i) la designación de los miembros del consejo de administración de GFM e, indirectamente, las determinaciones de nuestro consejo respecto de las políticas y conducción del negocio de GFM, (ii) la compensación de los consejeros de GFM, (iii) aumentos de capital social de GFM, (iv) la contratación de deuda por GFM por montos mayores a ciertas cantidades, (v) el pago de dividendos de GFM a sus accionistas, (vi) la aprobación del presupuesto anual de inversiones de GFM, (vii) la aprobación de la enajenación de ciertos activos e inversiones en proyectos de GFM, (viii) la aprobación de adquisiciones por GFM por montos mayores a ciertas cantidades, (ix) la aprobación de políticas laborales relacionadas con sueldos de los empleados de GFM, (x) el otorgamiento de derechos de paso, de arrastre y otros derechos relacionados con la concesión de Ferromex, y (xi) la venta de acciones de subsidiarias.

El Convenio entre Accionistas Ferromex también incluye limitaciones respecto de la transferencia de y la creación de gravámenes sobre las acciones de GFM, así como mecanismos de solución de desacuerdos. Union Pacific está facultado para instruir a GFM que adopte medidas que podrían ser contrarias a sus intereses y, en ciertos casos, Union Pacific podría vetar resoluciones y la realización de actos relacionados con GFM y sus subsidiarias o causar que se ejecuten acciones distintas a las pactadas. Asimismo, la enajenación de las acciones de Union Pacific en GFM, la percepción de que dicha venta pudiera ocurrir, podría tener un efecto significativo adverso sobre nuestros resultados, situación financiera y liquidez.

Es posible que no tengamos en cuenta las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios anticipados de la Adquisición, o que puedan incurrir en costos imprevistos relacionados con la Adquisición, y nuestros resultados de operaciones y situación financiera podrían sufrir. Podríamos no ser capaces de lograr las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios que anticipamos con motivo de la Adquisición. Creemos que la consideración de la Adquisición está justificada por los beneficios que esperamos lograr al integrar FEC en nuestras operaciones. Sin embargo, estos beneficios podrían no materializarse y otras suposiciones sobre las cuales se determinó la contraprestación de la Adquisición pueden resultar incorrectas.

Asimismo, es posible que no podamos implementar completamente nuestros planes de negocios y estrategias debido a limitaciones regulatorias. GMXT y FEC están sujetos a una regulación gubernamental extensa, y podemos enfrentar restricciones regulatorias en nuestra provisión de servicios combinados en México y en los Estados Unidos.

Bajo cualquiera de estas circunstancias, las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios anticipados por nosotros como resultado de la Adquisición podrían no lograrse como se esperaba, pueden retrasarse o podrían no materializarse del todo. En la medida en que incurramos en mayores costos de integración u obtengamos menores beneficios de ingresos o menos ahorros de costos de lo esperado, nuestros resultados operativos y situación financiera podrían verse afectados de manera significativa y adversa.

C. Características de la Oferta.

Las características generales de la Oferta están reflejadas en la primera página de este documento y de conformidad con la información establecida en el Suplemento.

D. El Emisor.

Somos el operador ferroviario líder en México en términos de cobertura geográfica, ingresos, volumen y tamaño de la flota, y el único operador ferroviario a lo largo de la costa este del estado de Florida, ofreciendo soluciones de transporte y logística a los clientes de forma segura, eficiente y confiable y de forma ecológicamente responsable.

Nuestra red ferroviaria es la más grande de México, con 10,570 km de líneas principales que se expanden en 24 Estados de México y, está respaldada al 30 de junio de 2017, por una flota de 802 locomotoras y 27,485 vagones ferroviarios. En el estado de Florida, poseemos y operamos una red ferroviaria de carga con 565 km de línea principal que se extiende a lo largo de la costa este de Jacksonville a Miami y es apoyada por una flota de 73 locomotoras y 4,294 vagones ferroviarios al 30 de junio de 2017.

Creemos que el desempeño del sector ferroviario es fundamental para el crecimiento económico ya que proporciona la columna vertebral para el desarrollo de cadenas de suministro eficientes para el sector industrial y lleva la mayor parte de las importaciones vitales de una región. Como participante principal en el sector del transporte de México y Florida, la Compañía es y continuará siendo un factor importante para el rápido crecimiento de las regiones en las que opera.

