

Información Financiera Trimestral

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración	2
[110000] Información general sobre estados financieros	26
[210000] Estado de situación financiera, circulante/no circulante.....	28
[310000] Estado de resultados, resultado del periodo, por función de gasto.....	30
[410000] Estado del resultado integral, componentes ORI presentados netos de impuestos.....	31
[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto	33
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Actual.....	35
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Anterior	38
[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera	41
[700002] Datos informativos del estado de resultados	42
[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses.....	43
[800001] Anexo - Desglose de créditos	44
[800003] Anexo - Posición monetaria en moneda extranjera	47
[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto.....	48
[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados	49
[800100] Notas - Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable.....	50
[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos	54
[800500] Notas - Lista de notas.....	55
[800600] Notas - Lista de políticas contables.....	57
[813000] Notas - Información financiera intermedia de conformidad con la NIC 34	58
Notas al pie.....	74

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración

Comentarios de la gerencia [bloque de texto]

En el 1T18, OMA registró un crecimiento de 8.0% en el número de pasajeros totales, principalmente como resultado de nuevas rutas que comenzaron a operar en los últimos seis meses (+29 rutas netas). Los ingresos aeronáuticos crecieron 18.7% y los ingresos no aeronáuticos se incrementaron 11.3%; la UAFIDA Ajustada creció 23.1% y el Margen UAFIDA ajustado fue de 67.9%, el más alto alcanzado en un trimestre. En el 1T18, la utilidad neta consolidada creció 44.0%.

Los principales resultados de la Compañía durante el primer trimestre se describen a continuación:

- El total de tráfico de pasajeros fue de 4.9 millones, creció 8.0%. El número de pasajeros nacionales se incrementó en 8.4% y el tráfico de pasajeros internacionales creció 5.8%. Los aeropuertos de Monterrey y Culiacán fueron los que registraron mayores crecimientos en el volumen de tráfico.
- Los ingresos aeronáuticos crecieron 18.7%, principalmente por el efecto del mayor tráfico de pasajeros y el aumento de tarifas aeronáuticas realizado en el mes de enero de 2018.
 - El ingreso aeronáutico por pasajero fue de Ps.245.6, superior en 9.9%.
- Los ingresos no aeronáuticos aumentaron 11.3%, principalmente por las actividades comerciales, específicamente Arrendadoras de Autos, Restaurantes, Estacionamientos y Tiendas.
 - El ingreso no aeronáutico por pasajero fue de Ps.76.7, se incrementó 3.0%.
- La UAFIDA Ajustada⁽¹⁾ fue de Ps.1,072 millones, mayor en 23.1%. El Margen UAFIDA ajustado fue de 67.9%, alcanzando el récord como el margen trimestral histórico más alto.
- La utilidad neta consolidada fue de Ps.610 millones, representando un aumento del 44.0%. Tomando como base el promedio ponderado de acciones en circulación, la utilidad neta por acción fue Ps.1.55, creció 44.7%; y la utilidad por ADS fue US\$0.67, se incrementó 50.6%.
- Las inversiones de capital y obras de mantenimiento mayor incluidos en los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) comprometidos, así como las inversiones de capital estratégicas durante el trimestre fueron de Ps.423 millones.

⁽¹⁾ La UAFIDA Ajustada y el Margen UAFIDA Ajustado excluyen la provisión de mantenimiento, así como los ingresos y costos de construcción. OMA provee el análisis y cálculo de la UAFIDA Ajustada en la sección correspondiente (Ver notas a la Información Financiera).

Información a revelar sobre la naturaleza del negocio [bloque de texto]

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V., mejor conocido como OMA, opera y administra 13 aeropuertos internacionales dentro de nueve estados en la región centro y norte de México, localizados en las ciudades de: Monterrey, el tercer más grande centro

metropolitano en México; Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, importantes destinos turísticos; así como en otros nueve centros regionales y ciudades fronterizas. También administra el Hotel NH Collection dentro de la Terminal 2 del Aeropuerto de la Ciudad de México y el Hotel Hilton Garden Inn en el Aeropuerto de Monterrey. OMA emplea a más de 1,000 personas para ofrecer a pasajeros y clientes, servicios aeroportuarios y comerciales de excelencia en instalaciones que cumplen con las normas internacionales de seguridad y certificadas por el cumplimiento de reglas ambientales e ISO 9001:2008. OMA está listada en la Bolsa Mexicana de Valores bajo la clave OMA y en el NASDAQ Global Select Market bajo la clave OMAB. Para mayor información síguenos en:

- **Página de Internet** (<http://ir.oma.aero>)
- **Twitter** (<http://twitter.com/OMAeropuertos>)
- **Facebook** (<https://www.facebook.com/OMAeropuertos>)

Información a revelar sobre los objetivos de la gerencia y sus estrategias para alcanzar esos objetivos [bloque de texto]

OMA administra, opera y desarrolla aeropuertos con infraestructura y servicios de clase mundial en calidad y seguridad que satisfacen las necesidades de sus clientes e incentivan el desarrollo sostenible y sustentable de la Compañía, a través de iniciativas de servicio al pasajero y la constante mejora de la infraestructura de los aeropuertos. OMA basa su estrategia en dos enfoques principales: 1) maximizar los ingresos por las actividades aeronáuticas a través de iniciativas para desarrollar el tráfico de pasajeros e impulsar la conectividad. y 2) maximizar los ingresos no aeronáuticos a través de la implementación y desarrollo constante de actividades para el crecimiento de los servicios comerciales en los aeropuertos, así como para la creación de nuevos negocios de diversificación, tales como hoteles, parques industriales, entre otros.

Información a revelar sobre los recursos, riesgos y relaciones más significativos de la entidad [bloque de texto]

Fuentes de Liquidez

Históricamente, OMA ha cubierto todos sus requerimientos de liquidez, incluyendo sus operaciones y obligaciones conforme a los programas maestros de desarrollo con el flujo de efectivo generado por las operaciones de sus subsidiarias y no incurrió en deudas significativas. En los últimos seis años, OMA ha cambiado su estrategia para financiar sus proyectos y ha incorporado deuda como un medio para hacer inversiones de capital estratégicas. En el futuro, OMA espera continuar cubriendo sus requerimientos de liquidez con flujos de efectivo generados por las operaciones de sus subsidiarias, con la reducción de costos y mejoras operativas para maximizar su rendimiento, y mediante deuda adicional en caso de ser necesaria, para financiar inversiones bajo los Planes Maestros de Desarrollo, otras inversiones y capital de trabajo, a fin de tener una estructura de capital más eficiente. Consideramos que nuestro capital de trabajo es suficiente para nuestros requerimientos presentes.

FACTORES DE RIESGO

Riesgos relacionados con la Regulación de las Actividades de la Compañía.

La Compañía presta un servicio público sujeto a regulación por parte del Gobierno, por lo que su flexibilidad para administrar sus operaciones aeronáuticas está sujeta a limitaciones en razón del régimen legal aplicable a la industria.

Al igual que en la mayoría de los aeropuertos en otros países, las tarifas cobradas a las aerolíneas y los pasajeros por los servicios aeronáuticos prestados por la Compañía están sujetas a regulación gubernamental. En 2014, 2015 y 2016 aproximadamente el 67.9%, 67.5% y 69.8% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos sujetos a tarifas máximas; y aproximadamente,

74.0%, 73.2% y 74.4% respectivamente, de la suma de ingresos derivados de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, fueron obtenidos de los ingresos por servicios aeronáuticos, los cuales están sujetos a regulación de precios bajo nuestras tarifas máximas. Esta regulación puede limitar la flexibilidad de la Compañía para administrar sus operaciones aeronáuticas, lo cual podría tener un efecto adverso significativo sobre su negocio, resultados de operación, prospectos y situación financiera. Adicionalmente, varios de los aspectos regulados de las operaciones de la Compañía que afectan la rentabilidad de la misma, deben ser aprobados (por ejemplo, sus programas maestros de desarrollo) o son determinados (por ejemplo, sus tarifas máximas) por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (la "Secretaría" o la "SCT") para períodos de cinco años. En términos generales, la Compañía no puede modificar unilateralmente sus obligaciones (por ejemplo, sus obligaciones de inversión conforme a sus programas maestros de desarrollo o su obligación de prestar un servicio público de conformidad con sus concesiones) ni incrementar sus tarifas máximas en el supuesto de que el volumen de tráfico de pasajeros o las demás presunciones que sirvieron de base para las regulaciones cambien durante un determinado período. Del mismo modo, el Gobierno puede modificar en el futuro su sistema de regulación de tarifas con el objeto de regular las otras fuentes de ingresos de la Compañía.

La Compañía no puede predecir la forma en que se aplicará la legislación que rige sus operaciones.

Varias de las leyes, reglamentos y demás disposiciones que rigen las actividades de la Compañía se promulgaron o entraron en vigor en 1999 y, por tanto, únicamente existe un historial limitado que permita a la Compañía predecir el impacto de estos requisitos legales sobre sus operaciones futuras. Adicionalmente, a pesar de que la ley contempla la imposición de diversas sanciones en el supuesto de que la Compañía no cumpla con los términos de alguna de sus concesiones, la Ley de Aeropuertos, su reglamento y las demás legislaciones aplicables, la Compañía no puede predecir las sanciones que le serían impuestas por una determinada violación. La Compañía puede enfrentar dificultades en cumplir con dichas leyes, reglamentos y disposiciones.

No obstante que los programas maestros de desarrollo y las tarifas máximas de la Compañía han sido determinados hasta el 2020, la Compañía no puede predecir el contenido de los programas maestros de desarrollo para el 2021 y los años subsecuentes. Al determinar la tarifa máxima para el próximo período quinquenal (de 2021 a 2025), la SCT puede recibir solicitudes de diferentes entidades (por ejemplo, la Comisión Federal de Competencia Económica (la "COFECE") y las compañías aéreas que operan en los aeropuertos de la Compañía) a imponer tarifas que pudieran modificar las tarifas máximas de la Compañía, reduciendo su rentabilidad. Por tanto, las leyes o reglamentos que regulan el negocio de la Compañía, incluyendo el procedimiento de establecimiento de tarifas y la Ley de Aeropuertos, pueden ser modificadas en el futuro o sean aplicadas o interpretadas de forma tal que pudieran tener un efecto adverso significativo en el negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

Adicionalmente, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha anunciado su intención de establecer una nueva entidad regulatoria independiente, la Agencia Federal de Aviación Civil, misma que se espera tenga un rol similar al de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para establecer, coordinar, supervisar y controlar el transporte aéreo nacional e internacional, así como a los aeropuertos, servicios complementarios y en general todas las actividades relacionadas con la aviación civil. No es posible predecir cuándo será creada esta nueva agencia, el marco de su competencia y atribuciones, las acciones que dicha agencia tomará en el futuro o el efecto que dichas acciones pueden tener en el negocio de la Compañía.

El 20 de febrero de 2014, la nueva Ley Federal de Competencia Económica se presentó ante el Congreso de la Unión en seguimiento y como resultado de ciertas reformas a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos aprobadas en 2013. Dicha iniciativa fue publicada y entró en vigor el 23 de mayo de 2014. La nueva ley otorgará mayores facultades a la Comisión Federal de Competencia Económica, incluyendo la facultad de regular instalaciones esenciales, ordenar la desinversión en activos y eliminar las barreras de competencia con el objeto de promover el acceso al mercado. La nueva ley también establece importantes cambios en relación con fusiones y comportamiento anticompetitivo, aumenta la responsabilidad en la que se puede incurrir por violación a la ley, aumenta el monto de las multas que pueden ser impuestas por violaciones a la ley y limita la disponibilidad de recursos legales en contra de la aplicación de la ley. La Comisión podrá, en consecuencia, determinar que los servicios prestados por la Compañía en sus aeropuertos como una instalación esencial y puede requerir a la Compañía que implemente cambios significativos a sus operaciones de negocios y por lo tanto generar un impacto significativo a los resultados de operación de la Compañía.

El negocio de la Compañía depende de regulaciones internacionales que afectan a las aerolíneas mexicanas.

La *Federal Aviation Administration* de los Estados Unidos de América ("FAA") evalúa el marco legal que regula la aviación civil y asuntos relacionados con monitoreo, entrenamiento de personal, y procesos de inspección relacionados con regulaciones emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI"), una agencia de la Organización de las Naciones Unidas.

El 30 de julio de 2010, la FAA redujo la calificación de seguridad de la aviación mexicana de OACI Categoría 1 a OACI Categoría 2, como resultado de su visita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, entre enero y julio de 2010. El descenso en la calificación es atribuible a un número insuficiente de inspectores de vuelo y elementos administrativos y organizacionales en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Las consecuencias de la reducción de calificación OACI Categoría 1 a calificación OACI Categoría 2 fueron: la suspensión del derecho a operar vuelos de código compartido, la prohibición para aerolíneas mexicanas de incrementar la frecuencia o abrir nuevas rutas a los Estados Unidos de América ("E.U.A." o "Estados Unidos") y que las rutas de Mexicana de Aviación no podrían ser ocupadas por otras operadoras mexicanas con Categoría 2.

México recuperó la Categoría 1 el 1° de diciembre de 2010; sin embargo, la Compañía no puede asegurar que no será degradado nuevamente en el futuro ni por cuánto tiempo se mantendrá la Categoría 1.

Las disposiciones aplicables al establecimiento de las tarifas máximas de los servicios aeronáuticos de la Compañía no garantizan que los resultados de operación consolidados de la misma, o los resultados de operación de cualquiera de sus aeropuertos, serán rentables o que se obtendrá el rendimiento esperado de la inversión.

Las disposiciones legales aplicables a los servicios aeronáuticos de la Compañía establecen una tarifa máxima anual para cada aeropuerto, que es la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico (la cual es equivalente a un pasajero terminal o 100 kilos de carga) que cada aeropuerto de la Compañía puede generar anualmente por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación tarifaria. Para una discusión de los lineamientos para establecer las tarifas máximas y la aplicación de las tarifas, véase "Punto 4 del Reporte Anual - Información sobre la Compañía – Régimen Legal – Regulación de los Ingresos". Con fundamento en los términos de las concesiones de la Compañía, el 21 diciembre de 2015, la SCT estableció las tarifas máximas para los aeropuertos de la Compañía durante el período comprendido del 1 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2020. De conformidad con los términos de las concesiones de la Compañía, no existe garantía de que los resultados de operación de cualquiera de sus aeropuertos serán rentables. La Compañía no tiene la certeza de que el rendimiento esperado de las inversiones bajo los programas maestros de desarrollo sea alcanzado.

Las concesiones de la Compañía establecen que las tarifas máximas de sus aeropuertos se ajustarán periódicamente de acuerdo a la inflación (con base en el Índice Nacional de Precios al Productor ("INPP"), excluyendo el petróleo). Aun cuando la Compañía tiene derecho a solicitar ajustes adicionales en las tarifas máximas de un aeropuerto en determinadas circunstancias, incluyendo, entre otras, la necesidad de realizar inversiones de capital no previstas en sus programas maestros de desarrollo, la disminución de sus inversiones de capital como resultado de la disminución del volumen de tráfico de pasajeros, debido a la situación económica del país o la modificación de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias pagaderos al Gobierno. Las concesiones de la Compañía establecen que dicha solicitud únicamente sería aprobada si la SCT determina que han ocurrido ciertos hechos expresamente previstos en las concesiones. Por tanto, dicha solicitud podría no ser aprobada en el futuro. Si no se aprueba una solicitud para aumentar las tarifas máximas y la Compañía se ve afectada por las circunstancias que dieron pie a la solicitud, los resultados de operaciones y situación financiera de la Compañía podrían verse afectados de manera adversa y el valor de las acciones Serie B y de los ADS podría disminuir.

La Compañía podría verse sujeta a sanciones en el supuesto de que se exceda de las tarifas máximas de un aeropuerto al cierre de un ejercicio.

Históricamente, la Compañía ha fijado los precios de sus servicios aeronáuticos prestados por cada uno de sus aeropuertos de manera que los mismos se aproximen lo más posible a la tarifa máxima autorizada para dicho aeropuerto durante un determinado ejercicio. Por ejemplo, en 2016, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía representaron aproximadamente el 93.7% de la cantidad que esta tenía permitido generar de conformidad con las tarifas máximas aplicables a todos sus aeropuertos. No existe garantía de que en el futuro la Compañía logrará establecer precios que le permitan percibir prácticamente todos los ingresos que tiene derecho a generar por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas.

Los precios específicos de los servicios aeronáuticos de la Compañía se determinan con base en diversos factores, incluyendo las proyecciones de volúmenes de tráfico de pasajeros, el INPP (excluyendo el petróleo), el Índice Nacional de Precios al Consumidor ("INPC") y el tipo de cambio del peso frente al dólar. Estas variables se encuentran fuera del control de la Compañía. Los resultados reales podrían ser distintos de los proyectados por la Compañía y si estas diferencias ocurren al final de un ejercicio, podrían ocasionar que la Compañía exceda la tarifa máxima aplicable a uno o varios de sus aeropuertos durante dicho ejercicio.

En el supuesto de que la Compañía exceda la tarifa máxima de un aeropuerto al cierre de un ejercicio, la SCT podría imponerle una sanción y reducir la tarifa máxima de dicho aeropuerto para el siguiente ejercicio. La imposición de sanciones por la violación de ciertos términos de las concesiones, incluyendo el excederse de la tarifa máxima de un aeropuerto, puede dar lugar a la revocación de la concesión correspondiente cuando previamente se hubiese sancionado o apercibido al concesionario por lo menos en tres ocasiones por dichas causas. La revocación de una concesión de la Compañía es causa de revocación de todas las demás concesiones de la Compañía. Para una discusión de eventos que pueden derivar en la terminación de una concesión véase "Punto 4 del Reporte Anual. Información sobre la Compañía – Régimen Legal - Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados".

La depreciación del Peso podría causar que excedamos nuestras tarifas máximas.

La intención de la Compañía es fijar los precios lo más cerca posible a las tarifas máximas permitidas y únicamente está facultada para ajustar los precios específicos cada seis meses por inflación (o antes en caso de que ocurra una inflación acumulada del 5% con base en el Índice Nacional de Precios al Productor (excluyendo petróleo)). Sin embargo, generalmente la Compañía recibe de las aerolíneas los cargos por pasajero de 30 a 60 días después de ocurrido el vuelo correspondiente. Dichas tarifas por los servicios que la Compañía presta a pasajeros de vuelos internacionales o pasajeros extranjeros están denominadas en dólares, pero son liquidadas en pesos calculadas con base en el tipo de cambio promedio del mes anterior a cada vuelo. Por lo tanto, la depreciación del peso, particularmente a finales de año, podría causar que la Compañía sobrepase las tarifas máximas en uno o más de sus aeropuertos, lo que podría derivar en la imposición de multas y la subsecuente revocación de una o más de sus concesiones. Históricamente, el peso ha experimentado volatilidad significativa. Entre el 31 de diciembre de 2014 y el 31 de diciembre de 2015, el peso se depreció aproximadamente 16.6% de \$14.75 pesos por dólar a \$17.20 pesos por dólar. Entre el 31 de diciembre de 2015 y el 31 de diciembre de 2016, el peso se depreció aproximadamente 19.9% de \$17.20 pesos por dólar a \$20.62 pesos por dólar. Al 14 de abril de 2017, el tipo de cambio era de \$18.53 pesos por dólar.

El Gobierno puede dar por terminadas o readquirir las concesiones de la Compañía en varios supuestos, de los cuales algunos no están dentro del control de la Compañía.

Las concesiones de la Compañía constituyen su principal activo y la misma no podría continuar operando sin ellas. Las concesiones de la Compañía pueden ser revocadas por el Gobierno en el supuesto de que se verifiquen ciertos acontecimientos, incluyendo el incumplimiento de la Compañía con sus programas maestros de desarrollo, la suspensión temporal o permanente de sus operaciones, la realización de actos que afecten las operaciones de otros concesionarios en México, el incumplimiento con el pago de los daños ocasionados por sus operaciones, el excederse de las tarifas máximas o el incumplimiento de cualquier otro término significativo de las concesiones. Las violaciones a ciertos términos de una concesión (incluyendo el excederse de las tarifas máximas aplicables) únicamente pueden dar lugar a la revocación de la misma cuando previamente se hubiese sancionado o apercibido al concesionario por lo menos en tres ocasiones por dichas causas. Las violaciones a los demás términos de una concesión pueden dar lugar a la revocación inmediata de la misma. Las concesiones de la Compañía también pueden revocarse en el supuesto de quiebra o suspensión de pagos. La Compañía se vería sujeta a sanciones similares en caso de violación de la Ley de Aeropuertos o su reglamento. La revocación de una concesión de la Compañía es causa de revocación de todas las demás concesiones de la Compañía. Para un análisis respecto de los casos que pueden llevar a una terminación de la concesión, véase "Punto 4 del Reporte Anual - Información sobre la Compañía—Régimen Legal—Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados."

De conformidad con la legislación aplicable y los términos de las concesiones de la Compañía, dichas concesiones también pueden verse sujetas al establecimiento de condiciones adicionales, incluyendo condiciones relacionadas con los programas maestros de desarrollo actualizados, y es posible que la Compañía no pueda cumplir con las mismas. El incumplimiento de estas condiciones también podría dar lugar a la imposición de multas y otras sanciones, así como la revocación de las concesiones.

De conformidad con la legislación aplicable, el Gobierno también puede dar por terminadas en cualquier momento una o varias de las concesiones de la Compañía a través de un procedimiento de reversión por causas de interés público. El Gobierno también puede requisar las instalaciones y operaciones de un aeropuerto en caso de guerra, grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional. Adicionalmente, en caso de fuerza mayor el Gobierno puede exigir que la Compañía efectúe ciertos cambios en sus operaciones. De conformidad con las leyes aplicables, en el supuesto de requisa, el Gobierno estaría obligado a indemnizar a la Compañía por el valor de sus concesiones o el total de sus costos con base en los resultados de un avalúo o, cuando haya exigido un cambio en las operaciones de la misma, por los costos incurridos para efectuar dicho cambio. Del mismo modo, salvo en caso de guerra, en el supuesto de requisa de las instalaciones y operaciones aeroportuarias de la Compañía, el Gobierno estaría obligado a indemnizar a esta y a cualesquiera otras personas afectadas por cualesquiera daños y perjuicios sufridos por las mismas. La Compañía podría, en cualquiera de los supuestos antes mencionados, no recibir una indemnización equivalente al valor de su inversión en sus concesiones y en los activos afectos a las mismas, o a los daños adicionales que sufra como resultado de ello.

En el supuesto de terminación de las concesiones de la Compañía, ya sea por revocación de las mismas o por cualquier otra causa, el resto de sus concesiones también podrían ser revocadas. Por tanto, la pérdida de cualquiera de las concesiones de la Compañía tendría un efecto adverso significativo sobre sus actividades y resultados de operación.

El Gobierno podría otorgar nuevas concesiones para operar aeropuertos que compitan con los de la Compañía.

El gobierno podría otorgar concesiones adicionales para operar los aeropuertos que actualmente se encuentran bajo su administración, o autorizar la construcción de nuevos aeropuertos, mismos que podrían competir directamente con los de la Compañía.

El 5 de febrero de 2014, el Gobierno Mexicano anunció en el DOF que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a Administradora de Servicios de Chihuahua, S.A. de C.V. una concesión por 20 años para la construcción, operación y explotación un aeropuerto civil en la municipalidad de Bocoyna, que está localizada a 250 kilómetros de la ciudad de Chihuahua, dentro de un área de 95.5 hectáreas (0.4 millas cuadradas). El gobierno del Estado de Chihuahua es titular del 98% del capital social de Administradora de Servicios Aeroportuarios, S.A. de C.V. Se espera que el aeropuerto de Bocoyna opere vuelos diarios domésticos públicos y privados. El aeropuerto está calificado con Categoría OACI 3C y podría presentar competencia con nuestro aeropuerto ubicados en la municipalidad de Chihuahua, que tiene una mayor calificación OACI al ser Categoría 4D y está localizado a 18 kilómetros de la ciudad de Chihuahua. La SCT tiene la capacidad de aumentar la categoría del aeropuerto dependiendo de las mejoras a la infraestructura llevadas a cabo por la concesionaria o puede degradar la categoría en caso de que la concesionaria no mantenga el aeropuerto en condiciones adecuadas. A la fecha, el aeropuerto no ha anunciado la fecha de inicio de sus operaciones.

En el futuro la Compañía también podría enfrentarse a competencia de parte del Aeropuerto del Norte, un aeropuerto ubicado cerca de la zona metropolitana de la ciudad de Monterrey que está operado por un tercero al amparo de una concesión. Históricamente, desde que inició operaciones el Aeropuerto del Norte, sólo se ha utilizado para vuelos de aviación general. El Estado de Nuevo León ha solicitado en el pasado que la SCT modifique la concesión del Aeropuerto del Norte a fin de que el mismo pueda ser utilizado por vuelos comerciales. A la fecha, la SCT no ha modificado la concesión para el Aeropuerto del Norte. Sin embargo, la SCT podría aprobar dicha modificación y los vuelos comerciales podrían operar desde el Aeropuerto del Norte en el futuro.

Cualquier competencia de parte de dichos aeropuertos podría tener un efecto adverso significativo sobre el negocio, los resultados de operación, las perspectivas y la situación financiera de la Compañía. En determinadas circunstancias, las concesiones para operar nuevos aeropuertos o aeropuertos ya existentes deben otorgarse mediante licitación pública. La Compañía podría no participar en las licitaciones de concesiones que pudieran llegar a competir con las suyas, o que en caso de participar en dichas licitaciones podría no obtener la adjudicación de las concesiones correspondientes. Véase "Punto 4 del Reporte Anual - Información sobre la Compañía—Régimen Legal—Otorgamiento de Nuevas Concesiones".

Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía.

Los negocios de la Compañía pueden verse afectados negativamente por una crisis económica y financiera mundial, especialmente en relación con la economía de los E.U.A.

La crisis financiera y económica global de 2009 conllevó una alta volatilidad y falta de liquidez en el crédito global y otros mercados financieros. Dichas recesiones en la economía de los E.U.A. y la economía global ocasionaron el incremento del nivel de carteras vencidas comerciales y de consumo, así como la falta de confianza en los consumidores, valuaciones de mercado subvaluadas, incremento de la volatilidad del mercado, altas primas por riesgos financieros, y una amplia reducción en la actividad de negocios en los E.U.A. y en la economía global. Estas condiciones también limitaron la disponibilidad de los créditos e incrementaron el costo financiero a las compañías alrededor del mundo, incluyendo México y Estados Unidos de América.