Nos esforzamos por mantenernos a la vanguardia en términos de implementar innovaciones tecnológicas, aumentar la eficiencia operativa, mejorar la seguridad y ofrecer servicios de transporte ferroviario, para lo cual invertimos en forma intensiva en nuestra red. Desde que comenzamos a operar nuestro ferrocarril en México en 1998, hemos más que duplicado la capacidad y transformado fundamentalmente el sistema ferroviario mexicano. En Florida, recientemente terminamos la conversión de nuestras locomotoras, convirtiéndonos en el primer ferrocarril de carga en Norteamérica en operar toda su flota principal en gas natural líquido. Como resultado de nuestros esfuerzos, en el año 2013 fuimos nombrados el ferrocarril más competitivo y productivo en América Latina por el Foro de Transporte Internacional de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

En México, obtenemos ingresos por grupo de productos básicos y productos terminados. Nuestro tráfico de mercancías se compone de productos a granel, industriales y acabados. El tráfico a granel consta principalmente de mercancías únicas enviadas en trenes unitarios, que son trenes de una fuente a un destino. Nuestra mezcla diversificada y equilibrada de negocios incluye el transporte de productos agrícolas, automotrices, cemento, químicos, energéticos, industriales, metalúrgicos y minerales, así como la provisión de servicios intermodales, de transporte de pasajeros, alquiler de coches y otros servicios.

En Florida, generamos ingresos a través de nuestros segmentos de flete, no flete y peajes. Los ingresos procedentes de los fletes se generan tanto por el movimiento de carga en vagones convencionales como por el envío intermodal de contenedores y remolques en vagones planos. También generamos ingresos de flete procedentes del transporte regional de camiones y del transporte local (movimiento de contenedores o remolques por camión desde y hacia el patio ferroviario). Los ingresos no relacionados con el transporte de mercancías se derivan del alquiler de coches y de la estadía (uso de nuestros vagones para almacenamiento o transporte a cambio de una tarifa diaria), cargos adicionales de transporte, cambio (manejo y colocación de vagones dentro de las instalaciones del cliente) y otros servicios de transporte. Los ingresos del peaje consisten en los ingresos generados por la concesión de licencias y arrendamientos a empresas para el uso de nuestro peaje.

E. Información Financiera Seleccionada.

Estado de resultados

	30 de junio de	31 de diciembre de	
	2017	2016	2015
	(en miles de Pesos)		
Total de ingresos	\$17,218,838	\$32,905,433	\$29,962,988
Utilidad neta mayoritaria	\$3,818,317	\$8,407,655	\$5,924,699
UPA	[●]	[●]	[●]
UAFIDA ajustada	[●]	[●]	[●]

Balance general

	30 de junio de	31 de diciembre de	
	2017	2016	2015
	(en miles de Pesos)		
Disponibilidades	[●]	[●]	[●]
Activo fijo	[●]	[●]	[●]
Otros activos	[●]	[●]	[●]
Total de activos	\$92,893,677	\$51,969,027	\$44,570,926
Pasivos bursátiles	[●]	[●]	[●]
Pasivos bancarios	[●]	[●]	[●]
Otros pasivos	[●]	[●]	[●]
Total pasivo	\$51,593,600	\$11,476,372	\$10,326,006
Capital contable	\$41,301,077	\$40,492,655	\$34,244,920

Para conocer la situación financiera detallada del Emisor, así como tener una comprensión integral de la información financiera seleccionada, le sugerimos consultar el prospecto, suplemento y estados financieros respectivos.

Comentarios y análisis de la Información financiera.

Periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 comparado con el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. Ingresos por prestación de servicios Los ingresos por los servicios que prestamos durante el periodo terminado el 30 de junio de 2017 incrementó \$725,276 a \$17,218,838 de \$16,493,562 durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. **Costos y gastos directos de operación** Los costos directos operativos consisten, principalmente, de costos laborales, maquinaria y equipo, gastos indirectos y arrendamiento de carros. Los costos operativos para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$838,765 a \$9,792,514 de \$8,953,749 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, principalmente por los incrementos en: consumo de diésel \$331,165, debido a un incremento de 21.1% en el precio del diésel neto de mejoras en el rendimiento, policía y vigilancia \$161,209, arrendamiento de equipo \$159,345, mantenimiento de terceros a locomotoras y carros por \$117,335 y otros por \$69,711. **Otros costos y gastos de operación** Los otros costos y gastos de operación consisten, principalmente, de gastos administrativos, participación de los empleados en las utilidades de la empresa, la depreciación y amortización de los títulos de concesión y otros ingresos y gastos netos. Los gastos administrativos disminuyeron \$3,844 a \$520,412 de \$524,256, principalmente, por disminuciones en: costos por indemnización de personal de confianza durante el primer semestre de 2016 por \$17,252, disminución en gastos médicos mayores \$4,164 derivado de la disminución en el personal de confianza durante 2016; neto de incrementos en: compensaciones a ejecutivos \$11,192, propaganda y publicidad \$3,926, licencias de software \$2,795 y disminución en otros por \$341. La participación de los empleados en las utilidades de la empresa se incrementó \$107,309 a \$432,458 de \$325,149. La depreciación y amortización de los títulos de concesión se incrementó \$182,297 a \$1,577,225 de \$1,394,928 por mayores inversiones de capital realizadas durante 2016 y el primer semestre de 2017. Los otros ingresos y gastos netos disminuyeron \$21,101 a \$27,847 de \$43,948, como resultado, principalmente, por un incremento en el costo por la venta de activos fijos, neto de incrementos en los ingresos por venta de refacciones, compensación de saldos a favor de impuestos y a otros ingresos no operativos. **Utilidad de operación** La utilidad de operación para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 disminuyó \$415,352 a \$4,924,076 de \$5,339,428 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. **Costo financiero** Los costos financieros netos para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 aumentaron \$533,344 a \$589,738 de \$56,394 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, como resultado, principalmente, de un incremento en la pérdida cambiaria por \$550,919, derivado de la depreciación del peso vs dólar en 8.1%. **Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto** La participación en los resultados de asociada y negocio conjunto para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 aumentaron \$2,495 a \$45,373 de \$42,878 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, como resultado de mejores resultados en la operación del Ferrocarril y Terminal del Valle de México (FTVM). **Impuestos a la utilidad** Los gastos relacionados con el impuesto a la utilidad para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017