Durante la segunda mitad de 2011, el crecimiento económico global decayó debido a persistentes debilidades tales como la crisis laboral en Estados Unidos de América y las crisis de deuda gubernamental en Europa, mismas que se agravaron durante este periodo, problemas fiscales y la caída en las perspectivas del crecimiento económico, especialmente en países desarrollados. En 2010, la economía de E.U.A. mostró una mejora, sin embargo, en 2011, la recuperación de la economía de E.U.A. disminuyó ligeramente, con el producto interno bruto ("PIB") incrementado a una tasa real anualizada del 1.7% y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía disminuyó en 7.4%. En 2012, la recuperación de la economía de E.U.A. se recuperó ligeramente, con el PIB incrementado a una tasa real anualizada del 2.2%. En 2014 y 2015, la economía de E.U.A. continuó mejorando, con el PIB incrementado a una tasa real anualizada en términos reales del 2.4% y 2.4%, respectivamente, y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía incrementó en 9.3% y 18.4%, respectivamente. En 2016, la economía de E.U.A. disminuyó ligeramente, con el PIB incrementado a una tasa real anualizada en términos reales del 1.6% y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía incrementó en solo 0.2%. La Oficina Presupuestaria del Congreso prevé que el PIB real incrementará en un 2.3% en 2017. En caso de una nueva recesión económica, los países en vías de desarrollo, mismos que se han recuperado en gran medida de la crisis económica y financiera de 2009, podrían sufrir un nuevo impacto a través de los canales comerciales y financieros. Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en 2016 la exportación de México a los E.U.A. representó aproximadamente un 80.9% de la exportación mexicana, 38.9% de la inversión extranjera directa en México proviene de los E.U.A. y los ingresos secundarios, que incluyen transferencias gubernamentales y privadas, recibidas de los E.U.A. fueron aproximadamente US\$15.7 mil millones, según el Buró de Análisis Económico de los E.U.A.

El negocio de la Compañía es particularmente dependiente de la condición en que se encuentre la economía de E.U.A. y se encuentra particularmente influenciado por las tendencias en los E.U.A. en relación con viajes de placer, consumo y turismo internacional. En 2016, 81.1% de los pasajeros internacionales atendidos en los aeropuertos de la Compañía, llegaron o salieron en vuelos con origen en o de los E.U.A.

Eventos internacionales como la baja en los precios del petróleo y un crecimiento más lento de la economía china han llevado a volatilidad en los mercados internacionales y afectaron adversamente la economía mexicana, la cual se ha visto forzada a realizar recortes al gasto público, toda vez que el petróleo es una de las mayores fuentes de ingreso en México. En febrero de 2016, el Gobierno Mexicano anunció un recorte al presupuesto federal anual de 2016 de \$132.3 mil millones de pesos, mismo que equivale a 0.7% del PIB de México, y en junio de 2016, anunció un segundo recorte de 31.7 mil millones, mismo que equivale a 0.2% del PIB de México. En adición, la persistente debilidad del sistema bancario europeo podría tener un efecto adverso en la economía mundial y en la disponibilidad de financiamiento, lo cual a su vez, podría tener un impacto adverso en el gasto del consumidor y en la economía mexicana en general.

En virtud de que la demanda de servicios aeronáuticos en México es substancialmente dependiente del desempeño de la economía mexicana, que a su vez es altamente dependiente de la economía de los E.U.A., una desaceleración en la economía de los E.U.A. o un trastorno en las actividades comerciales entre E.U.A. y México podría afectar de forma adversa el negocio, los resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía. De manera general, mayor desaceleración en la economía global y/o de la economía mexicana afectaría de forma adversa el negocio, los resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía. Ver también "Riesgos Relacionados con México". El negocio de la Compañía es significativamente dependiente del volumen de tráfico de pasajeros aéreos en México, y el desarrollo económico negativo en México afectaría de manera adversa el negocio y los resultados de operación de la Compañía.

Los ingresos de la Compañía dependen en gran medida de los niveles de tráfico aéreo, los cuales dependen de factores que se encuentran fuera del control de la misma.

Los ingresos de la Compañía están estrechamente ligados a los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga, y al flujo de tráfico aéreo de sus aeropuertos. Estos factores determinan directamente los ingresos obtenidos por la Compañía a través de sus servicios aeronáuticos, y determinan indirectamente los ingresos obtenidos a través de sus servicios no aeronáuticos. Los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga, y los flujos de tráfico aéreo dependen de varios factores que se encuentran fuera del control de la Compañía, incluyendo un descenso económico en México, E.U.A. y/o globalmente, la situación política actual del país y el resto del mundo, las ventajas ofrecidas por los aeropuertos de la Compañía en comparación con otros aeropuertos de la competencia, las fluctuaciones en los precios del petróleo (lo que puede causar que las aerolíneas incrementen sus tarifas y tener un efecto negativo sobre el tráfico como resultado del incremento en el costo del combustible), los cambios en las políticas gubernamentales aplicables a la industria aeronáutica y un incremento o disminución en las flotas de las aerolíneas mexicanas. Cualquier disminución en el volumen de flujo de tráfico de pasajeros y carga y el número de movimientos de tráfico hacia y desde los aeropuertos de la Compañía como resultado de estos factores podría afectar en forma adversa su negocio, sus resultados de operación, sus perspectivas y su situación financiera.

El negocio de la Compañía depende en gran medida en las Operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

En 2014, 2015 y 2016, aproximadamente el 51.5%, 50.7% y el 48.1% respectivamente, de pasajeros domésticos volaron de o hacia los aeropuertos de la Compañía vía el AICM. Como resultado, el tráfico doméstico de la Compañía depende en gran medida de las operaciones del AICM. En 2016, el tráfico de pasajeros domésticos al y desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México aumentó 6.8% principalmente como resultado de un incremento en la frecuencia de los vuelos de Volaris, Interjet y VivaAerobus. Incluso con la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en la Ciudad de México con mayor capacidad que el actual, el cual se espera que comience operaciones en 2020, las operaciones del aeropuerto pueden no mantenerse en los niveles existentes o incrementar en el futuro.

Los ataques terroristas han tenido un fuerte impacto sobre la industria aeronáutica internacional, y han afectado y podrían seguir afectando en forma adversa las actividades de la Compañía.

Al igual que el resto de las operadoras aeroportuarias, la Compañía está sujeta a la amenaza de un ataque terrorista. Los ataques terroristas ocurridos en E.U.A. el 11 de septiembre de 2001, tuvieron un fuerte impacto sobre la industria aeronáutica y, especialmente, sobre las aerolíneas estadounidenses y las operadoras de servicios internacionales con origen o destino en E.U.A. El tráfico aéreo en E.U.A. disminuyó drásticamente después de estos ataques. En 2002, el volumen de tráfico de pasajeros terminal de la Compañía disminuyó en un 5.8% con respecto a 2001. Cualquier ataque terrorista futuro, que involucre o no una aeronave en uno o varios de los aeropuertos de la Compañía, afectará adversamente el negocio de la Compañía, resultados de operación, perspectivas y situación financiera. Entre otras consecuencias, las operaciones del aeropuerto podrían ser afectadas o suspendidas durante el tiempo necesario para efectuar operaciones de rescate, investigar el incidente y reparar o reconstruir las instalaciones dañadas o destruidas; y las primas de seguro de la Compañía probablemente incrementarán. Adicionalmente, las pólizas de seguro de la Compañía no amparan todas las pérdidas y daños ocasionados por los actos de terrorismo. Es probable que cualquier acto futuro de terrorismo, ya sea que el mismo involucre o no a una aeronave, afecte en forma adversa el negocio, los resultados de operación, perspectivas y la situación financiera de la Compañía.

En virtud de que la gran mayoría de los vuelos internacionales involucran viajes a y desde E.U.A., la Compañía podría verse obligada a cumplir con las medidas de seguridad de la FAA además de las directivas que emitan las autoridades mexicanas. El 1 de mayo de 2014 y el 1 de julio de 2016, respectivamente, la Dirección General de Aeronáutica Civil publicó las circulares obligatorias CO SA- 17.2/10 R3 y CO SA-17.9/16, las cuales establecen que todas las aerolíneas deberán revisar equipaje y que todos los aeropuertos tengan equipo de revisión de equipaje que cumpla con los lineamientos establecidos. Eventos mundiales como los ataques terroristas de París y Bruselas, así como otros ataques atribuidos al Estado Islámico de Iraq y Siria o cualquier otra organización pueden llevar a medidas de seguridad adicionales tomadas por la FAA o la OACI, que pueden requerir que la Compañía incurra en costos adicionales para cumplir con dichas medidas. En forma similar, las operaciones aeroportuarias de la Compañía y el volumen de pasajeros pueden verse negativamente impactado por ataques terroristas en aeronaves, como los ocurridos en las aeronaves de aerolíneas internacionales operando sobre Egipto y Ucrania en 2015.

Las medidas de seguridad adoptadas para cumplir con las directrices de seguridad futuras, o en respuesta a un ataque o amenaza terrorista, podrían reducir la capacidad para atender pasajeros de los aeropuertos de la Compañía debido al incremento en las revisiones a los pasajeros y el lento funcionamiento de los puntos de revisión, y aumentar los costos de operación de la Compañía, lo cual tendría un efecto adverso sobre el negocio, los resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

Los acontecimientos a nivel internacional podrían tener un efecto negativo sobre la industria aeronáutica internacional.

Históricamente, la gran mayoría de los ingresos de la Compañía se ha derivado de la prestación de servicios aeronáuticos, y su principal fuente de ingresos por dichos servicios ha sido la Tarifa de Uso de Aeropuerto ("TUA"). La TUA es aplicable a todos los pasajeros (con excepción de los diplomáticos, los infantes, los pasajeros en conexión y los pasajeros en tránsito) que salen de los aeropuertos de la Compañía, y es cobrado por las aerolíneas y entregado a esta última. En 2014, 2015 y 2016, la TUA representó el 55.5%, 55.6% y 59.2% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, y el 60.4%, 60.2% y 63.2% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. Los sucesos tales como los conflictos en el Medio Oriente, los recientes ataques terroristas en Europa y las crisis de salud pública tales como la del Síndrome Agudo Respiratorio Severo, mejor conocido como SARS, la crisis de Influenza A(H1N1) y la crisis del Ébola han afectado en el pasado en forma adversa la frecuencia y los patrones de los viajes por avión a nivel mundial.

El 1 de febrero de 2016, la Organización Mundial de la Salud designó al virus del Zika y a sus complicaciones sospechadas en recién nacidos como una emergencia de salud pública a nivel internacional. El Departamento de Salud de los Estados Unidos y el Centro de Servicios Humanos para el Control de Enfermedades y la Prevención (Human Services' Centers for Disease Control and Prevention) ha emitido una advertencia de viaje a gente que viaje a zonas dentro de las regiones con brote de Zika, mismas que incluyen destinos vacacionales populares dentro de México. Estas advertencias de viaje a México pueden afectar negativamente la frecuencia y el patrón de viaje en los aeropuertos de la Compañía.

En virtud de que los ingresos de la Compañía dependen en gran medida del volumen de tráfico de pasajeros de sus aeropuertos, cualquier aumento generalizado en las hostilidades relacionadas con la toma de represalias en contra de las organizaciones terroristas, conflictos como los de Medio Oriente, brotes de epidemias tales como el SARS, Influenza A(H1N1), el Ébola, el Zika, el Chikungunya, y otros acontecimientos internacionales que causen preocupación general (y cualquier impacto económico de dichos acontecimientos) podrían ocasionar una disminución en el volumen de tráfico de pasajeros y un aumento en los costos de la industria aeronáutica y, en consecuencia, podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía.

Eventos adversos domésticos podrían impactar negativamente nuestras operaciones.

El 20 de noviembre de 2014, una manifestación pacífica en la ciudad de Acapulco, en la cual los manifestantes marcharon hacia el aeropuerto de Acapulco, generaron demoras menores en los vuelos y cancelaciones. El 24 de febrero de 2015, manifestantes marcharon a través de

la avenida de acceso del aeropuerto de Acapulco y bloquearon dicha avenida, lo cual generó pérdidas de vuelos por parte de pasajeros; sin embargo, el aeropuerto continuó operando regularmente. No obstante que las instalaciones del aeropuerto no fueron materialmente dañadas durante estas manifestaciones, manifestaciones futuras y disturbios en ciudades donde se encuentran ubicados los aeropuertos de la Compañía, y donde los mismos son objetivos potenciales y pueden afectar material y adversamente su negocio, resultado de operaciones, prospectos y condición financiera.

La alta incidencia del crimen en México, y en particular del tráfico de drogas y actividades de extorsión, podría afectar negativamente el negocio de la Compañía.

La alta incidencia del crimen en México, incluyendo extorsión y narcotráfico en particular, puede tener un efecto negativo en el negocio de la Compañía, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía, ya que puede causar la disminución del tráfico internacional de pasajeros que se dirigen a México del extranjero. La advertencia de viaje emitida por el Departamento de Estado de E.U.A. (Buró de Asuntos Consulares) el 8 de diciembre de 2016 (la "Advertencia de Viaje"), recomienda a los ciudadanos norteamericanos abstenerse de realizar viajes no esenciales a los estados de Tamaulipas, Chihuahua, Coahuila (particularmente a lo largo de la frontera entre la Ciudad de Piedras Negras y Nuevo Laredo), las áreas del Estado de Jalisco que colindan con el Estado de Michoacán, Zacatecas y Sinaloa (excepto por la ciudad de Mazatlán), la frontera este de Sonora, misma que colinda con el Estado de Chihuahua (así como la Ciudad Obregón y el sur de la ciudad de Navojoa), entre otras. Asimismo, la Advertencia de Viaje también recomienda estar alertas de la seguridad al visitar estas ciudades y otras regiones tales como, Durango, la zona metropolitana de Monterrey, Ciudad Juárez, San Luis Potosí, las ciudades de Mazatlán, Zacatecas y diversos estados de la república. Guerrero (incluyendo las ciudades de Acapulco, Ixtapa, Taxco y Zihuatanejo) continúan como lugares prohibidos para personal del Gobierno de E.U.A., con excepción de viajes a Ixtapa/Zihuatanejo por aire, donde deben de ser cautos y no salir de las zonas turísticas.

Los aumentos en los precios internacionales del combustible podrían afectar adversamente el negocio y resultados de operación de la Compañía.

Los precios internacionales del combustible, que representan un costo importante para las aerolíneas que utilizan los aeropuertos de la Compañía, han disminuido en los últimos meses, el incremento previo en el pasado en los costos de las aerolíneas, entre otros factores, han resultado en la cancelación de rutas, decremento en las frecuencias de vuelos, y en algunos casos han incluso contribuido a la presentación de solicitudes de quiebra por parte de algunas aerolíneas. Cualquier variación substancial en los precios del combustible puede tener un efecto adverso sobre el negocio, los resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

La Compañía podría estar expuesta a riesgos adicionales si busca oportunidades de negocio en el extranjero.

En ciertos momentos, La Compañía pudiera considerar participaciones estratégicas en activos aeroportuarios localizados en otros países. La Compañía podría evaluar oportunidades de expansión internacional a través de inversiones de capital en otras concesiones. La expansión a mercados fuera de México puede requerir significativas inversiones de capital. En caso de aprovechar una oportunidad de expansión internacional, la Compañía enfrentaría riesgos internos y externos, incluyendo sin limitarse a: (i) falta de experiencia en el mercado relevante; (ii) la volatilidad de las divisas extranjeras y de la economía, (iii) uso de recursos administrativos importantes para ejecutar las operaciones internacionales, (iv) exposición a riesgos inherentes al desarrollo de negocios en el país determinado. La inhabilidad de la Compañía para manejar satisfactoriamente los riesgos e incertidumbres relacionadas con dichas oportunidades pudiera tener un efecto adverso en el negocio, resultado de operación, proyecciones, situación financiera incluyendo la estructura de capital de la Compañía.

Es posible que no se recupere totalmente la inversión realizada en el Hotel NH de la Terminal 2 del AICM (la "T2" o "Terminal 2").

En octubre de 2008, la Compañía adquirió el 90% de las acciones de Consorcio Grupo Hotelero T2, S.A. de C.V., el cual tiene los derechos para desarrollar y operar un hotel con 287 habitaciones, con aproximadamente 5,000 metros cuadrados de espacio comercial dentro de la Terminal 2 en el AICM bajo un contrato de arrendamiento con el AICM que termina en 2029. Una subsidiaria mexicana de la compañía española NH Hoteles S.A. participa con el 10% restante. El hotel de la Terminal 2 abrió en agosto de 2009.

La inversión neta en el Hotel NH Collection de la Terminal 2, al 31 de diciembre de 2016 fue de \$265,451 mil. En septiembre 2014, el Gobierno Federal presentó el nuevo proyecto para Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, mismo que será construido sobre 4,430 hectáreas (17.1 millas cuadradas) de terrenos propiedad del Gobierno Federal localizados en la parte este del Valle de México. El nuevo aeropuerto será construido en diversas etapas. La primera etapa consiste en tres pistas con la habilidad de tener operaciones simultáneas y una capacidad de transportar a 50 millones de pasajeros anualmente y se espera que inicie operaciones en el 2020. Como resultado, el AICM actual podría ser cerrado antes de la expiración del plazo del arrendamiento de la Compañía, y la Compañía podría no poder continuar con la operación del hotel y de las áreas comerciales, lo cual puede impactar la recuperación de la inversión en el proyecto. Adicionalmente, bajo ciertas circunstancias el AICM puede dar por terminado el contrato de arrendamiento operativo, mediando o no, una indemnización parcial para la Compañía. En caso de que AICM sea cerrado o que dicha parte dé por terminado el contrato de arrendamiento operativo, la Compañía podría no recuperar completamente la inversión realizada en el Hotel NH Collection de la T2.

La Terminal 2 enfrenta el reto de mantener suficiente participación en el mercado a medida que continúa con sus operaciones. La ocupación del hotel podría no ser suficiente para recuperar la inversión. Al 31 de diciembre de 2016, la ocupación anual promedio disminuyó a 79.0% de 80.5% en 2015. No obstante, lo anterior, los ingresos totales del año ascendían a \$227,884 mil en comparación con los \$212,488 mil de 2015, y la tarifa promedio anual por habitación, fue \$2,202 en 2016 en comparación con \$1,968 en 2015. La Compañía no puede asegurar que el promedio anual de ocupación del hotel o la tarifa promedio anual incrementen o que las mismas no disminuyan en el futuro.

La competencia por parte de otros destinos turísticos podría afectar en forma adversa las actividades de la Compañía.

El factor más importante que afecta los resultados de operación y el negocio de la Compañía es el número de pasajeros que utilizan sus aeropuertos. El número de pasajeros que utilizan los aeropuertos de la Compañía (especialmente los aeropuertos de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo) puede variar como resultado de factores que se encuentran fuera de su control, incluyendo el nivel de turismo en el país. Adicionalmente, el volumen de tráfico de pasajeros de la Compañía puede verse afectado en forma adversa por los atractivos, los costos y la facilidad de acceso de otros destinos turísticos en México, tales como Cancún, Puerto Vallarta y Los Cabos, o en otros lugares tales como Puerto Rico, Florida, Cuba, Jamaica, la República Dominicana, las demás islas del Caribe y los destinos ubicados en Centroamérica. Es probable que las ventajas de los destinos atendidos por la Compañía se vean afectadas por las percepciones de los viajeros en cuanto a la seguridad y la estabilidad política y social de México. El nivel de turismo podría disminuir y, en consecuencia, el número de pasajeros que utilizarán los aeropuertos de la Compañía en el futuro podría no mantenerse iguales o incrementarse con respecto a los actuales, lo cual puede tener un impacto directo o indirecto en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía.

Las actividades de la Compañía dependen en gran medida de los ingresos generados por siete de sus aeropuertos y podrían verse afectados en forma adversa por cualquier situación que afecte a dichos aeropuertos.

En 2016, aproximadamente el 80.6% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía, provinieron de siete de sus 13 aeropuertos y de las operaciones del Hotel NH Collection de la Terminal 2. El Aeropuerto Internacional de Monterrey generó la porción más importante de los ingresos de la Compañía.

Como resultado del importante porcentaje de los ingresos de la Compañía generado por estos siete aeropuertos y la operación del Hotel NH Collection de la Terminal 2, cualquier suceso o situación que afecte a dichos aeropuertos o al Hotel NH, podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía.

La Compañía afronta riesgos asociados con la diversificación de sus actividades, mismos que podrían llevar a la inhabilidad de la Compañía de recuperar dichas inversiones conforme con lo planeado.

La Compañía afronta riesgos asociados con la naturaleza de los proyectos de diversificación que ha desarrollado y en los cuales participa como accionista, lo que puede impactar en el estado de resultados de sus operaciones, prospectos y condición financiera. El Hotel NH Collection en la Terminal 2 de la Compañía y el Hotel Hilton Garden Inn de la Compañía dependen del tráfico de pasajeros desde y hacia el AICM y el aeropuerto de Monterrey, respectivamente, y si el volumen de pasajeros se ve disminuido en dichos aeropuertos, podría afectar adversamente el resultado de las operaciones de dichos aeropuertos. El volumen en el tráfico de pasajeros de dichos aeropuertos depende de factores que están más allá del control de la Compañía, tales como el atractivo de los centros turísticos, industriales y comerciales que los aeropuertos atienden. Consecuentemente, no hay garantía que el volumen en el tráfico de pasajeros en dichos aeropuertos aumente o mantenga su nivel actual.

Los dos hoteles y el parque industrial OMA-VYNMSA que opera la Compañía podría afrontar competencia por parte de terceros que desarrollen proyectos similares en zonas adyacentes a los aeropuertos de la Ciudad de México y a Monterrey. En adición, el crecimiento continuo del parque industrial OMAVYNMSA también podría desacelerar si hay una recesión en la economía mexicana. Todos estos factores pueden afectar de manera adversa la rentabilidad de los negocios no aeronáuticos de la Compañía y la recuperación de la inversión en dichos proyectos por parte de la Compañía.

Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación.

En caso que surgiera algún conflicto laboral con los empleados de la Compañía, incluyendo conflictos con sus empleados sindicalizados (mismos que al 31 de diciembre de 2016, representaban el 55.2% de los empleados totales), los eventos resultantes de dichos conflictos tales como huelgas u otros conflictos que pudieran surgir con respecto a la plantilla laboral, podrían tener un efecto negativo sobre los resultados de operación.

Los empleados sindicalizados de la Compañía se encuentran representados por un sindicato nacional de trabajadores aeroportuarios que opera en todo México. En la medida en que los trabajadores aeroportuarios sindicalizados negocien satisfactoriamente diferentes condiciones laborales de las que la Compañía ofrece en sus aeropuertos, las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas negativamente por las actividades del sindicato, incluyendo huelgas organizadas u otros paros laborales. Adicionalmente, la Compañía podría estar obligada a incrementar los gastos laborales para cumplir con las condiciones acordadas por el sindicato con otros operadores aeroportuarios en México.

Las operaciones de la Compañía dependen de ciertos clientes claves y la pérdida o suspensión de las operaciones de uno o varios de ellos podrían dar como resultado la pérdida de una cantidad importante de ingresos.

Del total de los ingresos aeronáuticos generados en los aeropuertos de la Compañía en 2016, Aeroméxico y sus filiales representaron el 24.6%, VivaAerobus representó el 17.5%, Volaris representó el 17.3% e Interjet representó el 15.4%.

Ninguno de los contratos de la Compañía celebrados con aerolíneas las obliga a continuar proporcionando servicios en los aeropuertos de la Compañía, y si alguno de los clientes clave reduce el uso en los aeropuertos, las aerolíneas que compiten con ellos no podrían aumentar vuelos en sus horarios en sustitución de cualquier vuelo que ya no es operado por los clientes principales de la Compañía. Las actividades y el resultado de las operaciones de la Compañía podrían verse adversamente afectados si no se continúa generando porciones comparables de ingresos de los clientes clave.

En adición, la legislación mexicana prohíbe a las aerolíneas extranjeras el transporte de pasajeros de una locación en México a otra (salvo que el vuelo se haya originado fuera de México), lo que limita el número de aerolíneas que proporcionan el servicio de transporte aéreo doméstico en

México. El 18 de diciembre de 2015, E.U.A. y México celebraron un Contrato de Transporte Aéreo con el propósito de promover y facilitar un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas, para facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional y asegurar el mayor grado de protección y seguridad en transportación aérea. El nuevo contrato, el cual reemplazó el contrato que estaba vigente desde 1969, surtió efectos el 21 de agosto de 2016, después de ser ratificado por el Senado mexicano y las autoridades competentes en E.U.A. El nuevo contrato establece un aumento en los servicios en las rutas existentes de ambas naciones, así como una adición de nuevas rutas y un aumento en la frecuencia de vuelos en rutas existentes, ya que permite a las aerolíneas de ambos países operar vuelos entre México y E.U.A., para recoger pasajeros y continuar con los vuelos a otros países. Este convenio también otorga a las aerolíneas mexicanas la habilidad de continuar penetrando los mercados internacionales. Este convenio podría ser modificado en el futuro para proporcionar a aerolíneas internacionales la oportunidad de operar rutas domésticas en los aeropuertos de la Compañía, pero hasta entonces, la Compañía espera continuar generando una significativa porción de sus ganancias de viajes domésticos de un número limitado de aerolíneas.

Debido al aumento de la competencia de la Compañía, a la volatilidad de los precios del combustible y una disminución general en la demanda debido a la volatilidad global en los mercados financieros y de valores y la crisis económica, varias aerolíneas se encuentran operando bajo condiciones adversas. En caso de futuros incrementos en el precio del combustible u otros acontecimientos económicos adversos podrían causar que una o más de las principales aerolíneas que operan en los aeropuertos de la Compañía incurran en insolvencia, cancelen rutas, suspendan operaciones o soliciten que se les declare en concurso mercantil o quiebra. Dichos eventos podrían tener un efecto adverso significativo en la Compañía y en los resultados de operación de la misma.

Los ingresos derivados de la TUA y otros cargos a las aerolíneas no están garantizados y en caso de insolvencia de las principales aerolíneas que utilizan nuestros aeropuertos, dichos ingresos se verían afectados.

Durante los últimos años, varias aerolíneas han reportado pérdidas substanciales. En todos los casos, los ingresos derivados de la TUA y otros servicios aeronáuticos se encuentran garantizados por fianzas de cumplimiento u otro tipo de garantías; sin embargo, las garantías podrían no cubrir totalmente el adeudo de una aerolínea en una fecha específica. En caso de insolvencia de cualquiera de estas aerolíneas, no contamos con la seguridad de poder cobrar las cantidades facturadas a la aerolínea de que se trate por concepto de TUA.