disminuyeron \$707,370 a \$561,394 de \$1,268,764 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, derivado de la aplicación de un estímulo fiscal por el IEPS pagado en la compra del diésel para locomotoras por \$937,723 y por una disminución en otras partidas aplicables al cálculo del impuesto por \$230,353. **Utilidad neta atribuible a la participación controladora** Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta atribuible a la participación controladora para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 disminuyó \$306,515 a \$3,779,274 de \$4,085,789 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016.

Año terminado el 31 de diciembre de 2016 comparado con el año terminado al cierre del 2015 (en miles de pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en pesos). **Ingresos por prestación de servicios** Los ingresos por los servicios que prestamos durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó \$2'942,445 a \$32'905,433 de \$29'962,988 durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015. **Costos y gastos directos de operación** Los costos directos operativos consisten, principalmente, de costos laborales, maquinaria y equipo, gastos indirectos y arrendamiento de carros. Los costos operativos para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$1'296,378 a \$18'555,429 de \$17'259,051 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente por los incrementos en: costos laborales por \$190,028 miles por mayor volumen, incremento en personal operativo y salariales; car hire por \$436,527 miles por la mayor utilización de carros de otros ferrocarriles, mantenimiento de terceros a locomotoras y carros por \$78,366 miles; arrendamiento de equipo \$258,304 miles; gastos por siniestros \$166,872 miles, y por un decremento en el costo del consumo de diésel por (\$204,123) miles debido a un menor consumo de diésel y mejoras en el rendimiento y otros por \$282,398. **Otros costos y gastos de operación** Los otros costos y gastos de operación consisten, principalmente, de gastos administrativos, participación de los empleados en las utilidades de la empresa, la depreciación y amortización de los títulos de concesión y otros ingresos y gastos netos. La depreciación y amortización se incrementó por \$186,378 miles, por mayores inversiones de capital realizadas durante 2016. La provisión de PTU del ejercicio 2016 se incrementó por \$113,928 miles. Los gastos de administración disminuyeron \$ 56,821 miles a \$1,058,941 miles para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$1,115,762 miles para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente por: decremento en costo laboral de (\$24,769) miles por disminución del número de empleados y otros por (\$32,052)miles. Los otros costos y gastos de operación incrementaron \$102,574 a \$216,543 de \$113,969, como resultado, principalmente, por incremento en la utilidad cambiaria, venta de activos fijos y refacciones. **Utilidad de operación** Como resultado de los factores mencionados, la utilidad de operación se incrementó en \$1,505,156 miles pasando de \$8'314,010 para el año terminado en 2015 a \$9'819,166 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016. **Costo financiero** Los costos financieros netos disminuyó \$213,459 pasando de \$ 234,385 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a de \$213,459 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 como resultado, principalmente de la terminación de algunos créditos. **Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto** La participación en los resultados de asociada y negocio conjunto presenta una disminución de (\$16,177) miles pasando de \$88,859 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$72,682 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 disminuyeron \$161,177 como resultado, principalmente por menor volumen de operaciones. **Impuestos a la utilidad** Los gastos relacionados con el impuesto a la utilidad disminuyeron 34.8% pasando de \$2,243,785 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$1'463,267 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, principalmente por el deducción del estímulo fiscal por el consumo de diésel. **Utilidad neta atribuible a la participación controladora** Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta atribuible a la participación controladora para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó \$2'482,956 a \$8'407,655 de \$5'924,699 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Año terminado el 31 de diciembre de 2015 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2014 (en miles de pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en pesos). **Ingresos por prestación de servicios** Los ingresos por los servicios que prestamos durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó \$3'967,625 a \$29'962,988 de \$25'995,363 durante el año terminado el 31 de diciembre de 2014. **Costos y gastos directos de operación** Los costos directos operativos consisten, principalmente, de costos laborales, maquinaria y equipo, gastos indirectos y arrendamiento de carros. Los costos directos operativos para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$1'775,440 a \$17'259,051 de \$15'483,611 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente por los incrementos en: costos laborales por \$181,495 miles por mayor volumen, incremento en personal operativo y salariales; car hire por \$429,903 miles por la mayor utilización de carros de otros ferrocarriles, mantenimiento de terceros a locomotoras y carros por \$179,956 miles; arrendamiento de equipo \$239,989 miles; gastos por siniestros \$166,872 miles; consumo de diésel por \$569,557 miles debido a un mayor consumo de diésel e incremento en precio del 7.3% y mejoras en el rendimiento; y otros por \$7,668 miles. **Otros costos y gastos de operación** Los otros costos y gastos de operación consisten, principalmente, de gastos administrativos, participación de los empleados en las utilidades de la empresa, la depreciación y amortización de los títulos de concesión y otros ingresos y gastos netos. La depreciación y amortización se incrementó por \$248,216 miles, por mayores inversiones de capital realizadas durante 2015. La provisión de PTU del ejercicio 2015 se incrementó por \$128,652 miles. Los gastos de administración se incrementaron \$ 34,097 miles a \$1,115,762 miles para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$1,081,665 miles para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente por: decremento en costo laboral de (\$24,769) miles por disminución del número de empleados y otros por (\$32,052)miles. Los otros costos y gastos de operación disminuyeron \$19,101 a \$113,969 de \$133,070, como resultado, principalmente, por incremento en la utilidad cambiaria, venta de activos fijos y refacciones. **Utilidad de operación** Como resultado de los factores mencionados, la utilidad de operación se incrementó en \$1,762,119 miles pasando de \$6'551,891 para el año terminado en 2014 a \$8'314,010 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. **Costo financiero** Los costos financieros netos aumentaron \$21,614 pasando de \$ 212,771 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a de \$234,385 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 como resultado, principalmente por la contratación de arrendamientos financieros. **Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto** La participación en los resultados de asociadas y negocio conjunto para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 disminuyó \$13,287 a \$88,859 de \$102,146 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, como resultado, principalmente por menor volumen de operaciones. **Impuestos a la utilidad** Los gastos relacionados con el impuesto a la utilidad para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$318,177 a \$2'243,785 de \$1'925,608 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. **Utilidad neta atribuible a la participación controladora** Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta atribuible a la participación controladora para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó \$1'217,884 a \$5'924,699 de \$4'706,815 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014.