Las principales aerolíneas nacionales que operan en los aeropuertos de la Compañía se han rehusado en el pasado a pagar ciertos aumentos en determinados precios de sus servicios aeronáuticos, y podrían negarse a pagar los aumentos de precios futuros.

De enero de 2002 a noviembre de 2002, varias aerolíneas nacionales que operan en los 13 aeropuertos de la Compañía –Aeroméxico, Mexicana de Aviación, Aeromar y Aeroméxico Connect– se rehusaron a pagar ciertos aumentos en los precios de los servicios aeroportuarios prestados por la Compañía. Como parte de dicha controversia, estas aerolíneas iniciaron acciones para impugnar la privatización del sector mexicano aeroportuario y la metodología utilizada por el sistema de tarifas máximas aplicable a partir de dicha privatización.

Posteriormente, la Compañía celebró una serie de convenios con la Cámara Nacional de Aerotransportes (“CANAERO”) y la SCT (el más reciente en enero del 2013, cubriendo el periodo del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2015) por virtud del cual la Compañía resolvió los conflictos existentes con las principales aerolíneas y la Compañía estableció precios específicos para los servicios aeronáuticos regulados aplicables a dichas aerolíneas. No obstante que al 14 de abril de 2017 dicho convenio no ha sido renovado, todos los beneficios siguen siendo otorgados bajo los mismos términos. En adición, la Compañía expandió los beneficios del contrato a todas las aerolíneas domésticas e internacionales operando en sus aeropuertos, incluso a las aerolíneas que no están afiliadas a CANERO. Históricamente, las cantidades pagadas conforme a los convenios con CANAERO no han sido substanciales y la Compañía no espera que ningún convenio actual o cualquier convenio similar que se celebre en el futuro con la CANAERO o con cualquier aerolínea tengan un efecto material adverso sobre los resultados de operación de la Compañía.

A pesar de que el volumen de tráfico de pasajeros (y, por tanto, los ingresos totales) podría incrementar, cualquiera de estos incentivos y/o descuentos ofertados a las aerolíneas para prevenir o transigir cualquier disputa potencial podrían reducir los ingresos de la Compañía por servicios aeronáuticos por pasajero terminal en el futuro. Adicionalmente, en caso de que cualquiera de las aerolíneas principales se rehúse a continuar pagando las tarifas o a pagar los aumentos en las tarifas de los servicios aeronáuticos prestados por la Compañía, los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados por disminuciones en el flujo de efectivo de las operaciones.

Las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas adversamente debido a cambios en el cobro de la TUA.

La TUA es cobrada por las aerolíneas y posteriormente es pagada a la Compañía conforme al contrato celebrado con cada aerolínea que opera en los aeropuertos de la Compañía. No podemos garantizar que todas las aerolíneas continúen cobrando la TUA por nosotros. En caso de que una o más aerolíneas dejen de cobrar la TUA por nosotros, la Compañía tendría que cobrar directamente la TUA, lo cual podría resultar en mayores costos para la Compañía.

Las operaciones de los aeropuertos de la Compañía pueden verse afectadas por actos de terceros, mismos que se encuentran fuera del control de la Compañía.

Al igual que en la mayoría de los aeropuertos, las operaciones de los aeropuertos de la Compañía dependen en gran medida de ciertos servicios prestados por terceros, tales como de autoridades de control del tráfico aéreo, aerolíneas y proveedores de transporte terrestre. La Compañía también depende del Gobierno o de entidades gubernamentales para la prestación de servicios, tales como el suministro de energía eléctrica, el abastecimiento de combustible a las aeronaves, el control del tráfico aéreo y los servicios de migración y aduana para los pasajeros internacionales. La interrupción o cancelación del servicio de taxis o camiones de pasajeros en uno o más de los aeropuertos de la Compañía podría afectar adversamente nuestras operaciones. La Compañía no es responsable de estos servicios y, por tanto, no puede controlarlos. Cualquier interrupción o

consecuencia adversa de estos servicios, incluyendo cualquier paro laboral u otro acontecimiento similar, podría tener un efecto adverso significativo en la operación de los aeropuertos de la Compañía y los resultados de operación de la misma.

Adicionalmente, en el caso que cualesquier prestadores de servicios suspendan sus operaciones en cualquiera de los aeropuertos de la Compañía, la misma podría verse obligada a buscar un nuevo proveedor o a prestar dichos servicios por sí misma, lo cual, en cualquier caso, podría resultar en un incremento a los costos de la Compañía y tendría un efecto adverso en sus resultados de operación.

La Compañía podría verse obligada al pago de impuesto predial como resultado de ciertos requerimientos formulados en su contra por algunos municipios.

Varios municipios han iniciado ciertos procedimientos administrativos de ejecución en contra de la Compañía por créditos fiscales por concepto de impuesto predial sobre los inmuebles donde se ubican los aeropuertos que opera la Compañía en dichas ciudades. La Compañía ha impugnado dichos procedimientos administrativos de ejecución iniciados en su contra y mientras que algunos de dichos procedimientos se han desechado por las autoridades administrativas respectivas, algunos todavía siguen pendientes de ser resueltos.

Otros operadores aeroportuarios que han impugnado las determinaciones de impuestos prediales similares se han visto obligados a presentar fianzas para garantizar sus obligaciones en caso de que los procedimientos respectivos se resuelvan en su contra. En el supuesto de que la Compañía se vea obligada a presentar fianzas similares en el futuro, los términos de dichas fianzas podrían limitar su capacidad para pagar dividendos o de otra forma limitar su flexibilidad. En adición a lo anterior, si la Compañía tiene que pagar derechos estatales o municipales adicionales, la Compañía podría afrontar costos, limitando la flexibilidad y la habilidad de la Compañía para pagar dividendos.

Futuras reformas a las leyes aplicables con respecto al impuesto predial podrían tener un efecto adverso en la Compañía.

Reformas a la Constitución Mexicana y a otras leyes en relación con el impuesto predial pueden ser promulgadas en el futuro, lo cual podría afectar el negocio, los resultados de operación, las perspectivas y situación financiera de la Compañía. La Compañía no puede predecir el monto o los criterios a utilizarse en el futuro para calcular el impuesto predial. Si dichos cambios surtieran efectos, y cualquiera de estas cantidades fuera considerable, dichos pasivos fiscales pudieran tener un efecto material adverso significativo en el negocio, los resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

El 19 de noviembre de 2014 y el 3 de marzo de 2015, se presentó a la Cámara de Diputados una iniciativa de reforma al artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para eliminar la disposición que exenta el pago de derechos por el uso de bienes del dominio público. La y el 15 de julio de 2016, la Comisión de Puntos Constitucionales rechazó la iniciativa. Al 14 de abril de 2017, no se ha adoptado acto legislativo alguno en relación con las reformas propuestas.

El 27 de octubre de 2015 y el 25 de octubre de 2016, se presentaron a la Cámara de Diputados iniciativas de reforma a ciertos artículos de la Ley General de Aeropuertos con el objeto de distinguir entre los activos relacionados con la prestación de servicios aeronáuticos y los activos destinados a la prestación de servicios comerciales. Las reformas propuestas incluyen la obligación de pagar impuestos municipales y de obtener permisos municipales en relación con los activos destinados a actividades comerciales e incorpora una nueva causal de revocación de concesiones en el caso que los concesionarios omitan pagar cualesquier impuestos aplicables, incluyendo los impuestos municipales que se volverían obligatorios en caso que la reforma se adoptara. Estas iniciativas están siendo revisadas por la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados y, en caso de ser aprobadas por ésta, las iniciativas regresarían para su votación a la Cámara de Diputados. Al 14 de abril de 2017, la Comisión de Transportes no ha emitido su determinación. Sin embargo, en caso que la reforma sea adoptada, la Compañía incurriría en costos adicionales para el pago de los impuestos correspondientes, y la habilidad de la Compañía para desarrollar actividades comerciales y de diversificación se vería impactada.

Ciertas reformas a la Ley de Amparo pueden afectar nuestras operaciones.

El 2 de abril de 2013, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación las Reformas a la Ley de Amparo. Estas reformas, entre otras cosas, incluyen nuevos criterios para negar una suspensión en contra de actos de autoridades tratándose de concesiones otorgadas por el Estado. De conformidad con esta reforma, dicha suspensión no será aplicada cuando se obstaculice al Estado la explotación o uso de bienes de dominio público. Podría existir algún criterio judicial que considere que los aeropuertos son concesiones de bienes de dominio directo de la nación, en cuyo caso la suspensión en un amparo a favor de OMA podría no ser otorgada. Por lo tanto, de no poder obtener la suspensión de un acto de autoridad que la Compañía considera inconstitucional los negocios, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía se verían afectados adversamente.

Por ejemplo, el 19 de noviembre de 2013, el municipio de Apodaca emitió una orden de inspección y clausuró los locales comerciales ubicados dentro del aeropuerto de Monterrey, lo cual incluye el Strip Mall, una estación de gasolina y un parque industrial, ya que no se contaba con varias licencias para uso de suelo y/o construcción. Una demanda de juicio de amparo fue presentada en contra de dichos actos apelando dicha clausura y la constitucionalidad de la orden municipal de inspección y clausura. El tribunal otorgó una suspensión provisional ordenando a las autoridades municipales remover las barreras y permitir a los negocios continuar con sus operaciones. El 14 de octubre de 2014, el Juzgado de Distrito emitió sentencia en favor del aeropuerto de Monterrey.

El 19 de noviembre de 2014, el Municipio de Apodaca apeló la sentencia ante el Tribunal Colegiado de Distrito.

El 4 de febrero de 2015, el Municipio de Apodaca solicitó al Juzgado de Distrito ejercer la facultad de atracción para conocer y resolver el recurso de revisión interpuesto por dicho Municipio en contra de la sentencia de octubre de 2014. El 6 de marzo de 2015, la Primera Sala de la Suprema Corte

de Justicia de la Nación resolvió la solicitud de facultad de atracción y el 5 de agosto de 2015, la Primera Sala de la Suprema Corte de justicia de la Nación determinó que el Tribunal Colegiado de Distrito es competente para conocer y resolver el recurso de revisión. El 16 de junio de 2016, el Tribunal Colegiado de Circuito confirmó la sentencia de octubre de 2014 en favor del aeropuerto de Monterrey.

Por otra parte, el Municipio de Apodaca promovió en el mes de febrero de 2014, una Controversia Constitucional en contra del Gobierno Federal por la autorización del Programa Maestro de Desarrollo 2011-2015 del aeropuerto de Monterrey, así como los oficios de autorización de las mismas obras de construcción, incluyendo el Hotel Hilton Garden Inn, materia del amparo. La Suprema Corte de Justicia de la Nación admitió a trámite la controversia constitucional y negó al Municipio de Apodaca la suspensión solicitada de las autorizaciones impugnadas, por lo que el Municipio de Apodaca impugnó mediante recurso de reclamación la resolución.

Con fecha 18 de febrero de 2015 se resolvió la Controversia Constitucional desfavorablemente al Municipio de Apodaca, la sentencia determinó infundada la Controversia Constitucional y decretó la validez de las resoluciones impugnadas por el Gobierno Federal.

Las reformas a la Ley Federal del Trabajo pueden afectar adversamente los resultados de operación de la Compañía.

Las reformas a diversos artículos de la Ley Federal del Trabajo entraron en vigor el 30 de noviembre de 2012. La Ley Federal del Trabajo no había sido modificada substancialmente desde su promulgación en 1970. Los cambios principales que resultan de dichas reformas incluyen: (i) la creación de nuevas modalidades de empleo (empleo por temporada y empleo seguido de entrenamiento); (ii) mayor flexibilidad para la terminación de la relación laboral; (iii) el requerimiento de que el monto total de salarios pagados por hora no sea menor al salario mínimo general vigente; (iv) la aplicación de las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo al personal de las compañías prestadoras de servicios; (v) el incremento en las facultades de los inspectores para revisar a los patrones; (vii) un nuevo esquema para la repartición de la participación de los trabajadores en las utilidades del patrón. Tanto la aplicación judicial y administrativa como la interpretación de la Ley Federal del Trabajo pueden afectar negativamente los resultados de operación de la Compañía.

Los desastres naturales podrían afectar en forma adversa las actividades de la Compañía.

Periódicamente, las regiones norte y centro del país se ven afectadas por lluvias torrenciales y huracanes (especialmente durante los meses de julio a septiembre), y, dependiendo de la región, por sismos y actividad volcánica. Adicionalmente, los aeropuertos internacionales de, Mazatlán, Culiacán y Acapulco son susceptibles a inundaciones esporádicas como resultado de las lluvias torrenciales.

Por ejemplo, el 3 de noviembre de 2016, el aeropuerto de Tampico se inundó debido a fuertes lluvias, provocando el colapso de una parte de la barda afectando a vecinos cercanos. Los vecinos afectados presentaron reclamaciones por los daños causados en contra del aeropuerto de Tampico sumando un total de \$4.2 millones de pesos; sin embargo, el 23 de noviembre de 2016, la compañía de seguros rechazó las reclamaciones de los vecinos alegando que los daños fueron provocados por un desastre natural.

Los desastres naturales pueden obstaculizar o causar la suspensión de las operaciones de la Compañía, dañar la infraestructura necesaria para sus operaciones, o afectar en forma adversa la llegada de vuelos y los destinos atendidos por sus aeropuertos. Cualquiera de estos eventos pudiera reducir el volumen tanto en tráfico de pasajeros como de carga. Si se llegaran a presentar desastres naturales en destinos atendidos por la Compañía, se podrían afectar en forma adversa sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera.

La Compañía cuenta con un seguro que cubre las instalaciones en los aeropuertos por los daños causados por desastres naturales, accidentes u otros eventos similares, pero la Compañía no cuenta con un seguro contratado que cubra las pérdidas por la interrupción de las operaciones. Además, las pérdidas causadas por daños a las instalaciones pueden exceder los límites previamente establecidos en cualquiera de los seguros de la Compañía.

Las operaciones de la Compañía están expuestas a un alto riesgo de interrupción debido a que varios de sus aeropuertos dependen de una sola pista para vuelos comerciales.

Al igual que diversos aeropuertos nacionales e internacionales alrededor del mundo, varios de los aeropuertos de la Compañía, incluyendo los aeropuertos internacionales de Culiacán, Mazatlán y Zihuatanejo, cuentan con una sola pista para vuelos comerciales. La operación de las mismas puede sufrir interrupciones debido a labores de mantenimiento o reparación. Adicionalmente, las pistas de la Compañía podrían requerir mantenimiento o reparaciones imprevistas como resultado de desastres naturales, accidentes de aviación y otros factores que se encuentran fuera de su control. El cierre de cualquier pista por un período prolongado podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera de la Compañía.

La Compañía está expuesta a riesgos relacionados con los proyectos de construcción.

Las obligaciones de construcción previstas en los programas maestros de desarrollo de la Compañía podrían sufrir demoras u ocasionar que la Compañía se exceda de los costos presupuestados para dichos proyectos, lo cual limitaría la posibilidad de ampliación de la capacidad de sus aeropuertos, incrementaría sus gastos de operación y sus inversiones en activos, y podría afectar en forma adversa sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera. Dichas demoras o excesos presupuestales también podrían afectar la capacidad de la Compañía para cumplir con sus programas maestros de desarrollo, los cuales están establecidos como requisitos necesarios en nuestros títulos de concesión.

De conformidad con las leyes laborales aplicables, los subcontratistas están obligados a registrar a sus trabajadores en el Instituto Mexicano del Seguro Social ("IMSS") y cualquier entidad que contrate los servicios de un subcontratista que no esté en cumplimiento con dichas leyes, es

solidariamente responsable por el pago de obligaciones del seguro social, así como por cualquier sanción aplicable. Por lo tanto, si los subcontratistas que prestan sus servicios en nuestros aeropuertos no tienen a sus empleados registrados en el IMSS, podríamos ser responsables solidarios del pago de obligaciones de seguridad social que aquéllos puedan tener, así como por cualquier sanción aplicable.

La Compañía está expuesta a ciertos riesgos inherentes al arrendamiento de inmuebles.

La Compañía está expuesta a los riesgos comúnmente asociados con inmuebles arrendados a terceros, tales como, la disminución en los niveles de demanda de ocupación de locales arrendados, el incumplimiento en el pago de las rentas mínimas y las regalías por los arrendatarios o el debilitamiento del mercado inmobiliario. Adicionalmente, los inmuebles propiedad de la Compañía están ubicados dentro o en las inmediaciones de sus aeropuertos y están orientados a un sector específico del mercado, lo que expone a la Compañía a las fluctuaciones de dicho mercado. Cualquiera de estos riesgos podría afectar en forma adversa la rentabilidad de las operaciones de desarrollo inmobiliario de la Compañía y, en consecuencia, sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera.

La Compañía está expuesta al riesgo de incumplimiento de las obligaciones de sus subcontratistas.

La Compañía subcontrata algunos servicios (incluyendo la prestación de servicios de seguridad, vigilancia, servicios de rampa, servicios de equipaje y revisión de equipaje) necesarios para sus operaciones. El aeropuerto está obligado a proveer algunos servicios específicos, como el de manejo en rampa. En caso de que nuestros subcontratistas incumplan con sus obligaciones bajo los contratos respectivos, la Compañía podría incurrir en costos adicionales para obtener prestadores de servicios sustitutos y podría verse expuesta a responsabilidad por los servicios que se vea obligada a prestar por sí misma, lo cual podría afectar en forma adversa su negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera.

La capacidad de la Compañía para ampliar algunos de sus aeropuertos y cumplir con los lineamientos aplicables en materia de seguridad podría verse afectada si le resulta difícil encontrar terrenos adicionales para operar dichos aeropuertos.

Ciertos lineamientos establecidos por la OACI exigen el mantenimiento de un perímetro alrededor de los terrenos utilizados en las operaciones de los aeropuertos. En varios aeropuertos de la Compañía, esta no tiene el control de ciertas partes de los terrenos ubicados dentro de los perímetros exigidos. En el supuesto de que algunas porciones de los terrenos adyacentes a ciertos aeropuertos de la Compañía sean desarrolladas por terceros de manera que se invada el perímetro exigido, la capacidad de la Compañía para cumplir con los lineamientos emitidos por la OACI o para ampliar sus operaciones aeroportuarias, podría verse afectada en forma adversa. Asimismo, el crecimiento de ciertas ciudades y su proximidad a los aeropuertos de la Compañía puede limitar la capacidad para expandir sus aeropuertos.

Con el objeto de lograr la expansión futura del aeropuerto de Monterrey, en febrero y junio de 2007, marzo y mayo de 2008, julio y diciembre de 2009 y febrero, julio y diciembre de 2010, concluimos con la adquisición de terrenos que rodean el aeropuerto por un total de 777 hectáreas (3 millas cuadradas) de superficie incluyendo la construcción de una segunda pista por un precio total de \$1, 559,381 mil (US\$121.3 millones). Mejoras hechas por la Compañía a las instalaciones del aeropuerto, pero no incluidas en el Plan Maestro de Desarrollo, podrán ser reconocidas por la Dirección General de Aviación Civil ("DGAC") como parte de las inversiones hechas por la Compañía en la concesión del aeropuerto. La Compañía recibió autorización de la DGAC para recolocar \$386,538 mil (monto expresado en pesos nominales de 2009) en inversiones incluidas en el programa maestro de desarrollo del Aeropuerto Internacional de Monterrey 2011-2015. La Compañía se encuentra actualmente estudiando diversas posibilidades para la recuperación de la inversión con la DGAC a un precio de \$695,759 miles de pesos (cantidad expresada en pesos nominales del 2009), lo cual no se ha reconocido dentro del plan maestro de desarrollo del aeropuerto de Monterrey 2016-2020. El resto de las inversiones pueden no ser reconocidas por la SCT en un futuro.

La rentabilidad y crecimiento futuro de la Compañía dependerán de su capacidad para expandir sus aeropuertos en el futuro. Limitaciones potenciales a dicha posible expansión por parte de la Compañía, como las que se describen anteriormente, pudieran restringir la expansión y, por tanto, tener un efecto adverso significativo en la rentabilidad y el crecimiento futuro de la Compañía.

La Compañía está expuesta a riesgos inherentes a las operaciones aeroportuarias.

La Compañía está obligada a proteger al público que utiliza sus aeropuertos y a reducir el riesgo de accidentes en los mismos. Al igual que cualquier empresa que trate con el público, la Compañía está obligada a implementar ciertas medidas para la protección del mismo, incluyendo la instalación de sistemas contra incendio en las áreas públicas, diseño y mantenimiento de estacionamientos para vehículos y vías de acceso que cumplan con los requisitos aplicables en materia de seguridad de las vías públicas. La Compañía también está obligada a adoptar ciertas medidas relacionadas con sus actividades aeronáuticas, incluyendo el mantenimiento, administración y supervisión de instalaciones aeronáuticas, la prestación de servicios de rescate y extinción de incendios para aeronaves, la medición de los coeficientes de fricción de sus pistas, el establecimiento de sistemas para controlar las inundaciones en el Aeropuerto Internacional de Acapulco, y el establecimiento de sistemas para controlar la amenaza representada por aves y otro tipo de fauna silvestre. Estas obligaciones podrían hacer que la Compañía incurra en costos adicionales y podrían incrementar el riesgo de que la Compañía resulte responsable ante terceros por lesiones a personas o daños a bienes causados por sus operaciones.

La Compañía depende de sus sistemas de tecnología de información, y dichos sistemas y su infraestructura están sujetos a ciertos riesgos, incluyendo riesgos de seguridad cibernética.

La Compañía es dependiente de una variedad de sistemas de información necesarios para la operación exitosa de su negocio. El correcto funcionamiento de estos sistemas es crucial para la operación y manejo de los negocios de la Compañía. Adicionalmente, estos sistemas pueden requerir modificaciones o actualizaciones debido a los cambios de tecnología o el crecimiento del negocio de la Compañía. Estos cambios pueden obstaculizar o resultar costosos para las operaciones y pudieran requerir una cantidad substancial de tiempo para su manejo. Los sistemas de la

Compañía pueden ser vulnerables a daños o interrupciones causados por circunstancias que se encuentran fuera del control de la Compañía, como lo son catástrofes, faltas de electricidad, desastres naturales, fallas en los sistemas computacionales o servidores, virus, daños físicos o electrónicos, acceso no autorizado o ataques cibernéticos. Actualmente, los sistemas de información se encuentran protegidos con sistemas de respaldo, incluyendo protecciones físicas y de software localizados fuera de las oficinas por motivos de seguridad, y con un sitio frío en sistemas críticos para recuperar operaciones de tecnología de información; además, la Compañía adopta otras medidas para proteger sus sistemas e información electrónica de eventos exógenos. Estos componentes de seguridad reducen el riesgo de interrupciones, fallas y violaciones a la seguridad de los sistemas de información de la Compañía y son revisados de manera periódica por consultores externos. Cualquier falla, interrupción o violación a la seguridad de sistemas de la Compañía, incluyendo los sistemas de respaldo, podría tener un impacto adverso en las operaciones.

Las pólizas de seguro de la Compañía podrían resultar insuficientes para cubrir todas las responsabilidades de la misma.

Mientras que la Compañía busca que sus pólizas de seguro cubran todos los riesgos, las pólizas de seguro de la Compañía pueden no cubrir sus responsabilidades en caso de accidentes, ataques terroristas u otros incidentes. El mercado de los seguros aeroportuarios y sobre construcciones es limitado, y los cambios en las coberturas ofrecidas por las instituciones de seguros correspondientes podrían reducir la capacidad de la Compañía para obtener y mantener coberturas adecuadas o a costos eficientes. La Compañía cuenta con algunos activos que por su propia naturaleza no pueden ser asegurados (incluyendo especialmente las áreas de movimiento de aeronaves, algunas obras de ingeniería civil y cierta infraestructura). Adicionalmente, en la actualidad la Compañía no cuenta con cobertura de seguro contra la interrupción de sus operaciones.

La legislación ambiental mexicana podría restringir el crecimiento de algunos de los aeropuertos de la Compañía.

Existen áreas protegidas por las leyes ambientales mexicanas dentro de los terrenos de los De conformidad con la NOM-SEMARNAT-059-2010 de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ("SEMARNAT"), los manglares son una especie protegida, cuya remoción constituye un delito. Dentro de los terrenos de los aeropuertos de Acapulco y Zihuatanejo, la Compañía ha extendido áreas con manglares, lo cual limita el potencial de la Compañía para expandir dichos aeropuertos.

La Comisión Nacional del Agua tiene la facultad de restringir el uso del agua en algunos de los aeropuertos de la Compañía debido a la escasez de agua en el norte de México, y ha mejorado sus mecanismos para verificar el cumplimiento de los requerimientos fiscales, administrativos y técnicos con respecto a la extracción y la descarga de agua. Los concesionarios que incumplen con cualquiera de estos requerimientos pueden estar sujetos a procedimientos administrativos que pueden resultar en la cancelación de los derechos de extracción de agua y/o en la imposición de multas significativas.

Por último, el 6 de junio de 2012, la Ley General de Cambio Climático fue adoptada y publicada en el Diario Oficial de la Federación, misma que tiene, entre otros objetivos, el de (i) regular las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero para estabilizar sus concentraciones en la atmósfera de forma que no afecten el cambio climático considerando lo previsto en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y disposiciones derivadas de la misma; (ii) fomentar la educación, investigación, desarrollo y transferencia de tecnología e innovación y difusión en materia de adaptación y mitigación al cambio climático; y (iii) promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable y de bajas emisiones de carbono.

El cumplimiento de las leyes en materia de cambio climático vigentes, podría generar un efecto material adverso en la situación financiera de la Compañía o en sus resultados de las operaciones.

Para asegurar el constante cumplimiento de todos los requerimientos ambientales, incluyendo aquellos relacionados con el uso del agua, OMA mantiene una certificación ISO 14001 y ha registrado voluntariamente a todos sus aeropuertos en el Programa de Protección Ambiental de la Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente. Sin embargo, el cumplimiento de actuales o futuras regulaciones en materia de cambio climático podría requerir un incremento en costos, y si la Compañía no cumple con regulaciones ambientales actuales o futuras, podría ser sujeta a multas u otras sanciones.

La Compañía es responsable, bajo legislación mexicana, de la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano.

En los términos de la Ley de Aeropuertos, actualmente la Compañía es responsable de realizar la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano antes de abordar cualquier aeronave. Bajo la legislación mexicana, la Compañía podría ser responsable frente a terceros por el daño personal o de bienes que resulte del desempeño de dicha inspección. En adición, se le puede solicitar a la Compañía adoptar medidas de seguridad adicionales en el futuro o incurrir en gastos de capital en caso de que se establezcan medidas de seguridad adicionales para el equipaje de mano, lo cual podría incrementar la responsabilidad de la Compañía o afectar negativamente sus resultados de operación.

La Compañía podría estar sujeta a responsabilidad derivada de la revisión del equipaje documentado.

Las normas de seguridad de la OACI exigen una revisión integral del equipaje documentado en todos los vuelos comerciales internacionales a partir de enero de 2006, y en todos los vuelos comerciales nacionales a partir de julio de 2006, para la detección de explosivos. En algunos países, tales como E.U.A., el gobierno federal (en el caso de E.U.A., a través de la Administración de Seguridad del Transporte) es el responsable de realizar la revisión del equipaje documentado. El 1 de mayo de 2014 y el 1 de julio de 2016, la Dirección General de Aeronáutica Civil publicó las Circulares CO SA-17.2/10 R3 y CO SA-17.9/16, respectivamente, de carácter obligatorio, las cuales requieren que todas las aerolíneas revisen el equipaje documentado y que todos los aeropuertos cuenten con equipo de revisión que cumpla con las normas de seguridad de revisión de equipaje. En 2015, la Compañía adquirió y completó la instalación de nuevos equipos de revisión de equipaje en todos los aeropuertos de la Compañía para facilitar el cumplimiento de las normas de revisión de equipaje, y la subsidiaria de la Compañía, Servicios Complementarios del Centro Norte, S.A. de C.V. ha

operado el sistema de revisión del equipaje documentado desde el 1 de marzo de 2012. A pesar de que la legislación mexicana responsabiliza a las aerolíneas de la revisión del equipaje, la compra, instalación y operación del equipo podría incrementar la exposición de la Compañía a responsabilidad derivada de su involucramiento en el proceso de revisión.

La Compañía está expuesta a riesgos relacionados con el manejo de carga.

El sistema de carga aérea es una red multifacética compleja que maneja una gran cantidad de carga, paquetes y correos transportados a bordo de aeronaves de pasajeros y carga. El sistema de carga aérea es vulnerable a diversas amenazas de seguridad como el colocar explosivos a bordo de las aeronaves; embarques ilegales de materiales peligrosos; actividades criminales como el contrabando y el robo y los posibles secuestros y sabotajes por personas con acceso a las aeronaves. Diversos procedimientos e iniciativas tecnológicas para mejorar la seguridad de la carga aérea y detectar amenazas terroristas y criminales se han puesto en marcha, como una máquina de rayos-x certificada por TSA instalada en el área de OMA Carga en el aeropuerto de Monterrey, o están bajo consideración.

La Compañía está expuesta a riesgos relacionados con la integridad de sus instalaciones o la reducción en el volumen de tráfico de carga de la Compañía. La ocurrencia de estos eventos puede afectar adversamente el negocio, resultados de operación y la condición financiera de la Compañía.

La exigibilidad de responsabilidad civil en contra de la Compañía, sus consejeros, funcionarios y personas controladoras puede resultar difícil.

La Compañía está constituida bajo las leyes de México, y todos sus consejeros, funcionarios y personas controladoras están domiciliados en México. Adicionalmente, una parte sustancial de los activos de la Compañía, así como de los activos de sus consejeros, funcionarios y personas controladoras se encuentran ubicados en México. Derivado de lo anterior, puede resultar difícil para los inversionistas notificar judicialmente a dichas personas dentro de los E.U.A. o en cualquier otra parte fuera de México, o ejecutar sentencias en contra de la Compañía o sus consejeros, funcionarios y personas controladoras, incluyendo cualquier demanda basada en responsabilidad civil bajo las leyes federales en materia de valores de E.U.A. Existe duda respecto a la exigibilidad y ejecución, en México, de la responsabilidad derivada exclusivamente de las leyes federales en materia de valores de los E.U.A. ya sea mediante acciones ordinarias o de ejecución de las sentencias dictadas por tribunales estadounidenses o cualesquiera otros tribunales localizados fuera de México.

Riesgos relacionados con los Accionistas de la Compañía.

Aeroinvest, S.A. de C.V. (Aeroinvest) y Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. (SETA) controlan la administración de la Compañía y sus intereses pueden diferir de los intereses de los demás accionistas.

A la fecha del presente reporte, CONOISA, (como causahabiente de Aeroinvest, S.A. de C.V. ("Aeroinvest")) es propietario, indirectamente, del 14.3% del capital social de la Compañía. CONOISA directamente es propietario de acciones Serie B que representan el 1.9% de la totalidad del capital social y de acciones Serie "A" de SETA que representan el 99.99% de su capital social (Empresas ICA, S.A.B. de C.V. es propietario del 0.01% restante). SETA, por su parte, es propietaria de las acciones Serie BB que representan el 12.4% del capital social de la Compañía. SETA y CONOISA son cada una, subsidiarias de Empresas ICA, S.A.B. de C.V. ("Empresas ICA"). En términos de los estatutos de la Compañía, SETA (como titular de las acciones Serie BB) tiene derecho a presentar al Consejo de Administración el nombre o nombres de los candidatos para ocupar el cargo de director general de la Compañía, a nombrar y remover a la mitad de los funcionarios ejecutivos, que actualmente incluyen al director de finanzas, al director de operaciones y al director comercial de la Compañía, así como a elegir a tres miembros del Consejo de Administración de la Compañía. SETA (como titular de las acciones Serie BB) también tiene, en términos de los estatutos de la Compañía, el derecho de veto de ciertas acciones que requieran aprobación de los accionistas de la Compañía (incluyendo el pago de dividendos, reforma de los estatutos de la Compañía, proyectos de inversión, así como la modificación a su derecho de designar a ciertos altos ejecutivos). Adicionalmente, la mayoría de los asuntos votados por el Consejo de Administración de la Compañía requieren el voto favorable de los consejeros nombrados por los accionistas de la Serie BB. Si en cualquier momento después del 14 de junio de 2015, SETA fuera titular de menos del 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie BB, dichas acciones serán convertidas en acciones Serie B y, por tanto, SETA perdería sus derechos especiales. Mientras que SETA mantenga por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie BB, ésta conservará todos sus derechos especiales. Los derechos y obligaciones de SETA en la administración de la Compañía como el Contrato de Asistencia Técnica están descritos en el "Punto 7 del Reporte Anual - Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Principales Accionistas".

El 15 de septiembre de 2015, la Compañía, a solicitud de SETA, convirtió 9,034,000 acciones Serie BB de la Compañía propiedad de SETA a acciones Serie B. El 6 de octubre de 2016, Aéroports de Paris Management, S.A. ("ADPM") informó a la Compañía su decisión de ejercer su opción de conversión respecto de su participación del 25.5% en el capital social de SETA por las acciones Serie B propiedad de SETA, representativas del 4.3% del total del capital social de la Compañía, así como su intención de vender las acciones Serie B a través de una oferta privada fuera de México (véase "Punto 5 del Reporte Anual - Revisión Operativa y Financiera y Prospectos – Acontecimientos Recientes – Cambio de Accionistas de SETA").

La terminación del Contrato de Asistencia Técnica, también tendría como consecuencia la conversión de las acciones Serie BB restantes de SETA en acciones Serie B, resultando en la terminación de todos los derechos especiales a favor de SETA. En tanto el Contrato de Asistencia Técnica continúe vigente y SETA mantenga cualesquier acciones Serie BB, tiene la obligación de nombrar y nominar a los mismos consejeros y funcionarios que actualmente está facultado a nombrar en términos de los estatutos de la Compañía. El Contrato de Asistencia Técnica establece ciertos requisitos que los miembros del Consejo de Administración de la Compañía que nombren deben cumplir. El Contrato de Asistencia Técnica fue renovado, terminando su vigencia el 31 de diciembre de 2020, y se renovará automáticamente por periodos sucesivos de un año, salvo que alguna de las partes disponga lo contrario, y en mientras que CONOISA mantenga por lo menos 12.75% en el capital social de SETA. Para mayor

información respecto de la renovación del Contrato de Asistencia Técnica véase “Punto 7 del Reporte Anual - Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Operaciones con Partes Relacionadas – Convenios con SETA.”

Los derechos de veto de SETA, como tenedor de por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie BB, y su derecho a nominar, designar y remover a ciertos consejeros y funcionarios válidos, los cuales continuarán vigentes mientras la misma mantenga al menos una acción Serie BB y el Contrato de Asistencia Técnica permanezca vigente, podrían impactar negativamente las operaciones de la Compañía y podrían constituir un obstáculo para invitar a un nuevo accionista y/u operador estratégico. A través de su derecho de nominar, designar y remover a ciertos miembros de la alta administración de la Compañía, SETA dirige las acciones de la administración de la Compañía en áreas tales como estrategia de negocio, financiamiento, distribución, adquisiciones y disposición de activos o negocios.

Los intereses de SETA y CONOISA pueden diferir de aquellos intereses de otros accionistas y pueden ser contrarios a las preferencias y expectativas de los demás accionistas de la Compañía. SETA y CONOISA y los funcionarios nominados o designados por ellos pueden no ejercer sus derechos en favor de los intereses de los demás accionistas de la Compañía. Adicionalmente, como resultado del proceso de toma de decisiones del Consejo de Administración de la Compañía, los consejeros nombrados por SETA y CONOISA podrían influenciar las decisiones que tomen el resto de los consejeros.

En caso de que SETA o Aeroinvest, los principales accionistas de la Compañía, vendan o de cualquier forma transfieran todo o parte de su participación, las operaciones de la Compañía podrían verse adversamente afectadas.

Actualmente, SETA ejerce una influencia significativa en el Consejo de Administración de la Compañía, según se describe anteriormente. SETA, como titular de las acciones Serie BB, está facultado a presentar al Consejo de Administración el nombre o nombre de los candidatos para ocupar el cargo de director general y nombrar y remover a la mitad de los funcionarios ejecutivos, que actualmente incluyen al director de finanzas, al director operativo y al director comercial de la Compañía y a elegir a tres miembros del Consejo de Administración de la Compañía. La eliminación de dichos derechos de los estatutos de la Compañía, requiere del consentimiento de SETA mientras que sea titular de acciones Serie BB que representen al menos el 7.65% del capital social de la Compañía. En caso de que SETA no cumpla con el mínimo establecido, el consejo puede cambiar sustancialmente y las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas adversamente. En caso de terminación del Contrato de Asistencia Técnica, SETA dejará de tener los derechos especiales derivados de las acciones Serie BB, lo cual puede afectar adversamente e interrumpir las operaciones de la Compañía.

Futuras ventas de acciones por nuestros accionistas puede traer el precio de las acciones Serie B y de los ADS a la baja.

En años anteriores, un número de las acciones Serie B de la Compañía han sido otorgadas en garantía bajo operaciones de financiamiento y de derivados celebradas por Aeroinvest (actualmente CONOISA), o una afiliada, con varios acreedores. Durante el primer trimestre de 2016, los acreedores ejercitaron su derecho a vender o a ejecutar las acciones entregadas en garantía. Como resultado, Aeroinvest decreció al 1.9% en su participación en las acciones Serie B de la Compañía en circulación.

Cualquier prenda futura o venta subsecuente de las acciones de la Compañía puede traer el precio de las acciones Serie B y ADS de la Compañía a la baja. El precio de las acciones Serie B y ADS puede no recobrase de dicha depreciación en el valor.

Riesgos relacionados con México

Las actividades de la Compañía dependen en gran medida del volumen de tráfico de pasajeros del país, y los acontecimientos económicos adversos afectan negativamente sus actividades y resultados de operación.

En 2014, 2015 y 2016, los pasajeros terminales nacionales han representado aproximadamente el 86.4%, 86.0% y el 87.3% respectivamente, del volumen de tráfico de pasajeros de los aeropuertos de la Compañía. Adicionalmente, todos los activos de la Compañía están ubicados en México y todas sus operaciones se llevan a cabo en el país. En dichos términos, la situación financiera y los resultados de la operación de la Compañía dependen sustancialmente de las condiciones económicas prevalentes en México. En consecuencia, las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa por cualquier deterioro en la situación general de la economía nacional, la devaluación del peso, la inflación, el aumento en las tasas de interés y por otros acontecimientos negativos políticos, sociales y económicos del país.

En el pasado México ha experimentado crisis económicas generadas por factores internos y externos caracterizados por inestabilidad cambiaria (incluyendo fuertes devaluaciones), altos índices de inflación, altas tasas de interés a nivel nacional, contracción económica, reducción en el flujo de capitales internacionales, reducción en la liquidez del sector bancario y altos niveles de desempleo.

La economía mexicana atravesó por una crisis económica que inició en 2008 y continuó en 2009, como resultado del impacto en la crisis financiera global, la cual afectó varias economías emergentes. La relación de la economía mexicana con la economía de E.U.A. continúa siendo muy importante, por tanto, cualquier inconveniente a la perspectiva económica de E.U.A. podría entorpecer cualquier recuperación en México. Esta crisis impactó adversamente el negocio de la Compañía. En 2014, el PIB aumentó en un 2.6% y la inflación alcanzó 4.1%. En 2015, el PIB aumentó en un 2.5% y la inflación alcanzó 2.1%. En 2016, el PIB aumentó en un 2.3%, y la inflación alcanzó 3.4%.

Durante el 2016, el promedio de las tasas de interés de referencia en México aumentó 254 puntos básicos comparado con el 2015. Las tasas de interés anualizada de Certificados de la Tesorería de la Federación (“CETES”) a 28 días promedió aproximadamente, 4.2%, 3.8%, 3.0%, 3.0% y

4.2% para 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016, respectivamente. En caso de que la Compañía incurra en deuda denominada en pesos, ésta podría ser a tasas de interés elevadas.

Si la inflación y las tasas de interés aumentan en forma significativa, o si la economía mexicana se ve impactada adversamente en un futuro de otra manera, el negocio, situación financiera, perspectivas y resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa debido a, entre otras cosas, la disminución en la demanda de servicios de transporte. Sucesos similares a los antes descritos pueden ocurrir, o que la repetición de éstos puede afectar en forma adversa sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera.

Las condiciones políticas de México pueden afectar de manera adversa y significativa la política económica mexicana y, en consecuencia, las operaciones de la Compañía.

En 2018 habrá elecciones presidenciales y legislativas, lo cual puede resultar en inestabilidad política y económica. El gobierno multi-partidista es todavía relativamente nuevo en México y nuevas iniciativas legislativas pueden resultar en condiciones económicas o políticas que pueden afectar de manera adversa y significativa el negocio.

Cambios significativos en las leyes, políticas públicas y regulaciones, puede asimismo afectar el ambiente político y económico de México, y consecuentemente, puede contribuir a la incertidumbre económica y aumentar la volatilidad de los mercados de capitales mexicanos y de los valores emitidos por las compañías mexicanas.

En 2013, el Congreso Mexicano aprobó una reforma energética. Asimismo, el Congreso pasó una reforma hacendaria integral. Cualesquier cambios en la economía mexicana o en las políticas económicas del gobierno mexicano pueden tener un efecto negativo en el negocio de la Compañía, en su situación financiera o en el resultado de sus operaciones. El desarrollo de los ámbitos político y social en México, sobre los cuales la Compañía no tiene control, pueden tener un efecto adverso sobre la situación económica de México y sobre el negocio de la Compañía, el resultado de sus operaciones, su condición financiera y su habilidad para pagar deuda. Finalmente, la violencia y el crimen relacionados con el narcotráfico pueden no ser contenidos, lo cual podría tener un efecto material adverso en el negocio de la Compañía, los resultados de sus operaciones, sus proyecciones y su condición financiera.

La depreciación en el tipo de cambio del peso frente al dólar podría afectar en forma adversa los resultados de operación y la situación financiera de la Compañía.

En 1995, tras la devaluación del peso y la crisis económica de 1994, el volumen total de tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía (que en ese entonces eran operados por otra empresa) disminuyó con respecto al de los años anteriores como reflejo de la disminución en el volumen de tráfico de pasajeros a nivel nacional. Entre el 31 de diciembre de 2014 y el 31 de diciembre de 2015 el precio se depreció aproximadamente en 16.6% de \$14.75 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2014 a \$17.20 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2015. Entre el 31 de diciembre de 2015 y el 31 de diciembre de 2016 el precio se depreció aproximadamente en 19.9% de \$17.20 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2015 a \$20.62 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2015. Posteriormente, el peso se apreció, alcanzando \$18.53 pesos por dólar el 14 de abril de 2017.

Una depreciación del peso afecta el negocio de la Compañía de la siguiente manera: (i) los pasajeros internacionales y los vuelos internacionales pagan tarifas denominadas en dólares, mientras estas tarifas son generalmente cobradas en pesos hasta 60 días después de la fecha de cada vuelo, por lo que cualquier depreciación del peso tiene un impacto positivo en sus resultados de operación; y (ii) la Compañía tiene obligaciones denominadas en dólares; una depreciación del peso resulta en mayores montos de deuda cuando ésta es convertida en pesos, causando esto pérdidas cambiantes. Al 31 de diciembre de 2016, la Compañía tenía US\$14.5 millones en pasivos denominados en dólares representando 6.3% de la deuda.

Adicionalmente, la depreciación del peso también podría afectar a algunas aerolíneas que son clientes de la Compañía, por tener operaciones en dólares, incluyendo las compras o arrendamientos de equipo, mantenimiento y combustible.

Las devaluaciones o depreciaciones substanciales del peso pueden ocasionar inestabilidad en los mercados internacionales de divisas y limitar la capacidad de la Compañía para transferir o convertir pesos a dólares u otras monedas.

Las reformas a las leyes, los reglamentos y los decretos aplicables a la Compañía podrían tener un efecto adverso significativo sobre sus resultados de operación.

En los últimos años el gobierno ha reformado el régimen fiscal de las empresas, incluyendo la Compañía. Los términos de las concesiones de la Compañía no la eximen de cualesquier reformas a la legislación fiscal. En el supuesto de que el gobierno reforme la legislación fiscal de manera que las obligaciones de pago de impuesto sobre la renta ("ISR") se incrementen en forma significativa, la misma estaría obligada a pagar las cantidades más elevadas que resulten exigibles de conformidad con dichas reformas, lo cual podría tener un efecto adverso significativo sobre sus resultados de operación. Por ejemplo, la promulgación del Impuesto Empresarial a Tasa Única ("IETU"), publicada el 1 de octubre de 2007 y abrogada en 2013, ha impactado de forma adversa sus resultados de operación en cada uno de los años del 2007 al 2013. Ver "Punto 5 del Reporte Anual - Revisión Operativa y Financiera y Prospectos – Impuestos". Adicionalmente, las reformas constitucionales o de otras leyes también podrían tener un efecto adverso significativo sobre su negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

El 1 de noviembre de 2013, el Congreso Mexicano aprobó diversas reformas fiscales que comenzaron su vigencia en 2014. Estas reformas incluyen cambios a la Ley del ISR, Ley del Impuesto al Valor Agregado ("IVA") y el Código Fiscal de la Federación. Asimismo, las reformas legales derogaron el IETU y la Ley del Impuesto a los Depósitos en Efectivo.

El principal resultado de las reformas fiscales fue la eliminación de un pasivo por IETU diferido reconocido con anterioridad y el reconocimiento del impuesto sobre activos diferido basado únicamente en el Impuesto Sobre la Renta en varios de los aeropuertos, representando \$339,325 mil. La Compañía no puede predecir el impacto que puedan tener futuras reformas a la legislación fiscal federal en la condición financiera de la Compañía y los resultados de operación.

El gobierno mexicano anunció que irá removiendo gradualmente los controles a los precios de la gasolina y diésel en el transcurso de 2017 y 2018, como parte de la liberalización de los precios de combustible en México. En diciembre de 2016 el Secretario de Hacienda y Crédito Público anunció un incremento, a partir del 1 de enero de 2017, en el precio máximo de gasolina y diésel a ser aplicado en ciertas regiones del país, lo que ocasionó un incremento en los precios de la gasolina de hasta el 20% en dichas áreas. La remoción de los controles a los precios y los consecuentes incrementos a los precios han generado protestas generalizadas alrededor de México. La Compañía no puede predecir el efecto que ocasionará el incremento a los precios de la gasolina y diésel, y cualquier disturbio político y social relacionado, en la economía mexicana o si el gobierno mexicano pueda alterar su estrategia para la liberalización de los precios en el futuro.

Los acontecimientos ocurridos en otros países podrían afectar a la Compañía.

Los precios de mercado de los valores de emisoras mexicanas pueden verse afectados, en distinta medida, por las condiciones económicas y de mercado imperantes en otros países. Aun cuando las condiciones económicas de estos países pueden ser substancialmente distintas de las condiciones imperantes en México, las reacciones de los inversionistas ante los sucesos ocurridos en cualquiera de dichos países pueden tener un efecto adverso sobre los precios de mercado de los valores de emisoras mexicanas. En los últimos años, los precios de los valores representativos tanto de deuda como de capital se han visto afectados en forma adversa por la drástica caída en los mercados de valores asiáticos y las crisis económicas de Rusia, Brasil, Argentina, Venezuela, Portugal, Italia, Grecia, España y Emiratos Árabes Unidos.

Adicionalmente, la situación económica de México ha estado cada vez más ligada a la situación económica de E.U.A. Por tanto, una condición económica adversa en E.U.A. tendría un efecto significativo en la economía nacional. Adicionalmente, el 8 de noviembre de 2016, se llevaron a cabo las elecciones presidenciales en E.U.A. El nuevo presidente ha manifestado su intención de adoptar medidas y políticas que busquen proteger a los productores norteamericanos, incluyendo la renegociación de los términos y condiciones del NAFTA, y estas manifestaciones han causado una fuerte volatilidad en los mercados financieros. La Compañía no puede asegurar que las políticas adoptadas por la nueva administración de E.U.A. no causarán un impacto en el valor de nuestras acciones; o que el valor de mercado de los valores emitidos por la Compañía no puedan verse afectados en forma adversa por los acontecimientos que ocurran en otros países.

Retrasos en los procedimientos para obtener autorizaciones gubernamentales pudiera afectar la capacidad de la Compañía de aumentar sus aeropuertos.

La expansión, desarrollo y crecimiento de los aeropuertos de la Compañía, de tiempo en tiempo, pueden requerir de autorizaciones gubernamentales, procedimientos administrativos o cualquier otro tipo de acción gubernamental. Cualquier retraso o incapacidad para obtener dichas aprobaciones o resultados favorables en dichos procedimientos administrativos pudiera tener un efecto negativo en la expansión, desarrollo y crecimiento de los aeropuertos de la Compañía.

Los accionistas minoritarios podrían estar en desventaja con respecto a la exigibilidad de sus derechos frente a la Compañía, sus consejeros, o los accionistas mayoritarios de la Compañía en México.

En términos de la legislación mexicana, la protección a los accionistas minoritarios difiere de aquella brindada a los accionistas minoritarios en E.U.A. Por ejemplo, a raíz de la reciente incorporación de las disposiciones relativas a los deberes fiduciarios de los consejeros en la Ley del Mercado de Valores ("LMV"), puede ser difícil para los accionistas minoritarios presentar una demanda en contra de los consejeros por incumplimiento a estos deberes y obtener los mismos resultados que en la mayoría de las jurisdicciones de E.U.A. Adicionalmente, los procedimientos para demandas colectivas (*class action*) fueron incorporadas a la Ley Mexicana entrando en vigor a partir de marzo 2012; sin embargo, las reglas y procedimientos son distintos y tienen mayores limitantes en comparación con las establecidas en E.U.A. Por lo tanto, en algunos casos será más difícil para los accionistas minoritarios demandar el cumplimiento de sus derechos en contra de la Compañía, sus consejeros o los accionistas mayoritarios de la Compañía, que lo que sería para dichos accionistas minoritarios en una sociedad estadounidense.

La Ley Mexicana y nuestros estatutos restringen a los accionistas extranjeros la facultad de invocar la protección de sus gobiernos en relación a sus derechos de accionistas.

De conformidad con la Ley Mexicana, nuestros estatutos disponen que los accionistas extranjeros deberán ser considerados como mexicanos en relación a su participación en la Sociedad, y se considerará que han consentido en no invocar la protección de su gobierno en determinadas circunstancias. Bajo estas disposiciones, se considera que un accionista extranjero ha consentido en no invocar la protección de su gobierno al abstenerse de solicitar a este último la interposición de alguna acción diplomática en contra del gobierno Mexicano en relación con sus derechos como accionista; sin embargo, dicho consentimiento por parte del accionista extranjero no es considerado como una renuncia respecto a cualquier otro derecho(s) que tenga derivado de la inversión en la Sociedad, incluyendo aquellos derechos conferidos por la Ley del Mercado de Valores de los Estados Unidos de América. En caso de que algún accionista extranjero llegará a invocar la protección de su gobierno, en contravención de este acuerdo, lo anterior traerá como consecuencia la renuncia de sus derechos en favor del gobierno mexicano.

La Compañía está sujeta a estándares de divulgación distintos a los aplicables a compañías de los E.U.A.

El principal objetivo de las leyes de valores de los E.U.A. es promover la total y completa divulgación de toda la información corporativa material. Sin embargo, puede darse el caso de que haya menor cantidad de información pública disponible en relación con emisoras extranjeras listadas en los E.U.A. en comparación con la que regularmente se publica por o en relación con emisoras de los E.U.A.

Riesgos relacionados con nuestros ADS.

Puede no tener derechos de preferencia en futuras emisiones.

Bajo la ley Mexicana, si la Compañía emite nuevas acciones a cambio de efectivo como parte de un aumento de capital, generalmente la Compañía tendría que dar el derecho a sus accionistas de adquirir acciones de la nueva emisión en la extensión que sea necesaria para mantener su porcentaje de participación en el capital social. Este derecho es conocido como derecho de preferencia. Legalmente, la Compañía no puede permitir a los tenedores de los ADS en los E.U.A. ejercer derechos de preferencia en futuros aumentos de capital a menos que la Compañía presente una solicitud de registro ante la SEC, respecto de dicha emisión de acciones o dicha emisión esté exenta de registro conforme a la Ley de Valores de 1933, vigente.

Al momento de realizar aumentos de capital futuros, la Compañía evaluará los costos y posibles obligaciones y responsabilidades relacionadas con la presentación de una solicitud de registro de valores ante la SEC, así como otros factores que consideremos importantes para determinar si se presenta dicha solicitud.