F. Leyendas y medios de acceso a más información.

El presente documento tiene carácter únicamente informativo y representa solamente información que se encuentra contemplada en el prospecto de colocación del Programa y en el suplemento informativo, por lo que no representará una oferta, ni una recomendación de inversión de ninguno de sus valores. Los inversionistas potenciales no deberán tomar su decisión de inversión de las acciones con base en la información contenida en el presente documento; dicha decisión, en su caso, deberá ser tomada con base en toda la información contenida en el prospecto, del cual forma parte el presente documento y demás documentación relacionada con la oferta cuya difusión autorice la CNBV.

La dirección de GMXT es en Bosques de Ciruelos 99, Col. Bosques de las Lomas, C.P. 11700, Ciudad de México. Genaro Guerrero Diaz Mercado es la persona encargada de las relaciones con los inversionistas y podrá ser localizada en las oficinas de GMXT, o al teléfono: (52) (55)5246-3700, y su dirección electrónica: genaro.guerrero@ferromex.mx.

Documento con información clave para la inversión se encuentra a disposición con los intermediarios colocadores en las páginas web: www.gob.mx/cnbv y www.bmv.com.mx. Asimismo, los documentos presentados como parte de la solicitud de la oferta de los Certificados Bursátiles a la CNBV y a la BMV podrán ser consultados con mayor detalle en las páginas web mencionadas.

Documento con información clave para la inversión preliminar. La información contenida en este documento con información clave para la inversión preliminar se encuentra sujeta a cambios, reformas, adiciones, aclaraciones o sustituciones. La versión definitiva de este documento que incluya los cambios, reformas, adiciones, aclaraciones o sustituciones que se realicen entre la fecha de presentación del documento con información clave para la inversión preliminar y la fecha en que se lleve a cabo la oferta, podrá consultarse en las páginas de internet de la BMV, la CNBV y de GMXT en las direcciones: www.bmv.com.mx, www.gob.mx/cnbv y

<http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>respectivamente.

Ciudad de México, a [●] de septiembre de 2017

Autorización de la CNBV para su publicación [●] de fecha [●] de septiembre de 2017.