La Compañía no puede presentar una solicitud de registro de valores ante la SEC en el futuro para permitir a los tenedores de ADS o acciones en los E.U.A. ejercer sus derechos de preferencia en emisiones futuras. Adicionalmente, bajo ley Mexicana la venta por parte del depositario de las acciones que deriven del ejercicio de derechos de preferencia y la distribución de los fondos obtenidos a favor de los tenedores de ADS no es posible. Como resultado, la participación de los accionistas podría diluirse proporcionalmente.

Los tenedores de ADS no tienen derecho a asistir a las asambleas de accionistas ya que pueden votar a través del depositario.

Bajo ley Mexicana, los accionistas deben depositar sus acciones con el Secretario de la Compañía, el S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., una institución de crédito o casa de bolsa nacional o extranjera para poder asistir a las asambleas de accionistas. Los tenedores de ADS no pueden cumplir con dicho requerimiento y por lo tanto no pueden asistir a las asambleas de accionistas. Los tenedores de ADS tienen derecho a instruir al depositante respecto de cómo votar las acciones representadas por los ADS de conformidad con los procedimientos previstos en el contrato de depósito, pero en todo caso los tenedores de ADS no podrán votar sus acciones directamente en asamblea de accionistas ni nombrar un representante para hacerlo.

Resultados de las operaciones y perspectivas [bloque de texto]

Resultado Operativo Consolidado Trimestral***Operaciones, Pasajeros y Carga***

Durante el trimestre, 21 rutas iniciaron operación en los aeropuertos del Grupo, de las cuales 18 corresponden a destinos nacionales y 3 a internacionales; en consecuencia, la oferta de asientos se incrementó 5.8%.

El **total de tráfico de pasajeros** creció 8.0% (+363,293 pasajeros). La mezcla de pasajeros fue de 84.9% nacionales y 15.1% internacionales. Del total de pasajeros, 98.9% provinieron de la aviación comercial. Los aeropuertos con mayor contribución fueron: Monterrey, el cual aportó 46.5%; Culiacán, que generó el 11.2%; y Chihuahua, que representó el 6.9%.

El **tráfico de pasajeros nacionales** se incrementó 8.4% (+322,847 pasajeros). Diez aeropuertos de OMA registraron crecimiento. Los aeropuertos con los mayores crecimientos en el tráfico de pasajeros son:

- Monterrey (+8.7%; +157,659 pasajeros) derivado del volumen de pasajeros en las rutas a Cancún, Mexicali, Querétaro, Tijuana, Veracruz, Puebla, San José del Cabo y Mérida.
- Culiacán (+28.4%; +119,667 pasajeros) principalmente en las rutas a Tijuana, Guadalajara, Mexicali y La Paz.
- Ciudad Juárez (+13.4%; +34,866 pasajeros) en las rutas a Guadalajara, Cancún y Monterrey.

El **tráfico de pasajeros internacionales** se incrementó 5.8%. Diez aeropuertos de OMA registraron crecimiento, destacando Monterrey (+8.7%; +24,454 pasajeros), principalmente en las rutas a Atlanta y Detroit.

Para mayor detalle del tráfico de pasajeros por aeropuerto ver **Anexo 1**.

El volumen de **carga aérea** registrado en los aeropuertos de OMA disminuyó 0.9%. Del total de carga aérea, 61.7% fue carga nacional y 38.3% fue internacional.

Operaciones Comerciales

OMA desarrolla su estrategia comercial a través de la mejora continua de la oferta de servicios dentro de los aeropuertos. Dicha estrategia se tradujo en la implementación de 10 iniciativas comerciales de diferentes giros durante el trimestre, tales como arrendadoras de autos, promoción de hoteles, tiendas, publicidad y servicios bancarios. El nivel de ocupación en las áreas comerciales dentro de los edificios terminales de OMA cerró en 98.1%.

Operaciones Servicios de Hotelería

- **Hotel NH Collection T2:** registró una tasa de ocupación promedio de 85.7%, mayor a la registrada en el 1T17 de 84.3%, con una tarifa promedio por habitación de Ps.2,341.9. Los ingresos crecieron 0.5% para totalizar Ps.64.5 millones.
- **Hotel Hilton Garden Inn:** registró una tasa de ocupación promedio de 78.5%, mayor en 2.5 puntos porcentuales, con una tarifa promedio por habitación de Ps.2,052.6. Los ingresos totales crecieron 0.3% para llegar a Ps.23.9 millones.

Operaciones OMA Carga

- **OMA Carga:** registró un crecimiento de 13.3% en ingresos, totalizando Ps.39 millones, derivado de un incremento en los servicios de logística de carga aérea y terrestre. Durante el trimestre, se manejaron un total de 9,895 toneladas, con un crecimiento de 25.7%.

Operaciones Servicios Industriales

- **OMA VYNMSA Aero Industrial Park:** las tres naves industriales arrendadas generaron ingresos por Ps.5.6 millones en el trimestre. En marzo de 2018 se firmó un contrato de arrendamiento con vigencia de 5 años por una nave industrial de 10,500 m², que iniciará a generar ingresos a partir de agosto de 2018.

Situación financiera, liquidez y recursos de capital [bloque de texto]

Resultados Financieros Consolidados Trimestrales**Ingresos**

Los **ingresos aeronáuticos** fueron de Ps.1,204 millones; crecieron 18.7%, principalmente por el efecto del tráfico y el aumento de las tarifas específicas llevado a cabo en el mes de enero de 2018. Los ingresos por la TUA nacional aumentaron 25.2%; los ingresos por la TUA internacional crecieron 9.0%; y los ingresos por servicios aeroportuarios se incrementaron 11.0%.

En los ingresos aeronáuticos, el aeropuerto de Monterrey contribuyó con el 43.5%, el aeropuerto de Culiacán con el 11.0%, el aeropuerto de Chihuahua con el 6.4%, y el aeropuerto de Ciudad Juárez con el 5.5%.

El ingreso aeronáutico por pasajero fue de Ps.245.6 creció 9.9%.

Los **ingresos no aeronáuticos** fueron de Ps.376 millones; crecieron 11.3% y representan 23.8% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. El crecimiento reflejado es principalmente por las actividades comerciales.

El ingreso no aeronáutico por pasajero fue de Ps.76.7, mayor en 3.0% y excluyendo los ingresos generados por las actividades de diversificación fue de Ps.48.6, superior en 6.2%.

Las **actividades comerciales** aportaron Ps.21 millones adicionales (+13.8%). Los giros con mayor crecimiento fueron:

- Arrendadoras de Autos (+59.1%; +Ps.11 millones), derivado del arrendamiento de 21 nuevos espacios desde el 3T17 y por la mejora de condiciones contractuales a partir del 1T18.
- Restaurantes (+41.8%; +Ps.8 millones), debido a la mejora en la oferta comercial en el aeropuerto de Monterrey a partir del 3T17 y 5 aperturas en el 4T17.
- Estacionamientos (+11.7%; +Ps.5 millones), debido a una mayor capacidad en cajones en el aeropuerto de Monterrey y al crecimiento en el tráfico de pasajeros.

Las **actividades de diversificación** contribuyeron con Ps.8 millones adicionales (+5.9%); el giro con mayor crecimiento fue OMA Carga (+13.3%; +Ps.5 millones).

Las **actividades complementarias** generaron Ps.9 millones adicionales (+17.0%).

Los **ingresos de construcción** representan el valor de las mejoras en bienes concesionados realizadas durante el trimestre, sumando en el periodo Ps.352 millones y reflejando un crecimiento de 32.2%. Estos ingresos son iguales a los **costos de construcción** registrados en el trimestre y no generan ninguna utilidad ni pérdida; están en función del avance de obra de acuerdo con los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) de los trece aeropuertos y su variación depende del avance en los compromisos de inversión de cada periodo; por tal motivo el incremento en el trimestre obedece a un mayor número de obras ejecutadas correspondientes a los PMD. (Ver notas a la información financiera y la discusión de inversiones en PMD más adelante).

Los **ingresos totales** (incluyendo los ingresos de construcción) crecieron 19.4%, llegando a Ps.1,932 millones.

Costos y Gastos de Operación

La suma del **costo de servicios y los gastos generales y de administración (G&A)** sin considerar los costos y gastos de hotelería y del parque industrial creció 1.7%. La variación más importante se dio en el rubro de mantenimiento menor, el cual disminuyó principalmente por la calendarización de los trabajos programados para el año.

En el 1T18, la **provisión de mantenimiento mayor** registró un cargo por Ps.46 millones, representando una disminución del 6.8%. Al cierre del trimestre, el saldo de la provisión en el estado de situación financiera es de Ps.885 millones, mientras que al cierre de diciembre de 2017 era de Ps.858 millones.

El **derecho de uso de activos concesionados (DUAC)** aumentó 15.8%, como consecuencia del incremento en los ingresos.

La **asistencia técnica** fue de Ps.39 millones, mayor en 21.1%. (ver notas a la información financiera para conocer su base de cálculo).

El **total de costos y gastos de operación** fue de Ps.987 millones, mayor en 13.7% principalmente por el incremento en el costo de construcción. Excluyendo este concepto, el total de costos y gastos de operación fue de Ps.635 millones, mayor en 5.5% con respecto al mismo periodo del año anterior.

UAFIDA Ajustada y Resultado de Operación

El esfuerzo continuo de la Compañía por incrementar sus ingresos y mantener disciplina en los costos y gastos se reflejó en el crecimiento de 23.1% en la UAFIDA Ajustada, la cual llegó a Ps.1,072 millones. El Margen UAFIDA Ajustado fue de 67.9%, el nivel máximo registrado históricamente en un trimestre.

El resultado de operación se incrementó 25.9%, alcanzando los Ps.945 millones. El margen operativo fue de 48.9%.

Costos de Financiamiento

El **costo de financiamiento** fue menor en 37.1% para situarse en Ps.91 millones. Dicha variación se debió a una menor pérdida cambiaria.

Impuestos a la Utilidad

Los **impuestos a la utilidad** fueron de Ps.244 millones. La tasa efectiva de impuestos del trimestre fue de 28.5%.

Resultado Neto

La **utilidad neta consolidada** en el trimestre fue de Ps.610 millones, mayor en 44.0%. Tomando como base la participación controladora de la utilidad neta, la utilidad por acción fue de Ps.1.55, superior en 44.7%; y la utilidad por ADS fue de US\$0.67. mayor en 50.6%. Cada ADS equivale a ocho acciones Serie B.

PMD e Inversiones Estratégicas

En el 1T18, las inversiones de capital, obras de mantenimiento mayor en los PMD comprometidos, así como las inversiones de capital estratégicas⁽¹⁾ fueron por un total de Ps.423 millones, los cuales se desglosan en Ps.352 millones de mejoras a bienes concesionados, Ps.25 millones de mantenimiento mayor y Ps.46 millones de inversiones estratégicas.

Endeudamiento

La Compañía registra en su balance una deuda total de Ps.4,612 millones y una deuda neta de Ps.1,946 millones. El apalancamiento neto sobre la UAFIDA Ajustada es de 0.48 veces. Del total de la deuda de la Compañía, el 97% está denominada en moneda nacional y el 3% en dólares americanos.

Instrumentos Financieros Derivados

OMA informa que a la fecha de este reporte no tiene participación en operaciones con instrumentos financieros derivados.

Estados de Flujos de Efectivo

Al cierre del 1T18, las actividades de operación generaron una entrada neta de efectivo por Ps.843 millones, cifra 25.8% mayor a lo generado en el mismo periodo de 2017. El incremento se debió principalmente al aumento en la utilidad de operación.

En los primeros 3 meses de 2018, las actividades de inversión generaron una salida neta de efectivo por Ps.312 millones, principalmente por la inversión de Ps.335 millones en bienes concesionados y de Ps.40 millones en adquisición de equipo.

Al cierre del trimestre, las actividades de financiamiento representaron una salida neta de efectivo por Ps.67 millones, principalmente por el pago de intereses.

Los flujos de efectivo de las diferentes actividades generaron al cierre del 1T18 un crecimiento neto de efectivo por Ps.464 millones, por lo cual el saldo de efectivo al 31 de marzo de 2018 fue de Ps.2,666 millones.

Control interno [bloque de texto]

Información a revelar sobre las medidas de rendimiento fundamentales e indicadores que la gerencia utiliza para evaluar el rendimiento de la entidad con respecto a los objetivos establecidos [bloque de texto]

Como resultado de la estrategia de OMA para maximizar los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, así como sus objetivos para controlar, en la medida de lo posible los costos y gastos e impulsar la generación de efectivo, OMA ha establecido métricas para evaluar el desempeño de la empresa a través de indicadores de crecimiento de ingresos aeronáuticos, ingresos no aeronáuticos, control de costos y gastos, y generación de flujo de efectivo, respecto a información histórica y a lo proyectado para el periodo.

[110000] Información general sobre estados financieros

Clave de cotización:	OMA
Periodo cubierto por los estados financieros:	2018-01-01 al 2018-03-31
Fecha de cierre del periodo sobre el que se informa :	2018-03-31
Nombre de la entidad que informa u otras formas de identificación:	GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE S.A.B. DE C.V.
Descripción de la moneda de presentación :	MXN
Grado de redondeo utilizado en los estados financieros:	MILES DE PESOS
Consolidado:	Si
Número De Trimestre:	1
Tipo de emisora:	ICS
Explicación del cambio en el nombre de la entidad que informa u otras formas de identificación desde el final del periodo sobre el que se informa precedente:	
Descripción de la naturaleza de los estados financieros:	

**Información a revelar sobre información general sobre los estados financieros
[bloque de texto]**

UAFIDA Ajustada: La UAFIDA Ajustada se determina restando a la UAFIDA los ingresos de construcción y sumando los costos de construcción y la provisión de mantenimiento. Ya que los ingresos y costos de construcción son partidas que no afectan la generación de efectivo y el cargo de la provisión de mantenimiento corresponde a inversiones de capital. La UAFIDA Ajustada no debe considerarse como una medida alternativa de la utilidad neta, como un indicador del desempeño de la Compañía, como un indicador de la liquidez o como medida alternativa a la UAFIDA.

Seguimiento de análisis [bloque de texto]

Instituciones financieras que dan la cobertura de análisis:

Institución

Nombr

e

Actinver Casa de Bolsa	Pablo Abraham
Bank of America Merrill Lynch	Roberto Otero
Banorte-IXE	José Espitia
Barclays Bank PLC	Pablo Monsiváis
BBVA Bancomer	Mauricio Hernández Prida
Bradesco BBI	Leandro Fontanesi
Citigroup	Stephen Trent
Credit Suisse	Felipe Vinagre
Goldman Sachs	Bruno Armorim
Grupo Bursátil Mexicano (GBM)	Mauricio Martínez Vallejo
Grupo Financiero Interacciones	Andrés Suárez
HSBC	Alexandre Falcao
Intercam Casa de Bolsa	Alejandra Marcos
Insight Investment Research	Robert Crimes
Itaú BBA	Thais Cascello
J.P. Morgan	Fernando Abdalla
Morgan Stanley	Josh Milberg / Ricardo L Alves / Vitor Sanchez
Santander	Pedro Santos Balcao
Scotiabank	Francisco Suárez
Signum Research	Lucía Tamez
UBS Brasil CCTVM	Rogério Araujo
Vector	Marco Montañez

[210000] Estado de situación financiera, circulante/no circulante

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2018-03-31	Cierre Ejercicio Anterior 2017-12-31
Estado de situación financiera [sinopsis]		
Activos [sinopsis]		
Activos circulantes[sinopsis]		
Efectivo y equivalentes de efectivo	2,665,650,000.00	2,333,007,000.00
Clientes y otras cuentas por cobrar	764,682,000.00	630,757,000.00
Impuestos por recuperar	143,755,000.00	130,205,000.00
Otros activos financieros	338,606,000.00	404,653,000.00
Inventarios	0	0
Activos biológicos	0	0
Otros activos no financieros	0	0
Total activos circulantes distintos de los activos no circulantes o grupo de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	3,912,693,000.00	3,498,622,000.00
Activos mantenidos para la venta	0	0
Total de activos circulantes	3,912,693,000.00	3,498,622,000.00
Activos no circulantes [sinopsis]		
Clientes y otras cuentas por cobrar no circulantes	0	0
Impuestos por recuperar no circulantes	0	0
Inventarios no circulantes	0	0
Activos biológicos no circulantes	0	0
Otros activos financieros no circulantes	74,068,000.00	80,939,000.00
Inversiones registradas por método de participación	0	0
Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas	0	0
Propiedades, planta y equipo	2,624,085,000.00	2,601,397,000.00
Propiedades de inversión	0	0
Crédito mercantil	23,391,000.00	23,391,000.00
Activos intangibles distintos al crédito mercantil	7,949,369,000.00	7,648,417,000.00
Activos por impuestos diferidos	333,726,000.00	348,034,000.00
Otros activos no financieros no circulantes	0	0
Total de activos no circulantes	11,004,639,000.00	10,702,178,000.00
Total de activos	14,917,332,000.00	14,200,800,000.00
Capital Contable y Pasivos [sinopsis]		
Pasivos [sinopsis]		
Pasivos Circulantes [sinopsis]		
Proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	422,293,000.00	386,004,000.00
Impuestos por pagar a corto plazo	261,685,000.00	220,524,000.00
Otros pasivos financieros a corto plazo	47,268,000.00	50,852,000.00
Otros pasivos no financieros a corto plazo	0	0
Provisiones circulantes [sinopsis]		
Provisiones por beneficios a los empleados a corto plazo	0	0
Otras provisiones a corto plazo	477,657,000.00	446,892,000.00
Total provisiones circulantes	477,657,000.00	446,892,000.00
Total de pasivos circulantes distintos de los pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	1,208,903,000.00	1,104,272,000.00
Pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	0	0
Total de pasivos circulantes	1,208,903,000.00	1,104,272,000.00
Pasivos a largo plazo [sinopsis]		
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	333,310,000.00	335,254,000.00
Impuestos por pagar a largo plazo	0	0
Otros pasivos financieros a largo plazo	4,564,507,000.00	4,582,420,000.00
Otros pasivos no financieros a largo plazo	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2018-03-31	Cierre Ejercicio Anterior 2017-12-31
Provisiones a largo plazo [sinopsis]		
Provisiones por beneficios a los empleados a Largo plazo	127,796,000.00	127,479,000.00
Otras provisiones a largo plazo	653,934,000.00	624,979,000.00
Total provisiones a largo plazo	781,730,000.00	752,458,000.00
Pasivo por impuestos diferidos	189,503,000.00	197,081,000.00
Total de pasivos a Largo plazo	5,869,050,000.00	5,867,213,000.00
Total pasivos	7,077,953,000.00	6,971,485,000.00
Capital Contable [sinopsis]		
Capital social	303,394,000.00	303,394,000.00
Prima en emisión de acciones	29,786,000.00	29,786,000.00
Acciones en tesorería	0	0
Utilidades acumuladas	7,356,033,000.00	6,747,678,000.00
Otros resultados integrales acumulados	(10,991,000.00)	(10,991,000.00)
Total de la participación controladora	7,678,222,000.00	7,069,867,000.00
Participación no controladora	161,157,000.00	159,448,000.00
Total de capital contable	7,839,379,000.00	7,229,315,000.00
Total de capital contable y pasivos	14,917,332,000.00	14,200,800,000.00

[310000] Estado de resultados, resultado del periodo, por función de gasto

Concepto	Acumulado Año Actual 2018-01-01 - 2018-03-31	Acumulado Año Anterior 2017-01-01 - 2017-03-31
Resultado de periodo [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) [sinopsis]		
Ingresos	1,931,936,000.00	1,618,621,000.00
Costo de ventas	831,838,000.00	720,465,000.00
Utilidad bruta	1,100,098,000.00	898,156,000.00
Gastos de venta	0	0
Gastos de administración	154,997,000.00	145,216,000.00
Otros ingresos	0	0
Otros gastos	187,000.00	2,643,000.00
Utilidad (pérdida) de operación	944,914,000.00	750,297,000.00
Ingresos financieros	34,887,000.00	24,889,000.00
Gastos financieros	126,007,000.00	169,695,000.00
Participación en la utilidad (pérdida) de asociadas y negocios conjuntos	0	0
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	853,794,000.00	605,491,000.00
Impuestos a la utilidad	243,730,000.00	181,977,000.00
Utilidad (pérdida) de operaciones continuas	610,064,000.00	423,514,000.00
Utilidad (pérdida) de operaciones discontinuadas	0	0
Utilidad (pérdida) neta	610,064,000.00	423,514,000.00
Utilidad (pérdida), atribuible a [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	608,355,000.00	420,635,000.00
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación no controladora	1,709,000.00	2,879,000.00
Utilidad por acción [bloque de texto]	1.55	1.08
Utilidad por acción [sinopsis]		
Utilidad por acción [partidas]		
Utilidad por acción básica [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones continuas	1.55	1.08
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones discontinuadas	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción	1.55	1.08
Utilidad por acción diluida [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) básica por acción diluida en operaciones continuas	0.01	0.01
Utilidad (pérdida) básica por acción diluida en operaciones discontinuadas	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción diluida	0.01	0.01

[410000] Estado del resultado integral, componentes ORI presentados netos de impuestos

Concepto	Acumulado Año Actual 2018-01-01 - 2018-03-31	Acumulado Año Anterior 2017-01-01 - 2017-03-31
Estado del resultado integral [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) neta	610,064,000.00	423,514,000.00
Otro resultado integral [sinopsis]		
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán a resultados, neto de impuestos [sinopsis]		
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) de inversiones en instrumentos de capital	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) por revaluación	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, cambio en el valor razonable de pasivos financieros atribuible a cambios en el riesgo de crédito del pasivo	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital	0	0
Participación de otro resultado integral de asociadas y negocios conjuntos que no se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0
Total otro resultado integral que no se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán a resultados, neto de impuestos [sinopsis]		
Efecto por conversión [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) de efecto por conversión, neta de impuestos	0	0
Reclasificación de efecto por conversión, neto de impuestos	0	0
Efecto por conversión, neto de impuestos	0	0
Activos financieros disponibles para la venta [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta, neta de impuestos	0	0
Reclasificación de la utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta, neta de impuestos	0	0
Cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta, neto de impuestos	0	0
Coberturas de flujos de efectivo [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) por coberturas de flujos de efectivo, neta de impuestos	0	0
Reclasificación de la utilidad (pérdida) por coberturas de flujos de efectivo, neta de impuestos	0	0
Importes eliminados del capital incluidos en el valor contable de activos (pasivos) no financieros que se hayan adquirido o incurrido mediante una transacción prevista de cobertura altamente probable, neto de impuestos	0	0
Coberturas de flujos de efectivo, neto de impuestos	0	0
Coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) por coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero, neto de impuestos	0	0
Reclasificación por coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero, neto de impuestos	0	0
Coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero, neto de impuestos	0	0
Cambios en el valor temporal de las opciones [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) por cambios en el valor temporal de las opciones, neta de impuestos	0	0
Reclasificación de cambios en el valor temporal de las opciones, neto de impuestos	0	0
Cambios en el valor temporal de las opciones, neto de impuestos	0	0
Cambios en el valor de contratos a futuro [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) por cambios en el valor de contratos a futuro, neta de impuestos	0	0
Reclasificación de cambios en el valor de contratos a futuro, neto de impuestos	0	0
Cambios en el valor de contratos a futuro, neto de impuestos	0	0
Cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) por cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera, neta de impuestos	0	0
Reclasificación de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera, neto de impuestos	0	0
Cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera, neto de impuestos	0	0
Participación de otro resultado integral de asociadas y negocios conjuntos que se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del periodo, neto de impuestos	0	0

Concepto	Acumulado Año Actual 2018-01-01 - 2018-03-31	Acumulado Año Anterior 2017-01-01 - 2017-03-31
Total otro resultado integral	0	0
Resultado integral total	610,064,000.00	423,514,000.00
Resultado integral atribuible a [sinopsis]		
Resultado integral atribuible a la participación controladora	608,355,000.00	420,635,000.00
Resultado integral atribuible a la participación no controladora	1,709,000.00	2,879,000.00

[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto

Concepto	Acumulado Año Actual 2018-01-01 - 2018-03-31	Acumulado Año Anterior 2017-01-01 - 2017-03-31
Estado de flujos de efectivo [sinopsis]		
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) neta	610,064,000.00	423,514,000.00
Ajustes para conciliar la utilidad (pérdida) [sinopsis]		
Operaciones discontinuas	0	0
Impuestos a la utilidad	243,730,000.00	181,977,000.00
Ingresos y gastos financieros, neto	0	0
Gastos de depreciación y amortización	81,554,000.00	71,701,000.00
Deterioro de valor (reversiones de pérdidas por deterioro de valor) reconocidas en el resultado del periodo	0	0
Provisiones	43,455,000.00	45,748,000.00
Pérdida (utilidad) de moneda extranjera no realizadas	(10,050,000.00)	(15,269,000.00)
Pagos basados en acciones	0	0
Pérdida (utilidad) del valor razonable	138,362,000.00	113,659,000.00
Utilidades no distribuidas de asociadas	0	0
Pérdida (utilidad) por la disposición de activos no circulantes	0	(366,000.00)
Participación en asociadas y negocios conjuntos	0	0
Disminuciones (incrementos) en los inventarios	0	0
Disminución (incremento) de clientes	(131,518,000.00)	75,463,000.00
Disminuciones (incrementos) en otras cuentas por cobrar derivadas de las actividades de operación	(23,620,000.00)	47,129,000.00
Incremento (disminución) de proveedores	(62,254,000.00)	(36,830,000.00)
Incrementos (disminuciones) en otras cuentas por pagar derivadas de las actividades de operación	115,211,000.00	(91,427,000.00)
Otras partidas distintas al efectivo	0	0
Otros ajustes para los que los efectos sobre el efectivo son flujos de efectivo de inversión o financiamiento	0	0
Ajuste lineal de ingresos por arrendamientos	0	0
Amortización de comisiones por arrendamiento	0	0
Ajuste por valor de las propiedades	0	0
Otros ajustes para conciliar la utilidad (pérdida)	0	0
Total ajustes para conciliar la utilidad (pérdida)	394,870,000.00	391,785,000.00
Flujos de efectivo netos procedentes (utilizados en) operaciones	1,004,934,000.00	815,299,000.00
Dividendos pagados	0	0
Dividendos recibidos	0	0
Intereses pagados	(82,841,000.00)	(81,979,000.00)
Intereses recibidos	(34,887,000.00)	(29,928,000.00)
Impuestos a las utilidades reembolsados (pagados)	209,537,000.00	197,209,000.00
Otras entradas (salidas) de efectivo	0	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	843,351,000.00	670,141,000.00
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión [sinopsis]		
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios	0	0
Flujos de efectivo utilizados para obtener el control de subsidiarias u otros negocios	0	0
Otros cobros por la venta de capital o instrumentos de deuda de otras entidades	0	0
Otros pagos para adquirir capital o instrumentos de deuda de otras entidades	0	0
Otros cobros por la venta de participaciones en negocios conjuntos	0	0
Otros pagos para adquirir participaciones en negocios conjuntos	0	0
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	0	366,000.00
Compras de propiedades, planta y equipo	39,864,000.00	42,859,000.00
Importes procedentes de ventas de activos intangibles	0	0
Compras de activos intangibles	335,018,000.00	306,265,000.00
Recursos por ventas de otros activos a largo plazo	0	0
Compras de otros activos a largo plazo	1,543,000.00	2,386,000.00

Concepto	Acumulado Año Actual	Acumulado Año Anterior
	2018-01-01 - 2018-03-31	2017-01-01 - 2017-03-31
Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
Anticipos de efectivo y préstamos concedidos a terceros	0	0
Cobros procedentes del reembolso de anticipos y préstamos concedidos a terceros	0	0
Pagos derivados de contratos de futuro, a término, de opciones y de permuta financiera	0	0
Cobros procedentes de contratos de futuro, a término, de opciones y de permuta financiera	0	0
Dividendos recibidos	0	0
Intereses pagados	0	0
Intereses cobrados	34,887,000.00	29,928,000.00
Impuestos a la utilidad reembolsados (pagados)	0	0
Otras entradas (salidas) de efectivo	29,089,000.00	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(312,449,000.00)	(321,216,000.00)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento[sinopsis]		
Importes procedentes por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control	0	0
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control	0	0
Importes procedentes de la emisión de acciones	0	0
Importes procedentes de la emisión de otros instrumentos de capital	0	0
Pagos por adquirir o rescatar las acciones de la entidad	0	0
Pagos por otras aportaciones en el capital	0	0
Importes procedentes de préstamos	26,950,000.00	0
Reembolsos de préstamos	11,942,000.00	14,059,000.00
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	0	0
Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
Dividendos pagados	0	0
Intereses pagados	82,345,000.00	81,527,000.00
Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)	0	0
Otras entradas (salidas) de efectivo	0	17,150,000.00
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento	(67,337,000.00)	(78,436,000.00)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	463,565,000.00	270,489,000.00
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo [sinopsis]		
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(130,922,000.00)	(99,007,000.00)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	332,643,000.00	171,482,000.00
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	2,333,007,000.00	3,005,792,000.00
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	2,665,650,000.00	3,177,274,000.00

[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Actual

Hoja 1 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	Capital social [miembro]	Prima en emisión de acciones [miembro]	Acciones en tesorería [miembro]	Utilidades acumuladas [miembro]	Superávit de revaluación [miembro]	Efecto por conversión [miembro]	Coberturas de flujos de efectivo [miembro]	Utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital [miembro]	Variación en el valor temporal de las opciones [miembro]
Estado de cambios en el capital contable [partidas]									
Capital contable al comienzo del periodo	303,394,000.00	29,786,000.00	0	6,747,678,000.00	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	608,355,000.00	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	608,355,000.00	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	608,355,000.00	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	303,394,000.00	29,786,000.00	0	7,356,033,000.00	0	0	0	0	0

Hoja 2 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	Variación en el valor de contratos a futuro [miembro]	Variación en el valor de márgenes con base en moneda extranjera [miembro]	Utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta [miembro]	Pagos basados en acciones [miembro]	Nuevas mediciones de planes de beneficios definidos [miembro]	Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital contable relativos a activos no corrientes o grupos de activos para su disposición mantenidos para la venta [miembro]	Utilidad (pérdida) por inversiones en instrumentos de capital	Reserva para cambios en el valor razonable de pasivos financieros atribuibles a cambios en el riesgo de crédito del pasivo [miembro]	Reserva para catástrofes [miembro]
Estado de cambios en el capital contable [partidas]									
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Hoja 3 de 3	Componentes del capital contable [eje]						
	Reserva para estabilización [miembro]	Reserva de componentes de participación discrecional [miembro]	Otros resultados integrales [miembro]	Otros resultados integrales acumulados [miembro]	Capital contable de la participación controladora [miembro]	Participación no controladora [miembro]	Capital contable [miembro]
Estado de cambios en el capital contable [partidas]							
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	(10,991,000.00)	(10,991,000.00)	7,069,867,000.00	159,448,000.00	7,229,315,000.00
Cambios en el capital contable [sinopsis]							
Resultado integral [sinopsis]							
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	608,355,000.00	1,709,000.00	610,064,000.00
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	608,355,000.00	1,709,000.00	610,064,000.00
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	608,355,000.00	1,709,000.00	610,064,000.00
Capital contable al final del periodo	0	0	(10,991,000.00)	(10,991,000.00)	7,678,222,000.00	161,157,000.00	7,839,379,000.00

[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Anterior

Hoja 1 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	Capital social [miembro]	Prima en emisión de acciones [miembro]	Acciones en tesorería [miembro]	Utilidades acumuladas [miembro]	Superávit de revaluación [miembro]	Efecto por conversión [miembro]	Coberturas de flujos de efectivo [miembro]	Utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital [miembro]	Variación en el valor temporal de las opciones [miembro]
Estado de cambios en el capital contable [partidas]									
Capital contable al comienzo del periodo	303,644,000.00	29,786,000.00	0	6,229,169,000.00	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	420,635,000.00	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	420,635,000.00	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	420,635,000.00	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	303,644,000.00	29,786,000.00	0	6,649,804,000.00	0	0	0	0	0

Hoja 2 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	Variación en el valor de contratos a futuro [miembro]	Variación en el valor de márgenes con base en moneda extranjera [miembro]	Utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta [miembro]	Pagos basados en acciones [miembro]	Nuevas mediciones de planes de beneficios definidos [miembro]	Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital contable relativos a activos no corrientes o grupos de activos para su disposición mantenidos para la venta [miembro]	Utilidad (pérdida) por inversiones en instrumentos de capital	Reserva para cambios en el valor razonable de pasivos financieros atribuibles a cambios en el riesgo de crédito del pasivo [miembro]	Reserva para catástrofes [miembro]
Estado de cambios en el capital contable [partidas]									
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	0	(8,052,000.00)	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	0	0	0	0	(8,052,000.00)	0	0	0	0

Hoja 3 de 3	Componentes del capital contable [eje]						
	Reserva para estabilización [miembro]	Reserva de componentes de participación discrecional [miembro]	Otros resultados integrales [miembro]	Otros resultados integrales acumulados [miembro]	Capital contable de la participación controladora [miembro]	Participación no controladora [miembro]	Capital contable [miembro]
Estado de cambios en el capital contable [partidas]							
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	(8,052,000.00)	6,554,547,000.00	132,433,000.00	6,686,980,000.00
Cambios en el capital contable [sinopsis]							
Resultado integral [sinopsis]							
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	420,635,000.00	2,879,000.00	423,514,000.00
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	420,635,000.00	2,879,000.00	423,514,000.00
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	17,150,000.00	17,150,000.00
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	420,635,000.00	20,029,000.00	440,664,000.00
Capital contable al final del periodo	0	0	0	(8,052,000.00)	6,975,182,000.00	152,462,000.00	7,127,644,000.00

[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2018-03-31	Cierre Ejercicio Anterior 2017-12-31
Datos informativos del estado de situación financiera [sinopsis]		
Capital social nominal	303,394,000.00	303,394,000.00
Capital social por actualización	0	0
Fondos para pensiones y prima de antigüedad	127,796,000.00	127,479,000.00
Numero de funcionarios	6	6
Numero de empleados	441	482
Numero de obreros	574	577
Numero de acciones en circulación	393,446,466	393,446,466
Numero de acciones recompradas	324,507	324,507
Efectivo restringido	0	0
Deuda de asociadas garantizada	0	0

[700002] Datos informativos del estado de resultados

Concepto	Acumulado Año Actual 2018-01-01 - 2018-03-31	Acumulado Año Anterior 2017-01-01 - 2017-03-31
Datos informativos del estado de resultados [sinopsis]		
Depreciación y amortización operativa	81,554,000.00	71,701,000.00

[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses

Concepto	Año Actual 2017-04-01 - 2018-03-31	Año Anterior 2016-04-01 - 2017-03-31
Datos informativos - Estado de resultados 12 meses [sinopsis]		
Ingresos	7,443,142,000.00	6,041,057,000.00
Utilidad (pérdida) de operación	3,433,736,000.00	2,940,670,000.00
Utilidad (pérdida) neta	2,323,992,000.00	1,926,204,000.00
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	2,315,296,000.00	1,918,237,000.00
Depreciación y amortización operativa	309,058,000.00	279,396,000.00

[800001] Anexo - Desglose de créditos

Institución [eje]	Institución Extranjera (SI/No)	Fecha de firma/contrato	Fecha de vencimiento	Tasa de interés y/o sobretasa	Denominación [eje]											
					Moneda nacional [miembro]					Moneda extranjera [miembro]						
					Intervalo de tiempo [eje]											
					Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]	Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]
Bancarios [sinopsis]																
Comercio exterior (bancarios)																
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION ACA	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								5,756,000.00	5,756,000.00	3,345,000.00		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CJS	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								1,618,000.00	1,618,000.00	941,000.00		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CUL	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,295,000.00	4,295,000.00	2,496,000.00		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CUU	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,370,000.00	4,370,000.00	2,539,000.00		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION MZT	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								5,827,000.00	5,827,000.00	3,386,000.00		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION MTY	SI	2010-12-14	2021-03-25	LIBOR + 1.25								9,691,000.00	9,691,000.00	9,691,000.00	1,409,000.00	
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION ZIH	SI	2010-12-14	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,262,000.00	4,262,000.00	4,262,000.00	619,000.00	
UPS CAPITAL BUSINESS CREDIT GACN 2	SI	2014-04-20	2019-01-25	LIBOR + 2.65								11,449,000.00				
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	47,268,000.00	35,819,000.00	26,660,000.00	2,028,000.00	0
Con garantía (bancarios)																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Banca comercial																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros bancarios																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total bancarios																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	47,268,000.00	35,819,000.00	26,660,000.00	2,028,000.00	0
Bursátiles y colocaciones privadas [sinopsis]																
Bursátiles listadas en bolsa (quiérogafarios)																
CERTIFICADOS BURSATILES 1	NO	2013-06-26	2023-03-26	6.47							1,500,000,000.00					
CERTIFICADOS BURSATILES 2	NO	2014-06-16	2021-06-14	6.85					3,000,000,000.00							
TOTAL					0	0	0	0	3,000,000,000.00	1,500,000,000.00	0	0	0	0	0	
Bursátiles listadas en bolsa (con garantía)																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Colocaciones privadas (quiérogafarios)																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Colocaciones privadas (con garantía)																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Total bursátiles listados en bolsa y colocaciones privadas																
TOTAL					0	0	0	0	3,000,000,000.00	1,500,000,000.00	0	0	0	0	0	
Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo [sinopsis]																
Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Total otros pasivos circulantes y no circulantes con costo																
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Proveedores [sinopsis]																
Proveedores																
GGA CAPITAL	NO	2017-12-31	2017-12-31						26,950,000.00							
ICA CONSTRUCTORA SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31						20,463,000.00							
VCD CONSTRUCCION Y DESARROLLO SAPI DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31						16,560,000.00			698,000.00				
GRUPO ICA, SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31						13,391,000.00							

Institución [eje]	Institución Extranjera (Si/No)	Fecha de firma/contrato	Fecha de vencimiento	Tasa de interés y/o sobretasa	Denominación [eje]																	
					Moneda nacional [miembro]						Moneda extranjera [miembro]											
					Intervalo de tiempo [eje]						Intervalo de tiempo [eje]											
					Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]	Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]						
SERVISEG SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			8,507,000.00																
CUAUHTEMOC RAMIREZ BELLO	NO	2017-12-31	2017-12-31			5,020,000.00																
CONSTRUCCIONES ALDESEM SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			4,869,000.00																
BEUMER DE MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			4,235,000.00																
MONITOREO ENERGETICO EMPRESARIAL, S.A. DE C.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			3,486,000.00																
ACTICA SISTEMAS S DE RL DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			3,165,000.00																
OPERADORA NACIONAL HISPANA	NO	2017-12-31	2017-12-31			2,906,000.00																
SINERGIA DIRECCION DE PROYECTOS SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			2,483,000.00																
CONSTRUCCIONES PROYECTOS Y SUMINISTROS GAROS SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			2,381,000.00																
CONSTRUCCIONES MARCOI S. DE R.L. DE C.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			2,208,000.00																
ALVARGA CONSTRUCCIONES SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			2,196,000.00																
REYNALDO ANALCO DE LA SANCHA	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,991,000.00																
CONSTRUCCIONES CIVILES Y EDIFICACIONES BURRSA, S.A. DE C. V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,954,000.00																
GV VANGUARDIA SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,860,000.00																
HUBARD Y BOURLON SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,796,000.00																
CONSTRUCTORA Y PAVIMENTADORA VISE SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,764,000.00																
SUMA ESTUDIO URBANO SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,734,000.00																
GALAZ, YAMAZAKI, RUIZ URQUIZA SC	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,664,000.00																
A & A ARQUITECTOS SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,485,000.00																
PROYEXTRA S.A. DEC.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,353,000.00																
MAPEOS TRIDIMENSIONALES DE MEXICO SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,253,000.00																
GERENCIA PROFESIONAL DE PROYECTOS S.C	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,219,000.00																
CONSTRUCCIONES GOMEZ LOZANO S.A. DE C.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,206,000.00																
DIEGZA SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,163,000.00																
KAPRA EDIFICACIONES, S.A. DE C.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,143,000.00																
SELISMAR, SERVICIOS EN SEGURIDAD PRIVADA, S.A. DE C.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,117,000.00																
IKUSI MEXICO S A DE C V	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,113,000.00															2,422,000.00	
HEZEBA INSTALACIONES SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,078,000.00																
TECNOLOGIA EN SEGURIDAD PRIVADA, SSIA Q.ROO SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,064,000.00																
SEMINEL SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,047,000.00																
CONSTRUCTORA ROCOSA SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			1,015,000.00																
ICA CONSTRUCTORA DE INFRAESTRUCTURA, SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			973,000.00																
AMERICAN EXPRESS COMPANY MEXICO, S.A. DE C.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			950,000.00																
GEASA CONSTRUCCION S DE RL DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			917,000.00																
CONSTRUCTORA MORCHAP S.A. DE C.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			903,000.00																
JUAREZ-THOMPSON INC SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			878,000.00																
IMPACTO TOTAL EN SEGURIDAD PRIVADA INTEGRAL SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			863,000.00																
CONVERSIONES ESPECIALES SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			844,000.00																
ADMINISTRACION CORPORATIVA Y DE SERVICIOS SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			827,000.00																
AXTEL SAB DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			812,000.00																
AYALA E INGENIEROS ASOCIADOS S.A DE C.V	NO	2017-12-31	2017-12-31			771,000.00																
GRUPO SANTA FE	NO	2017-12-31	2017-12-31			745,000.00																
ARREND TWO SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			707,000.00																
SELLOS Y PAVIMENTOS,S.A. DE C.V.	NO	2017-12-31	2017-12-31			680,000.00																
G C ACUARIO SA DE CV	NO	2017-12-31	2017-12-31			676,000.00																

[800003] Anexo - Posición monetaria en moneda extranjera

	Monedas [eje]				Total de pesos [miembro]
	Dólares [miembro]	Dólares contravalor pesos [miembro]	Otras monedas contravalor dólares [miembro]	Otras monedas contravalor pesos [miembro]	
Posición en moneda extranjera [sinopsis]					
Activo monetario [sinopsis]					
Activo monetario circulante	40,247,000.00	738,312,000.00	0	0	738,312,000.00
Activo monetario no circulante	0	0	0	0	0
Total activo monetario	40,247,000.00	738,312,000.00	0	0	738,312,000.00
Pasivo monetario [sinopsis]					
Pasivo monetario circulante	11,463,000.00	210,290,000.00	0	0	210,290,000.00
Pasivo monetario no circulante	4,095,000.00	75,126,000.00	0	0	75,126,000.00
Total pasivo monetario	15,558,000.00	285,416,000.00	0	0	285,416,000.00
Monetario activo (pasivo) neto	24,689,000.00	452,896,000.00	0	0	452,896,000.00

[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto

	Tipo de ingresos [eje]			Ingresos totales [miembro]
	Ingresos nacionales [miembro]	Ingresos por exportación [miembro]	Ingresos de subsidiarias en el extranjero [miembro]	
NUEVA MARCA				
AERONAUTICOS	1,203,912,000.00	0	0	1,203,912,000.00
NO AERONAUTICOS	375,969,000.00	0	0	375,969,000.00
CONSTRUCCION	352,055,000.00	0	0	352,055,000.00
TOTAL	1,931,936,000.00	0	0	1,931,936,000.00

[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados

Discusión de la administración sobre las políticas de uso de instrumentos financieros derivados, explicando si dichas políticas permiten que sean utilizados únicamente con fines de cobertura o con otro fines tales como negociación [bloque de texto]

MONTERREY, N.L. MEXICO A 17 DE ABRIL DE 2018

OMA REPORTA EN ADICION Y COMO COMPLEMENTO A LA INFORMACION CORRESPONDIENTE AL PRIMER TRIMESTRE DE 2018, QUE AL 31 DE MARZO DE 2018, LA COMPAÑIA NO TIENE PARTICIPACION EN OPERACIONES CON INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS.

POR TAL MOTIVO, NO SE REPORTA EN EL PRESENTE, INFORMACION CUALITATIVA Y CUANTITATIVA AL RESPECTO. PARA EFECTOS DEL CONCEPTO DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS, SE ENTIENDE AQUELLOS CONSIDERADOS EN EL ARTICULO 2° FRACCION XIV DE LA LEY DE MERCADO DE VALORES, ASI COMO LOS SEÑALADOS Y DEFINIDOS EN LAS NORMAS IFRS 32 (INSTRUMENTOS FINANCIEROS: PRESENTACION) E IFRS 39 (INSTRUMENTOS FINANCIEROS: RECONOCIMIENTO Y MEDICION), QUE FORMAN PARTE DE LAS NORMAS INTERNACIONALES DE INFORMACION FINANCIERA EMITIDAS POR EL INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING (IFRS O POR SUS SIGLAS EN ESPAÑOL NIIF), EMITIDAS POR EL CONSEJO DE NORMAS INTERNACIONALES DE CONTABILIDAD (IASB POR SUS SIGLAS EN INGLES).

ATENTAMENTE

LIC. RUFFO PEREZ PLIEGO DEL CASTILLO
DIRECTOR DE ADMINISTRACION Y FINANZAS
GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V.

[800100] Notas - Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2018-03-31	Cierre Ejercicio Anterior 2017-12-31
Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable [sinopsis]		
Efectivo y equivalentes de efectivo [sinopsis]		
Efectivo [sinopsis]		
Efectivo en caja	817,000.00	816,000.00
Saldos en bancos	357,766,000.00	718,796,000.00
Total efectivo	358,583,000.00	719,612,000.00
Equivalentes de efectivo [sinopsis]		
Depósitos a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Inversiones a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	2,307,067,000.00	1,613,395,000.00
Otros acuerdos bancarios, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Total equivalentes de efectivo	2,307,067,000.00	1,613,395,000.00
Otro efectivo y equivalentes de efectivo	0	0
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	2,665,650,000.00	2,333,007,000.00
Clientes y otras cuentas por cobrar [sinopsis]		
Clientes	764,682,000.00	630,757,000.00
Cuentas por cobrar circulantes a partes relacionadas	0	0
Anticipos circulantes [sinopsis]		
Anticipos circulantes a proveedores	0	0
Gastos anticipados circulantes	0	0
Total anticipos circulantes	0	0
Cuentas por cobrar circulantes procedentes de impuestos distintos a los impuestos a las ganancias	0	0
Impuesto al valor agregado por cobrar circulante	0	0
Cuentas por cobrar circulantes por venta de propiedades	0	0
Cuentas por cobrar circulantes por alquiler de propiedades	0	0
Otras cuentas por cobrar circulantes	0	0
Total de clientes y otras cuentas por cobrar	764,682,000.00	630,757,000.00
Clases de inventarios circulantes [sinopsis]		
Materias primas circulantes y suministros de producción circulantes [sinopsis]		
Materias primas	0	0
Suministros de producción circulantes	0	0
Total de las materias primas y suministros de producción	0	0
Mercancía circulante	0	0
Trabajo en curso circulante	0	0
Productos terminados circulantes	0	0
Piezas de repuesto circulantes	0	0
Propiedad para venta en curso ordinario de negocio	0	0
Otros inventarios circulantes	0	0
Total inventarios circulantes	0	0
Activos mantenidos para la venta [sinopsis]		
Activos no circulantes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	0	0
Activos no circulantes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para distribuir a los propietarios	0	0
Total de activos mantenidos para la venta	0	0
Clientes y otras cuentas por cobrar no circulantes [sinopsis]		
Clientes no circulantes	0	0
Cuentas por cobrar no circulantes debidas por partes relacionadas	0	0
Anticipos de pagos no circulantes	0	0
Anticipos de arrendamientos no circulantes	0	0
Cuentas por cobrar no circulantes procedentes de impuestos distintos a los impuestos a las ganancias	0	0
Impuesto al valor agregado por cobrar no circulante	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2018-03-31	Cierre Ejercicio Anterior 2017-12-31
Cuentas por cobrar no circulantes por venta de propiedades	0	0
Cuentas por cobrar no circulantes por alquiler de propiedades	0	0
Rentas por facturar	0	0
Otras cuentas por cobrar no circulantes	0	0
Total clientes y otras cuentas por cobrar no circulantes	0	0
Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas [sinopsis]		
Inversiones en subsidiarias	0	0
Inversiones en negocios conjuntos	0	0
Inversiones en asociadas	0	0
Total de inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas	0	0
Propiedades, planta y equipo [sinopsis]		
Terrenos y construcciones [sinopsis]		
Terrenos	1,709,508,000.00	1,709,508,000.00
Edificios	678,603,000.00	660,590,000.00
Total terrenos y edificios	2,388,111,000.00	2,370,098,000.00
Maquinaria	111,220,000.00	116,116,000.00
Vehículos [sinopsis]		
Buques	0	0
Aeronave	0	0
Equipos de Transporte	33,702,000.00	36,247,000.00
Total vehículos	33,702,000.00	36,247,000.00
Enseres y accesorios	0	0
Equipo de oficina	45,022,000.00	47,109,000.00
Activos tangibles para exploración y evaluación	0	0
Activos de minería	0	0
Activos de petróleo y gas	0	0
Construcciones en proceso	38,027,000.00	22,343,000.00
Anticipos para construcciones	0	0
Otras propiedades, planta y equipo	8,003,000.00	9,484,000.00
Total de propiedades, planta y equipo	2,624,085,000.00	2,601,397,000.00
Propiedades de inversión [sinopsis]		
Propiedades de inversión	0	0
Propiedades de inversión en construcción o desarrollo	0	0
Anticipos para la adquisición de propiedades de inversión	0	0
Total de Propiedades de inversión	0	0
Activos intangibles y crédito mercantil [sinopsis]		
Activos intangibles distintos de crédito mercantil [sinopsis]		
Marcas comerciales	0	0
Activos intangibles para exploración y evaluación	0	0
Cabeceras de periódicos o revistas y títulos de publicaciones	0	0
Programas de computador	0	0
Licencias y franquicias	0	0
Derechos de propiedad intelectual, patentes y otros derechos de propiedad industrial, servicio y derechos de explotación	0	0
Recetas, fórmulas, modelos, diseños y prototipos	0	0
Activos intangibles en desarrollo	0	0
Otros activos intangibles	7,949,369,000.00	7,648,417,000.00
Total de activos intangibles distintos al crédito mercantil	7,949,369,000.00	7,648,417,000.00
Crédito mercantil	23,391,000.00	23,391,000.00
Total activos intangibles y crédito mercantil	7,972,760,000.00	7,671,808,000.00
Proveedores y otras cuentas por pagar [sinopsis]		
Proveedores circulantes	415,818,000.00	379,529,000.00
Cuentas por pagar circulantes a partes relacionadas	0	0
Pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como circulantes [sinopsis]		

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2018-03-31	Cierre Ejercicio Anterior 2017-12-31
Ingresos diferidos clasificados como circulantes	0	0
Ingreso diferido por alquileres clasificado como circulante	0	0
Pasivos acumulados (devengados) clasificados como circulantes	0	0
Beneficios a los empleados a corto plazo acumulados (o devengados)	0	0
Total de pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como circulantes	0	0
Cuentas por pagar circulantes de la seguridad social e impuestos distintos de los impuestos a las ganancias	0	0
Impuesto al valor agregado por pagar circulante	0	0
Retenciones por pagar circulantes	0	0
Otras cuentas por pagar circulantes	6,475,000.00	6,475,000.00
Total proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	422,293,000.00	386,004,000.00
Otros pasivos financieros a corto plazo [sinopsis]		
Créditos Bancarios a corto plazo	47,268,000.00	50,852,000.00
Créditos Bursátiles a corto plazo	0	0
Otros créditos con costo a corto plazo	0	0
Otros créditos sin costo a corto plazo	0	0
Otros pasivos financieros a corto plazo	0	0
Total de otros pasivos financieros a corto plazo	47,268,000.00	50,852,000.00
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo [sinopsis]		
Proveedores no circulantes	0	0
Cuentas por pagar no circulantes con partes relacionadas	0	0
Pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como no circulantes [sinopsis]		
Ingresos diferidos clasificados como no circulantes	0	0
Ingreso diferido por alquileres clasificado como no circulante	0	0
Pasivos acumulados (devengados) clasificados como no corrientes	0	0
Total de pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como no circulantes	0	0
Cuentas por pagar no circulantes a la seguridad social e impuestos distintos de los impuestos a las ganancias	0	0
Impuesto al valor agregado por pagar no circulante	0	0
Retenciones por pagar no circulantes	0	0
Otras cuentas por pagar no circulantes	333,310,000.00	335,254,000.00
Total de proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	333,310,000.00	335,254,000.00
Otros pasivos financieros a largo plazo [sinopsis]		
Créditos Bancarios a largo plazo	64,507,000.00	82,420,000.00
Créditos Bursátiles a largo plazo	4,500,000,000.00	4,500,000,000.00
Otros créditos con costo a largo plazo	0	0
Otros créditos sin costo a largo plazo	0	0
Otros pasivos financieros a largo plazo	0	0
Total de otros pasivos financieros a largo plazo	4,564,507,000.00	4,582,420,000.00
Otras provisiones [sinopsis]		
Otras provisiones a largo plazo	653,934,000.00	624,979,000.00
Otras provisiones a corto plazo	477,657,000.00	446,892,000.00
Total de otras provisiones	1,131,591,000.00	1,071,871,000.00
Otros resultados integrales acumulados [sinopsis]		
Superávit de revaluación	0	0
Reserva de diferencias de cambio por conversión	0	0
Reserva de coberturas del flujo de efectivo	0	0
Reserva de ganancias y pérdidas por nuevas mediciones de activos financieros disponibles para la venta	0	0
Reserva de la variación del valor temporal de las opciones	0	0
Reserva de la variación en el valor de contratos a futuro	0	0
Reserva de la variación en el valor de márgenes con base en moneda extranjera	0	0
Reserva por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	0	0
Reserva de pagos basados en acciones	0	0
Reserva de nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	(10,991,000.00)	(10,991,000.00)
Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital relativos a activos no circulantes o grupos de	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2018-03-31	Cierre Ejercicio Anterior 2017-12-31
activos para su disposición mantenidos para la venta		
Reserva de ganancias y pérdidas por inversiones en instrumentos de capital	0	0
Reserva de cambios en el valor razonable de pasivos financieros atribuibles a cambios en el riesgo de crédito del pasivo	0	0
Reserva para catástrofes	0	0
Reserva para estabilización	0	0
Reserva de componentes de participación discrecional	0	0
Reserva de componentes de capital de instrumentos convertibles	0	0
Reservas para reembolsos de capital	0	0
Reserva de fusiones	0	0
Reserva legal	0	0
Otros resultados integrales	0	0
Total otros resultados integrales acumulados	(10,991,000.00)	(10,991,000.00)
Activos (pasivos) netos [sinopsis]		
Activos	14,917,332,000.00	14,200,800,000.00
Pasivos	7,077,953,000.00	6,971,485,000.00
Activos (pasivos) netos	7,839,379,000.00	7,229,315,000.00
Activos (pasivos) circulantes netos [sinopsis]		
Activos circulantes	3,912,693,000.00	3,498,622,000.00
Pasivos circulantes	1,208,903,000.00	1,104,272,000.00
Activos (pasivos) circulantes netos	2,703,790,000.00	2,394,350,000.00

[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos

Concepto	Acumulado Año Actual 2018-01-01 - 2018-03-31	Acumulado Año Anterior 2017-01-01 - 2017-03-31
Análisis de ingresos y gastos [sinopsis]		
Ingresos [sinopsis]		
Servicios	1,579,881,000.00	1,352,312,000.00
Venta de bienes	0	0
Intereses	0	0
Regalías	0	0
Dividendos	0	0
Arrendamiento	0	0
Construcción	352,055,000.00	266,309,000.00
Otros ingresos	0	0
Total de ingresos	1,931,936,000.00	1,618,621,000.00
Ingresos financieros [sinopsis]		
Intereses ganados	34,887,000.00	24,889,000.00
Utilidad por fluctuación cambiaria	0	0
Utilidad por cambios en el valor razonable de derivados	0	0
Utilidad por cambios en valor razonable de instrumentos financieros	0	0
Otros ingresos financieros	0	0
Total de ingresos financieros	34,887,000.00	24,889,000.00
Gastos financieros [sinopsis]		
Intereses devengados a cargo	90,281,000.00	91,592,000.00
Pérdida por fluctuación cambiaria	35,726,000.00	78,103,000.00
Pérdidas por cambio en el valor razonable de derivados	0	0
Pérdida por cambios en valor razonable de instrumentos financieros	0	0
Otros gastos financieros	0	0
Total de gastos financieros	126,007,000.00	169,695,000.00
Impuestos a la utilidad [sinopsis]		
Impuesto causado	236,999,000.00	175,087,000.00
Impuesto diferido	6,731,000.00	6,890,000.00
Total de Impuestos a la utilidad	243,730,000.00	181,977,000.00

[800500] Notas - Lista de notas

Información a revelar sobre notas, declaración de cumplimiento con las NIIF y otra información explicativa de la entidad [bloque de texto]

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés) por lo tanto se opta por la opción 1 la cual se documenta en el anexo 813000. Dichos estados financieros contienen todos los ajustes, incluyendo aquellos de carácter normal y recurrente necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera, y los resultados de las operaciones. La lectura y análisis de estos estados financieros debe efectuarse conjuntamente con los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2017.

Información a revelar sobre información general sobre los estados financieros [bloque de texto]

UAFIDA Ajustada: La UAFIDA Ajustada se determina restando a la UAFIDA los ingresos de construcción y sumando los costos de construcción y la provisión de mantenimiento. Ya que los ingresos y costos de construcción son partidas que no afectan la generación de efectivo y el cargo de la provisión de mantenimiento corresponde a inversiones de capital. La UAFIDA Ajustada no debe considerarse como una medida alternativa de la utilidad neta, como un indicador del desempeño de la Compañía, como un indicador de la liquidez o como medida alternativa a la UAFIDA.

Información a revelar sobre capital social [bloque de texto]

Administración de capital

Los objetivos de la Entidad en la gestión del capital son los de mantener una estructura financiera – patrimonial óptima para reducir el costo de capital, salvaguardando la capacidad para continuar sus operaciones con una adecuada solidez de sus razones de endeudamiento.

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

La Entidad administra su capital para asegurar la capacidad de continuar maximizando el retorno de capital a sus inversionistas a través de tres principales objetivos estratégicos, como son:

1. Optimización de costos y gastos – Los indicadores de este objetivo se evalúan sin incluir los ingresos de construcción, los costos de construcción y la provisión de mantenimiento. Este indicador permite evaluar la relación entre los costos y gastos con los ingresos totales.
2. Incremento de los flujos de efectivo y optimización del estado de situación financiera.
3. Generación de mayores ingresos – Para los indicadores de este objetivo se monitorean la variación de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. Se monitorea mensualmente por la gerencia de control y se presenta trimestralmente al Comité de Planeación Estratégica de la Entidad para, en su caso, tomar acciones que permitan asegurar el cumplimiento del objetivo.

El Comité de Planeación Estratégica evalúa y revisa estos objetivos de manera trimestral. Como parte de la revisión, el Comité considera el costo de capital y los riesgos asociados a los objetivos estratégicos establecidos.

Información a revelar sobre un resumen de las políticas contables significativas [bloque de texto]

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés) por lo tanto se opta por la opción 1 la cual se documenta en el anexo 813000. Dichos estados financieros contienen todos los ajustes, incluyendo aquellos de carácter normal y recurrente necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera, y los resultados de las operaciones. La lectura y análisis de estos estados financieros debe efectuarse conjuntamente con los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2017.

[800600] Notas - Lista de políticas contables

Información a revelar sobre un resumen de las políticas contables significativas [bloque de texto]

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés) por lo tanto se opta por la opción 1 la cual se documenta en el anexo 813000. Dichos estados financieros contienen todos los ajustes, incluyendo aquellos de carácter normal y recurrente necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera, y los resultados de las operaciones. La lectura y análisis de estos estados financieros debe efectuarse conjuntamente con los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2017.

[813000] Notas - Información financiera intermedia de conformidad con la NIC 34

Información a revelar sobre información financiera intermedia [bloque de texto]

Efectivo y equivalentes de efectivo

El saldo de efectivo y equivalentes de efectivo se integra como sigue:

	MARZO	MARZO
	2018	2017
Fondo fijo	817	826
Bancos	357,766	1,285,341
Inversiones en valores	2,307,067	1,891,107
	2,665,650	3,177,274

Deuda a largo plazo

La deuda a largo plazo con instituciones de crédito, emisiones de obligaciones y otros valores negociables al 31 de marzo de 2018 y 2017, antes de amortización de comisiones, se integra como sigue:

	MARZO	MARZO
	2018	2017
El 26 de marzo de 2013, se completó la colocación de Certificados Bursátiles en el mercado mexicano por Ps.1,500 millones a 10 años, a una tasa fija anual de 6.47%.	1,500,000	1,500,000
El 16 de junio de 2014, se completó la colocación de Certificados Bursátiles en el mercado mexicano por Ps.3,000 millones a 7 años, a una tasa fija anual de 6.85%.	3,000,000	3,000,000
Línea de crédito refaccionaria con Private Export Funding Corporation (PEFCO) y UPS Capital Business Credit (respaldados por Exim Bank) por 20,385 miles de dólares con garantía de los equipos de revisión de equipaje documentado a una tasa de interés Libor a tres meses más 1.25 puntos porcentuales, con pagos de principal iguales trimestrales y vencimiento en marzo de 2021.	110,946	152,674
Línea de crédito refaccionaria con UPS Capital Business Credit (respaldado por Exim Bank) por 4,463 miles de dólares con garantía de los equipos de seguridad así como los equipos de equipaje documentado a una tasa de interés Libor a tres meses más 0.95 puntos porcentuales, con pagos de principal iguales trimestrales y vencimiento en agosto de 2017.	-	1,481
Línea de crédito refaccionaria con UPS Capital Business Credit (respaldado por Exim Bank) por 3,120 miles de dólares con garantía de los equipos de extinción de incendios a una tasa de interés Libor a tres meses más 2.65 puntos porcentuales, con pagos de principal iguales trimestrales y vencimiento en enero de 2019.	11,449	23,820
	4,622,395	4,677,975
Comisiones y gastos por financiamiento	(10,620)	(12,987)
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(47,268)	(52,262)

	4,564,507	4,612,726
--	------------------	------------------

Administración de capital

Los objetivos de la Entidad en la gestión del capital son los de mantener una estructura financiera – patrimonial óptima para reducir el costo de capital, salvaguardando la capacidad para continuar sus operaciones con una adecuada solidez de sus razones de endeudamiento.

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

La Entidad administra su capital para asegurar la capacidad de continuar maximizando el retorno de capital a sus inversionistas a través de tres principales objetivos estratégicos, como son:

1. Optimización de costos y gastos – Los indicadores de este objetivo se evalúan sin incluir los ingresos de construcción, los costos de construcción y la provisión de mantenimiento. Este indicador permite evaluar la relación entre los costos y gastos con los ingresos totales.

2. Incremento de los flujos de efectivo y optimización del estado de situación financiera.

3. Generación de mayores ingresos – Para los indicadores de este objetivo se monitorean la variación de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. Se monitorea mensualmente por la gerencia de control y se presenta trimestralmente al Comité de Planeación Estratégica de la Entidad para, en su caso, tomar acciones que permitan asegurar el cumplimiento del objetivo.

El Comité de Planeación Estratégica evalúa y revisa estos objetivos de manera trimestral. Como parte de la revisión, el Comité considera el costo de capital y los riesgos asociados a los objetivos estratégicos establecidos.

Saldo y transacciones con partes relacionadas

a. Las cuentas por cobrar a partes relacionadas se integran como sigue:

	MARZO	MARZO
	2018	2017
Actica Sistemas	2,685	
ICA Constructora	30,621	
ICA Constructora de Infraestructura, SA de CV	38,332	10,936
Ingenieros Civiles Asociados, SA de CV		28,835
	71,638	39,771

b. Las cuentas por pagar a partes relacionadas se integran como sigue:

	MARZO	MARZO
	2018	2017
Seta (Fact-excedente)	99,972	82,886
GGA Capital	26,950	
ICA Constructora de Infraestructura, SA de CV	973	
Operadora Nacional Hispana	2,906	
VCD Construcción y Desarrollo	17,258	
ICA Ingenieria	367	367
Grupo Santa Fe	745	
ICA Constructora	20,463	
Ingenieros Civiles Asociados, SA de CV		10,810
Grupo ICA, SA de CV	13,391	
Actica Sistemas	3,165	639
	186,190	94,702

Descripción de sucesos y transacciones significativas

Cambio en la conformación del Socio Estratégico de GACN

Aéroports de Paris Management, S.A. "ADP", anunció su decisión de ejercer la opción de intercambiar su participación del 25.5% del capital social de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. (SETA), socio estratégico de GACN, por acciones Serie B de GACN, las cuales representan 4.3% del total de acciones representativas del capital social de GACN; así como también su intención de realizar la venta de esta participación accionaria en GACN a través de una oferta internacional privada, la cual fue concluida satisfactoriamente en Octubre de 2016.

SETA continúa fungiendo como socio estratégico de GACN, una vez completada la transacción mencionada en el párrafo anterior, CONOISA 100% subsidiaria de ICA, se convierte en el único accionista de SETA y mantiene a partir de esa fecha, de forma indirecta, el 12.4% de la participación accionaria de GACN, a través de acciones serie BB; SETA continuará ejerciendo sus derechos actuales como socio estratégico. Adicionalmente, CONOISA mantiene directamente el 1.9% de acciones serie B de GACN.

Descripción de las políticas contables y métodos de cálculo seguidos en los estados financieros intermedios [bloque de texto]

1. Bases de presentación y consolidación

a. Estado de cumplimiento

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés)).

b. Bases de medición

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 han sido preparados sobre la base del costo histórico, excepto por algunas partidas que se miden a valor presente. Adicionalmente, la Entidad determina el valor razonable de algunos instrumentos financieros para propósitos de revelación.

i. Costo histórico

El costo histórico generalmente se basa en el valor razonable de la contraprestación entregada a cambio de bienes y servicios.

ii. Valor razonable

Valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o el precio que se pagaría para transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado a la fecha de valuación, independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando otra técnica de valuación directa. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características de los activos o pasivos, si los participantes del mercado consideran esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo a la fecha de valuación. El valor razonable para efectos de valuación y/o revelación en los estados financieros se determina conforme a dichas bases, con excepción de las operaciones de arrendamiento financiero que están dentro del alcance de la Norma Internacional de Contabilidad (IAS, por sus siglas en inglés) IAS 17, Arrendamientos, y las valuaciones que tienen algunas similitudes con el valor de mercado, pero no son valor razonable, tales como el valor en uso de IAS 36, Deterioro del Valor de los Activos.

Además, con fines de información financiera, las valuaciones a valor razonable se clasifican en el Nivel 1, 2 o 3 en función de los datos de entrada de técnicas de valuación que se utilizan en la determinación del valor razonable, que se describen de la siguiente manera:

? Entradas de Nivel 1: precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para idénticos instrumentos de activos o pasivos a los que la Entidad pueda acceder a la fecha de valuación;

? Entradas de Nivel 2: datos distintos al precio de cotización incluidos dentro del Nivel 1, que sean observables para el activo o pasivo, ya sea directa o indirectamente, y

? Entradas de nivel 3: son datos no observables para el activo o pasivo.

c. **Moneda de reporte**

El peso mexicano, moneda de curso legal de los Estados Unidos Mexicanos es la moneda en la que se presentan los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 (moneda de reporte) y la moneda funcional de la Entidad.

d. **Estados consolidados de resultados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 y otras partidas de utilidad integral**

La Entidad presenta sus resultados y otras partidas de utilidad integral en un solo estado, considerando un renglón separado para la utilidad de operación, de acuerdo con las prácticas de la industria. Los costos y gastos son clasificados atendiendo a su naturaleza

e. **Bases de consolidación**

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 incluyen los estados financieros de la Entidad y las entidades sobre las que ejerce control (subsidiarias). El control existe cuando la Entidad tiene:

? Poder sobre la inversión;

? Exposición, o derechos, a retornos variables derivados de su inversión, y

? La capacidad de afectar tales rendimientos mediante su poder sobre la entidad en la que invierte.

La Entidad evalúa si tiene o no el control en una entidad, si los hechos y circunstancias indican que hay cambios en uno o más de los tres elementos del control mencionados anteriormente.

Cuando la Entidad tiene menos de la mayoría de los derechos de voto de una inversión, tiene poder sobre la inversión cuando los derechos de voto son suficientes para otorgarle la capacidad práctica de dirigir las actividades relevantes de la inversión, de forma unilateral. La Entidad considera todos los hechos y circunstancias pertinentes para evaluar si los derechos de voto de la Entidad en una inversión son suficientes para darle poder, incluyendo:

? El porcentaje de la participación de la Entidad en los derechos de voto, en relación con el porcentaje y la dispersión de los derechos de voto de los otros tenedores de los mismos;

? Los derechos de voto potenciales mantenidos por la Entidad, otros tenedores de voto o de terceros;

? Los derechos derivados de otros acuerdos contractuales, y

? Todos los hechos y circunstancias adicionales que indican que la Entidad tiene o no la capacidad presente de dirigir las actividades relevantes en el momento en que las decisiones deben tomarse, incluyendo los patrones de voto en las asambleas de accionistas anteriores.

La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la Entidad obtiene el control sobre ésta y cesa cuando la Entidad pierde el control de la misma.

Específicamente, los ingresos y gastos de la Entidad adquirida o enajenada durante el ejercicio, se incluyen en el estado consolidado de resultados y otras partidas de utilidad integral desde la fecha en que se obtuvo el control hasta la fecha en que la Entidad deja de controlar a la subsidiaria.

La utilidad neta y la utilidad integral se atribuyen a la participación controladora y a la participación no controladora de la Entidad.

La participación no controladora en el patrimonio de las subsidiarias, se presenta en el rubro de "participación no controladora" dentro del capital contable del estado consolidado de situación financiera y se le atribuye la utilidad correspondiente en el estado consolidado de resultados y otras partidas de utilidad integral.

Los estados financieros de las entidades que se integran en la consolidación están formulados al 31 de marzo de cada año.

Todos los saldos y transacciones entre las Entidades que integran GACN han sido eliminados en la consolidación.

2. Principales políticas contables

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 se elaboran de conformidad con las IFRS emitidas por el IASB. Su preparación requiere que la administración de la Entidad realice ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados intermedios no auditados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos.

Las estimaciones se basan en la información disponible y en el mejor conocimiento y juicio de la administración de acuerdo a la experiencia y hechos actuales; sin embargo, los resultados reales podrían diferir de dichas estimaciones. La Entidad ha implementado procedimientos de control para asegurar que sus políticas contables son aplicadas oportuna y adecuadamente. Aun cuando los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones, la administración de la Entidad considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera

Los principios de consolidación, políticas contables y criterios de valuación utilizados en la elaboración de los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 31 de marzo de 2018 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados intermedios no auditados del 31 de marzo de 2017, excepto por las normas e interpretaciones descritas en la sección a inciso i) siguiente, que entraron en vigor durante 2018.

a. Aplicación de nuevas Normas Internacionales de Información Financiera

i. La Entidad adoptó las siguientes IFRS e Interpretaciones a las IFRS en los estados financieros consolidados que, entraron en vigor a partir de los ejercicios que iniciaron en o después del 1 de enero de 2018:

? IFRS 9 *Instrumentos Financieros* (1)

? IFRS 15 *Ingresos de Contratos con Clientes* (1)

? IFRS 16 *Arrendamientos* (2)

1 Efectiva para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018, permitiéndose la aplicación temprana.

2 Efectiva para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2019, permitiéndose la aplicación anticipada.

IFRS 9, Instrumentos Financieros

La IFRS 9 emitida en noviembre de 2009 introduce nuevos requerimientos para la clasificación y medición de activos financieros. La IFRS 9 fue posteriormente modificada en octubre de 2010 para incluir requerimientos para la clasificación y medición de pasivos financieros y para su baja, y en noviembre de 2014 para incluir nuevos requerimientos generales para contabilidad de coberturas. Otras modificaciones a la IFRS 9 fueron emitidas en julio de 2014 principalmente para incluir a) requerimientos de deterioro para activos financieros y b) modificaciones limitadas para los requerimientos de clasificación y medición al introducir la categoría de medición de 'valor razonable a través de otros resultados integrales' ("FVTOCI", por sus siglas en inglés) para algunos instrumentos simples de deuda.

Los principales requerimientos de la IFRS 9 se describen a continuación:

- Todos los activos financieros reconocidos que estén dentro del alcance de la IFRS 9 Instrumentos Financieros deben ser posteriormente medidos a costo amortizado o a valor razonable. Específicamente, las inversiones de deuda en un modelo de negocios cuyo objetivo es cobrar los flujos de efectivo contractuales y que tengan flujos de efectivo contractuales que sean exclusivamente pagos de capital e intereses sobre el capital en circulación generalmente se miden a costo amortizado al final de los periodos contables posteriores. Los instrumentos de deuda mantenidos en un modelo de negocios cuyo objetivo es alcanzado mediante la cobranza de los flujos de efectivo y la venta de activos financieros, y que tengan términos contractuales para los activos financieros que dan origen a fechas específicas para pagos únicamente de principal e intereses del monto principal, son generalmente medidos a FVTOCI. Todas las demás inversiones de deuda y de capital se miden a sus valores razonables a través de la utilidad o pérdida neta. Adicionalmente, bajo IFRS 9, las entidades pueden hacer la elección irrevocable de presentar los cambios posteriores en el valor razonable de una inversión de capital (que no es mantenida con fines de negociación ni contraprestación contingente reconocida por un adquirente en una combinación de negocios) en otros resultados integrales, con ingresos por dividendos generalmente reconocidos en la (pérdida) utilidad neta del año.
- En cuanto a los pasivos financieros la IFRS 9 permite, opcionalmente, designarlos a valor razonable a través de resultados, y se requiere que el monto del cambio en el valor razonable del pasivo financiero atribuible a cambios en el riesgo de crédito de dicho pasivo sea presentado en otros resultados integrales, salvo que el reconocimiento de los efectos de los cambios en el riesgo de crédito del pasivo que sea reconocido en otros resultados integrales creara o incrementara una discrepancia contable en el estado de resultados. Los cambios en el valor razonable atribuibles al riesgo de crédito del pasivo financiero no se reclasifican posteriormente al estado de resultados. Anteriormente, conforme a IAS 39, el monto completo del cambio en el valor razonable del pasivo financiero designado como a valor razonable a través de resultados se presentaba en la utilidad o pérdida neta.
- En relación con el deterioro de activos financieros, la IFRS 9 requiere sea utilizado el modelo de pérdidas crediticias esperadas, en lugar de las pérdidas crediticias incurridas como lo indica la IAS 39. El modelo de pérdidas crediticias esperadas requiere que la Entidad determine en cada periodo de reporte las pérdidas crediticias esperadas y los cambios en el riesgo de crédito desde el inicio del periodo. En otras palabras, no es necesario esperar a que ocurra una afectación en la capacidad crediticia para reconocer la pérdida.
- Los requerimientos de contabilidad de cobertura tienen tres mecanismos de contabilidad de coberturas disponibles actualmente en la IAS 39. Conforme a la IFRS 9, se ha introducido una mayor flexibilidad para los tipos de instrumentos para calificar en contabilidad de coberturas, específicamente ampliando los tipos de instrumentos que califican y los tipos de los componentes de riesgo de partidas no financieras que son elegibles para contabilidad de cobertura. Adicionalmente, las pruebas de efectividad han sido revisadas y reemplazadas

con el concepto de 'relación económica'. En adelante no será requerida la evaluación retrospectiva de la efectividad, y se han introducido requerimientos de revelaciones mejoradas para la administración de riesgos de la Entidad.

Basado en un análisis de activos y pasivos financieros de la Entidad al 31 de marzo de 2018 y tomando en cuenta los hechos y circunstancias que existieron a esa fecha, la administración de la Entidad ha evaluado el impacto por la adopción de la IFRS 9 en sus estados financieros consolidados, como se describe a continuación:

Clasificación y medición

- Obligaciones clasificadas como inversiones mantenidas hasta el vencimiento y préstamos a costo amortizado, se mantienen dentro de un modelo de negocios cuyo objetivo es cobrar los flujos de efectivo contractuales que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el principal pendiente. En consecuencia, estos activos financieros continuarán siendo medidos posteriormente al costo amortizado con la aplicación de la IFRS 9.
- Respecto a inversiones en valores clasificadas como inversiones disponibles para la venta que se valúan a valor razonable, la Entidad no mantiene en sus estados financieros consolidados saldos por este tipo de transacciones.
- En cuanto a las acciones no cotizadas, clasificadas como inversiones disponibles para la venta que deben ser valuadas a valor razonable, la Entidad no mantiene en sus estados financieros consolidados saldos por este tipo de transacciones.
- La Entidad tampoco mantiene en sus estados financieros acciones preferenciales acumulables reembolsables emitidas por ésta, designada como a ser valuadas a valor razonable a través de la utilidad o pérdida neta (FVTPL).

Todos los demás activos financieros y pasivos financieros continuarán siendo medidos sobre las mismas bases que establece actualmente la IAS 39.

Deterioro de instrumentos financieros por cobrar

La Entidad espera aplicar un modelo simplificado de pérdida esperada para reconocer las pérdidas crediticias para sus cuentas por cobrar comerciales, como lo requiere el IFRS 9.

Este modelo se realiza a través de una matriz de transición, misma que considera el comportamiento histórico de los principales clientes e historial de antigüedad de saldos para obtener una probabilidad de pago y una probabilidad de incumplimiento. De igual manera considera los factores financieros del mercado bursátil, factores macroeconómicos e información financiera generada internamente para determinar la severidad de la pérdida. Utilizando ambas variables junto con la información de cada cliente, se puede determinar la pérdida esperada para registrar como estimación de cuentas incobrables del periodo.

En general la administración de la Entidad espera que la aplicación del modelo de pérdidas esperadas de la IFRS 9 a sus cuentas por cobrar a clientes no tenga un impacto significativo en sus estados financieros consolidados de la entidad debido al buen desempeño de las carteras y de la calidad y niveles de las garantías que respaldan las cuentas por cobrar con clientes.

Contabilidad de coberturas

Al 31 de marzo de 2018, la Compañía no lleva a cabo contabilidad de coberturas por lo que este capítulo de la IFRS 9 no representa un impacto a los estados financieros consolidados de la entidad.

IFRS 15, Ingresos de Contratos con Clientes

En mayo de 2014 se emitió la IFRS 15 que establece un solo modelo integral para ser utilizado por las entidades en la contabilización de ingresos provenientes de contratos con clientes. Cuando entre en vigor la IFRS 15 reemplazará las guías de reconocimiento de ingresos actuales incluidos en la IAS 18 Ingresos, IAS 11 Contratos de Construcción, así como sus interpretaciones.

El principio básico de la IFRS 15 es que una entidad debe reconocer los ingresos que representen la transferencia prometida de bienes o servicios a los clientes por los montos que reflejen las contraprestaciones que la entidad espera recibir a cambio de dichos bienes o servicios. Específicamente, la norma introduce un enfoque de cinco pasos para reconocer los ingresos:

- Paso 1: Identificación del contrato o contratos con el cliente
- Paso 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato
- Paso 3: Determinar el precio de la transacción
- Paso 4: Asignar el precio de la transacción a cada obligación de desempeño en el contrato
- Paso 5: Reconocer el ingreso cuando la entidad satisfaga la obligación de desempeño

Conforme a IFRS 15, una entidad reconoce el ingreso cuando se satisface la obligación, es decir, cuando el 'control' de los bienes o los servicios subyacentes de la obligación de desempeño ha sido transferido al cliente. Asimismo, se han incluido guías en la IFRS 15 para hacer frente a situaciones específicas. Además, se incrementa la cantidad de revelaciones requeridas.

La Entidad ha evaluado los impactos derivados de la adopción de esta norma al 31 de marzo de 2018, considerando los cinco pasos para reconocer los ingresos como sigue:

- **Paso 1** Los contratos con clientes cumplen con los criterios establecidos en la norma (IFRS 15) para poder ser contabilizados, están plenamente identificados, tienen una duración fija y en el caso de los ingresos regulados pueden ser modificados por cuestiones de actualización de las tarifas de acuerdo a lo establecido en el sistema de regulación tarifaria.
- **Paso 2** La administración ha identificado distintas obligaciones de desempeño agrupadas en dos tipos de servicios: aeronáuticos y no aeronáuticos y cada obligación de desempeño identificada como cada compromiso a transferir al cliente se presenta en forma desagregada. Existen actividades que están fuertemente relacionadas con la presentación de algunos servicios las cuales se considera que no representan un servicio distinto y por lo cual no se presentan como una obligación de desempeño en forma separada. En relación a los contratos de concesión, la administración identificó que la IFRS 15 modifica la IFRIC 12 Acuerdos de concesión de servicios, en los cuales durante las actividades de construcción se reconoce un costo en el estado de resultados y un ingreso respecto a dichas actividades, registrando un activo intangible, lo cual se identificó como una obligación de desempeño separada.
- **Paso 3** La Entidad determina el precio de la transacción mediante el importe de la contraprestación que se presenta en los contratos, es decir con las tarifas establecidas en los anexos para cada una de las obligaciones de desempeño identificadas, de lo cual no se identificó un impacto ya que es consistente con los requerimientos actuales.
- **Paso 4** La Entidad asigna el precio de la transacción a cada una de las obligaciones de desempeño sobre la base de precios de venta independientes, en este caso, una tarifa aplicable para cada servicio distinto comprometido en el contrato. En algunos casos se aplican descuentos o incentivos directamente a una obligación de desempeño debido a que así está establecido en el contrato, por lo que estas contraprestaciones variables no serían aplicables a todas las obligaciones de desempeño. No se identificó impacto en relación con la asignación del precio a las diferentes obligaciones de desempeño separables ya que se reconocen a su precio de venta independiente.
- **Paso 5** El ingreso se reconoce cuando se satisface la obligación, es decir en la medida que el servicio es prestado, el importe del ingreso es el importe asignado a la obligación de desempeño satisfecha, por lo que su actual reconocimiento es consistente con los requerimientos actuales de IAS 18 Ingresos e IFRIC 12 Acuerdos de Concesión.

Con base en los hechos y circunstancias existentes a esa fecha, y de acuerdo a lo mencionado en los párrafos anteriores, la administración de la Entidad anticipa que la adopción de la nueva IFRS 15, Ingresos de contratos con clientes, no tendrá un impacto significativo en sus estados financieros consolidados.

IFRS 16, Arrendamientos

IFRS 16 introduce a un modelo integral para la identificación de los contratos de arrendamiento y su tratamiento contable en las posturas del arrendatario y arrendador.

La IFRS 16 Arrendamientos fue publicada en enero de 2016 y sustituye a la IAS 17 Arrendamientos actual, así como las interpretaciones relacionadas cuando ésta entre en vigor.

La IFRS 16 distingue los arrendamientos y los contratos de servicios sobre la base de si un activo identificado es controlado por un cliente. Las distinciones de los arrendamientos operativos (fuera de balance) y los arrendamientos financieros (en el balance general) se eliminan para la contabilidad del arrendatario y se sustituyen por un modelo en el que los arrendatarios deben reconocer un activo de derecho de uso y un pasivo correspondiente. Es decir, todos en balance, excepto los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor.

El activo de derecho de uso se calcula inicialmente al costo y posteriormente se mide al costo (con ciertas excepciones) menos la depreciación acumulada y las pérdidas por deterioro, ajustadas para cualquier reevaluación del pasivo por arrendamiento. El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos mínimos del arrendamiento, así como al impacto de las modificaciones de arrendamiento, entre otros.

Además, la clasificación de los flujos de efectivo también se verá afectada ya que los pagos por arrendamiento operativo según la IAS 17 se presentan como flujos de efectivo operativos; mientras que en el modelo IFRS 16, los pagos de arrendamiento se dividirán en un principal y una porción de intereses.

En contraste con la contabilidad del arrendatario, la IFRS 16 sustancialmente mantiene los requisitos de contabilidad del arrendador en la IAS 17 y continúa requiriendo que un arrendador clasifique un arrendamiento como un arrendamiento operativo o un arrendamiento financiero.

Sin embargo, un arrendatario podría elegir contabilizar los pagos de arrendamiento como un gasto en una base de línea recta en el plazo del arrendamiento, para contratos con término de 12 meses o menos, los cuales no contengan opciones de compra (esta elección es hecha por clase de

activo); y para contratos donde los activos subyacentes tengan un valor que no se considere significativo cuando son nuevos, por ejemplo, equipo de oficina menor o computadoras personales (esta elección podrá hacerse sobre una base individual para cada contrato de arrendamiento).

La IFRS 16 establece distintas opciones para su transición, incluyendo aplicación retrospectiva o retrospectiva modificada donde el periodo comparativo no se reestructura.

La Entidad se encuentra en proceso de determinar los impactos potenciales que se derivarán en sus estados financieros consolidados por la adopción de esta norma, sin embargo, no es posible proporcionar una estimación razonable del efecto de la IFRS 16 hasta que la administración concluya la revisión detallada de los arrendamientos operativos.

b. Transacciones en moneda extranjera

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 monetarios en moneda extranjera se convierten en moneda nacional al tipo de cambio vigente al final del período de reporte. Las partidas no monetarias calculadas en términos de costo histórico, en moneda extranjera, no se reconvierten. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en los resultados, excepto por diferencias en cambio provenientes de préstamos denominados en moneda extranjera relacionados con los activos calificables para la capitalización de intereses, los cuales se incluyen en el costo de dichos activos al ser considerados como un ajuste a los costos por intereses sobre dichos préstamos denominados en moneda extranjera.

c. 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 con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes de efectivo se valúan a su valor razonable.

d. Propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto

Las erogaciones por propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, se capitalizan y se valúan a su costo de adquisición.

La depreciación se reconoce para llevar a resultados el costo de adquisición o el costo asumido de los activos, (distintos a los terrenos y construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados). La depreciación de las mejoras en bienes arrendados y equipo se calcula utilizando el método de línea recta, tomando en consideración la vida útil del activo relacionado y el valor residual de los mismos; la depreciación inicia cuando estos activos están listos para su uso. Las vidas útiles de los activos son las siguientes:

Vidas útiles (años)

Mejoras en bienes arrendados 20

Maquinaria y equipo 10

Mobiliario y equipo 10

Equipo de transporte 4

Equipo de cómputo 3.3

La depreciación de las mejoras en bienes arrendados y equipo se registra en los resultados del ejercicio.

Baja de activos

La ganancia o pérdida generada por la venta o retiro de una partida de propiedades y equipo, se calcula como la diferencia entre el ingreso neto de la venta y el valor en libros del activo, y se registra en resultados cuando todos los riesgos y beneficios significativos de la propiedad del activo se transfieren al comprador, lo cual normalmente ocurre cuando se ha transferido la titularidad del bien.

Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien, o su capacidad económica, se contabilizan como incremento a las propiedades y equipo, con el consecuente retiro o baja contable de los elementos sustituidos o renovados.

Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados

Las mejoras en bienes arrendados en proceso de construcción se registran al costo menos cualquier pérdida por deterioro reconocida. El costo incluye honorarios profesionales y, en el caso de activos calificables, los costos por préstamos capitalizados conforme a la política contable de la Entidad. Estas mejoras en bienes arrendados se clasifican en las categorías correspondientes de propiedades y equipo cuando están terminadas y listas para su uso previsto. La depreciación de estos activos, al igual que el de otros equipos, inicia cuando los activos están listos para su uso.

Gastos subsecuentes

Los gastos subsecuentes se reconocen como un activo separado sólo cuando es probable que dicho desembolso involucre un aumento de productividad, capacidad, eficiencia o una extensión de la vida útil y el costo del elemento pueda determinarse de forma confiable. Todos los demás gastos, incluidos gastos de reparación y de mantenimiento, se reconocen en el estado consolidado de resultados conforme se incurren.

e. Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como financieros siempre que de los términos de los contratos se concluya que se transfieren al arrendatario substancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Los demás arrendamientos se clasifican como operativos.

Arrendamiento operativo**Como arrendador**

El ingreso por concepto de arrendamientos operativos se reconoce empleando el método de línea recta durante el plazo correspondiente al arrendamiento. Los costos directos iniciales incurridos al negociar y acordar un arrendamiento operativo son añadidos al importe en libros del activo arrendado, y se reconocen en los resultados del periodo empleando el método de línea recta durante el plazo del arrendamiento.

Como arrendatario

Cualquier pago o cobro que pudiera realizarse al contratar arrendamientos operativos se trata como pago o cobro anticipado que se reconoce en resultados a lo largo del periodo de arrendamiento, a medida que se reciben o ceden los beneficios del activo arrendado.

Los costos y gastos por arrendamientos operativos se cargan a los resultados aplicando el método de línea recta, durante el plazo correspondiente al arrendamiento. Las rentas contingentes por arrendamiento se reconocen como gastos en los periodos en que se incurren.

f. Depósitos en garantía

Corresponden a montos recibidos de arrendamientos para garantizar el servicio de arrendamiento. Se registran al costo y a la conclusión de la vigencia del contrato se aplican contra servicios no pagados por el arrendatario y el remanente es devuelto a los arrendatarios.

Adicionalmente, se tienen firmados convenios con aerolíneas a efecto de establecer depósitos en garantía para cubrir y garantizar las obligaciones de pago de las cantidades recolectadas por concepto de Tarifa de Uso de Aeropuertos (TUA) y otros servicios aeroportuarios. En el supuesto que las obligaciones de pago no se cumplan, la Entidad podrá ejecutar de manera inmediata las garantías establecidas. Los depósitos en garantía, anteriormente referidos son registrados al costo.

g. Costos por préstamos

Los costos por préstamos relacionados directamente con la adquisición, construcción o producción de activos calificables, los cuales constituyen activos que requieren de un periodo substancial hasta que estén listos para su uso, se adicionan al costo de esos activos durante la fase de construcción y hasta su inicio de operación y/o explotación y/o listos para su venta.

El ingreso obtenido por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de utilizar en activos calificables, se deduce de los costos por préstamos elegibles para ser capitalizados. Todos los demás costos por préstamos se reconocen en resultados durante el periodo en que se incurra.

h. Inversión en concesiones aeroportuarias

Este rubro se integra por las concesiones para administrar, operar, explotar y en su caso construir, trece aeropuertos de conformidad con los títulos de concesión otorgados por el Gobierno Mexicano a través de la SCT, así como para usar y aprovechar sus instalaciones, por un plazo de 50 años.

La inversión en concesiones se compone de los derechos de uso de las instalaciones aeroportuarias, de las concesiones aeroportuarias y de las mejoras en bienes concesionados y representa el importe asignado por la SCT a cada una de las concesiones aeroportuarias; adicionado por las mejoras realizadas en cada uno de los bienes concesionados.

En todos los acuerdos de concesión aeroportuaria de la Entidad, i) la concedente establece los servicios que debe proporcionar la Entidad con la infraestructura, a quién debe prestar el servicio y el ingreso máximo por unidad de tráfico anual que se podría obtener por esos servicios, y ii) la concedente, controla, a través de la propiedad legal, cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

En consecuencia, la Entidad clasifica los activos obtenidos de la construcción, administración y operación de los acuerdos de concesión de servicios, ya sea como un activo intangible, un activo financiero (cuentas por cobrar) o una combinación de ambos.

La Entidad clasificó los activos recibidos en concesión, así como las mejoras a los mismos como activo intangible.

El activo intangible se origina cuando el operador construye o hace mejoras y se le permite operar la infraestructura por un período fijo después de terminada la construcción, y los flujos futuros de efectivo del operador no se han especificado ya que pueden variar de acuerdo con el uso del activo y que por tal razón se consideran contingentes. El costo por intereses devengado durante el período de construcción de la infraestructura se capitaliza.

Las inversiones consideradas como activo intangible se registran a su costo de adquisición o costo de construcción y se amortizan en línea recta durante la vida de la concesión que es de 50 años o bien a partir de la fecha de capitalización de las adiciones o de las mejoras tomando en consideración el tiempo que falta para la terminación de la concesión.

Los ingresos y costos relacionados con la construcción o las mejoras del activo intangible concesionado se reconocen como ingresos de acuerdo con el método de avance de obra y costos de construcción, respectivamente.

i. Deterioro del valor de los activos de larga duración

Periódicamente, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos de larga duración a fin de determinar si existen indicios de que estos activos han sufrido alguna pérdida por deterioro. En tal caso se calcula el monto recuperable del activo a fin de determinar el alcance de la pérdida por deterioro.

Los activos intangibles con una vida útil indefinida o todavía no disponibles para su uso son sometidos a pruebas de deterioro anualmente, o con mayor frecuencia si existe cualquier indicio de que podría haberse deteriorado su valor.

El monto recuperable es el mayor entre el valor razonable menos el costo de disposición y el valor de uso. Al estimar el valor de uso, los flujos de efectivo futuros estimados son descontados al valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuesto que refleja las valoraciones actuales del mercado respecto al valor temporal del dinero y los riesgos específicos para el activo para los cuales no se han ajustado los flujos de efectivo futuros estimados.

Si el monto recuperable de un activo es menor que su importe en libros, el importe en libros del activo se reduce a su monto recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados.

Ante la mejora a los valores de recuperación, la Entidad revierte una parte o la totalidad de las pérdidas por deterioro reconocidas en periodos anteriores. Cuando una pérdida por deterioro es revertida, el importe en libros del activo aumenta al valor estimado revisado de su monto recuperable, de tal manera que el importe en libros incrementado no excede el importe en libros que se habría calculado si no se hubiera reconocido la pérdida por deterioro para dicho activo en años anteriores. La reversión de una pérdida por deterioro es reconocida inmediatamente en resultados.

La Entidad considera que cada aeropuerto en lo individual no puede ser considerado como una "unidad generadora de efectivo" para determinar el alcance de la pérdida por deterioro, debido a que la licitación de la concesión fue hecha por el Gobierno Federal como un paquete de trece aeropuertos, por lo que los concesionarios están obligados a operarlos independientemente de los resultados que se generen individualmente.

Considerando lo anterior, la evaluación de un posible deterioro se realiza tomando en cuenta los activos de los trece aeropuertos y por separado los activos del segmento operativo de hotelería.

j. Instrumentos financieros

Los activos y pasivos financieros se reconocen cuando la Entidad se convierte en una parte de las disposiciones contractuales de los instrumentos.

Los activos y pasivos financieros se miden inicialmente a su valor razonable. Los costos de la transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de un activo o pasivo financiero diferente a activos y pasivos financieros que se reconocen a su valor razonable a través de resultados se adicionan o se deducen del valor de los activos y pasivos financieros, en su reconocimiento inicial. Los costos de la transacción directamente atribuibles a la adquisición de activos o pasivos financieros que se reconocen a su valor razonable a través de resultados, se reconocen inmediatamente en los resultados del periodo.

Los activos financieros se clasifican en las siguientes cuatro categorías, las que a su vez determinan su forma de valuación y tipo de reconocimiento; "activos financieros al valor razonable con cambios en resultados", "inversiones conservadas al vencimiento", "activos financieros disponibles para la venta" y "préstamos y cuentas por cobrar". La clasificación depende de la naturaleza y propósito de la administración al momento del reconocimiento

inicial. La Entidad generalmente solo tiene activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, préstamos y cuentas por cobrar y otras inversiones conservadas al vencimiento.

En los estados consolidados de situación financiera, desde un enfoque temporal, los activos financieros se clasifican en circulantes y no circulantes en función de que su vencimiento sea menor/igual o posterior a doce meses.

Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados

Los activos financieros son clasificados a valor razonable con cambios en resultados cuando el activo financiero es mantenido con fines de negociación o es designado como un activo financiero a valor razonable con cambios en resultados.

Un activo financiero se clasificará como mantenido con fines de negociación si:

- ? Se compra principalmente con el objetivo de venderlo en el corto plazo; o
- ? En su reconocimiento inicial, es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados que la Entidad administra conjuntamente, y para la cual existe un patrón real reciente de toma de utilidades a corto plazo; o
- ? Es un derivado (excepto aquellos designados como instrumentos de cobertura o que son una garantía financiera).

Los activos financieros al valor razonable con cambios en los resultados se registran al valor razonable, reconociendo cualquier ganancia o pérdida que surja de su remediación en resultados. La ganancia o pérdida neta reconocida en los resultados incluye cualquier dividendo o interés obtenido del activo financiero y se incluyen en el efecto por valuación de instrumentos financieros en los estados consolidados de resultados y otras partidas de utilidad integral.

Préstamos y cuentas por cobrar

Son activos financieros no derivados, que no cotizan en un mercado activo, cuyos cobros son fijos o determinables. Tras su reconocimiento inicial, se conservan a costo amortizado, usando para su determinación el método de interés efectivo.

Por "costo amortizado", se entiende el monto inicial reconocido de un activo o pasivo financiero más o menos, la amortización acumulada utilizando el método de interés efectivo de cualquier diferencia entre el monto inicial y el monto al vencimiento, y menos cualquier reducción (directa o a través de una estimación) por deterioro o incobrabilidad.

Deterioro de activos financieros

Los activos financieros distintos a los que se valúan al valor razonable con cambios a través de resultados se sujetan a pruebas de deterioro al final de cada periodo de reporte. Se considera que un activo financiero está deteriorado cuando existe evidencia objetiva del deterioro como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo y esos eventos tienen un impacto negativo sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero.

La evidencia objetiva de deterioro del valor de los activos financieros puede incluir:

- ? Dificultades financieras significativas del emisor o contraparte; o
- ? incumplimiento de las obligaciones contractuales, tales como el pago de intereses o el principal;
- ? es probable que el prestatario entre en quiebra o en una reorganización financiera; o
- ? la desaparición de un mercado activo para el activo financiero debido a dificultades financieras.

El valor en libros de un activo financiero se disminuye por la pérdida por deterioro en forma directa, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se disminuye a través de una estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta de clientes es incobrable, se elimina contra dicha estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se reconoce como un ingreso en resultados. Los cambios en el valor en libros de la estimación se reconocen en los resultados.

Si en un periodo subsecuente, el importe de la pérdida por deterioro disminuye y esa disminución se puede relacionar objetivamente con un evento que ocurre después del reconocimiento del deterioro, la pérdida por deterioro previamente reconocida se revierte a través de resultados hasta el punto en que el valor en libros de la inversión a la fecha en que se revirtió el deterioro no exceda el costo amortizado que se tendría de no haber reconocido el deterioro.

Baja de activos financieros

En la baja de un activo financiero en su totalidad o parcialmente, la diferencia entre el valor en libros del activo o parte del activo que se da de baja y la suma de la contraprestación recibida y por recibir y la ganancia o pérdida acumulada que haya sido reconocida en otros resultados integrales y resultados acumulados se reconocen en resultados.

Pasivos financieros

Los pasivos financieros se clasifican como pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados y en otros pasivos financieros, sobre la base de la substancia económica de los acuerdos contractuales pactados.

Pasivos financieros al valor razonable con cambios en resultados

Los pasivos se clasifican como pasivos al valor razonable con cambios a través de resultados cuando el pasivo financiero es (i) la contraprestación contingente que sería pagada por el adquirente como parte de una combinación de negocios a la que se aplica la IFRS 3, (ii) mantenido para negociación, o (iii) se designa a valor razonable con cambios a través de resultados.

Un pasivo financiero se clasifica como mantenido con fines de negociación, si:

? Se adquiere con el objetivo de recomprarlo en un futuro cercano; o

? Es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados que se administran conjuntamente, y para la cual existe evidencia de un patrón reciente de toma de utilidades a corto plazo; o

? Es un derivado que contablemente no cumple con los requisitos para ser designado como instrumento de cobertura.

Un pasivo financiero distinto a un pasivo financiero con fines de negociación o contraprestación contingente que sería pagada por el adquirente como parte de una combinación de negocios, puede ser designado como a valor razonable con cambios en resultados al momento del reconocimiento inicial, si:

? Con ello se elimina o reduce significativamente alguna inconsistencia en la valuación o en el reconocimiento que de otra manera surgiría; o

? El rendimiento de un grupo de activos financieros, de pasivos financieros o de ambos, se administra y evalúa sobre la base de su valor razonable, de acuerdo con una estrategia de inversión o de administración del riesgo que la Entidad tiene documentada, y se provee internamente información sobre ese grupo, sobre la base de su valor razonable; o

? Forma parte de un contrato que contiene uno o más instrumentos derivados implícitos, y la IAS 39 permite que la totalidad del contrato híbrido (activo o pasivo) sea designado como a valor razonable con cambios a través de resultados.

Los pasivos financieros a valor razonable con cambios a través de resultados se reconocen a valor razonable, reconociendo cualquier ganancia o pérdida surgida de la remediación en el estado consolidado de resultados y otras partidas de utilidad integral. La ganancia o pérdida neta reconocida en los resultados incluye cualquier interés generado por el pasivo financiero y se incluye en la partida de costos financieros en el estado consolidado de resultados y otras partidas de utilidad integral.

Otros pasivos financieros

Otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos, emisiones de bonos, y de deuda con instituciones de crédito, así como acreedores comerciales y otras cuentas por pagar, se valúan inicialmente a valor razonable, representado en la mayoría de las veces por la contraprestación pactada, neto de los costos de la transacción y se conservan posteriormente al costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva.

Baja de pasivos financieros

Los pasivos financieros se dan de baja si, y solo si, las obligaciones que conllevan se cumplen, cancelan o expiran. La diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero dado de baja y la contraprestación pagada y por pagar se reconocen en el resultado del ejercicio.

Método de interés efectivo

El método de interés efectivo es un método utilizado para calcular el costo amortizado de un activo financiero o pasivo financiero y de la asignación del ingreso o costo de intereses a lo largo del periodo pertinente. La tasa de interés efectiva es la tasa de descuento que iguala exactamente los flujos de efectivo estimados futuros por cobrar o por pagar (incluyendo comisión, puntos básicos de intereses pagados o recibidos, costos de transacción y otras primas o descuentos que estén incluidos en el cálculo de la tasa de interés efectiva) a lo largo de la vida esperada del instrumento financiero (o, cuando sea adecuado), en un periodo más corto con el importe neto en libros del activo o pasivo financiero, en su reconocimiento inicial.

Cuando se calcula la tasa efectiva de interés se deben estimar los flujos de efectivo involucrados en todos los términos del instrumento financiero (por ejemplo, prepagos y similares) pero no debe considerar pérdidas crediticias futuras. El cálculo debe incluir todas las comisiones y pagos o cobros entre las partes que forman parte de la tasa efectiva de interés, y otras primas o descuentos.

Compensaciones de activos y pasivos financieros

Solo se compensan entre sí, y se presentan en el estado consolidado de situación financiera por su importe neto, los saldos deudores y acreedores con origen en transacciones que, contractualmente o por disposición de una norma legal, establecen un derecho de compensación y se tiene la intención de liquidarlos por su importe neto o de realizar el activo y proceder al pago del pasivo de forma simultánea.

k. Política de gestión de riesgos

La Entidad está expuesta a determinados riesgos que gestiona mediante la aplicación de sistemas de identificación, medición, limitación de concentración, mitigación y supervisión. Los principios básicos definidos por la Entidad en el establecimiento de su política de gestión de riesgos son los siguientes:

? Cumplimiento de las normas del Gobierno Corporativo.

? Establecimiento por parte de las diferentes líneas de actividad y empresas de la Entidad de los controles de gestión de riesgo necesarios para asegurar que las transacciones en los mercados se realizan de acuerdo con las políticas, normas y procedimientos a los que está sujeta la Entidad.

? Especial atención a la gestión del riesgo financiero, básicamente definido por los riesgos de variabilidad en las tasas de interés, de tipo de cambio, de liquidez y de crédito.

La gestión de riesgos en la Entidad tiene un carácter preventivo y está orientada al mediano y largo plazo, teniendo en cuenta los escenarios más probables de evolución de las variables que afectan a cada riesgo.

I. Provisiones

Cuando la Entidad tiene una obligación presente (ya sea legal o asumida) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente se reconoce una provisión.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del periodo de reporte, 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.

La principal provisión que reconoce la Entidad es por mantenimiento mayor de los bienes concesionados y la clasifica como circulante o no circulante en función del periodo de tiempo estimado para atender la obligación que cubre.

Provisión de mantenimiento mayor

La Entidad está obligada a realizar actividades de mantenimiento mayor en sus aeropuertos, como lo establece el acuerdo de concesión con el Gobierno Mexicano. Los costos de mantenimiento mayor estimados están basados en los Programas Maestro de Desarrollo (PMD), los cuales son revisados y actualizados cada cinco años. La Entidad reconoce y mide las obligaciones contractuales del mantenimiento mayor de la infraestructura cuando se devengan, de acuerdo con la IAS 37, Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes y a la IFRIC 12, se registra una porción a corto plazo y el resto a largo plazo, dependiendo del periodo de realización del citado mantenimiento. Estas obligaciones contractuales para mantener y restaurar la infraestructura de los aeropuertos se reconocen como una provisión en el estado consolidado de situación financiera y en los gastos en el ejercicio que se devenga, con base en estimaciones que son requeridas para cumplir con la obligación presente al final del periodo reportado.

Cuando el efecto del valor del dinero en el tiempo es material, el importe de la provisión es igual al valor presente de los gastos esperados que son requeridos para cumplir con las obligaciones. El valor en libros de la provisión se incrementa en cada periodo, reflejando el paso del tiempo y este incremento es reconocido como un costo de préstamos. Posterior al reconocimiento inicial, las provisiones son revisadas al final de cada periodo reportado y ajustadas para reflejar las mejores estimaciones actuales. Los ajustes a las provisiones provienen de tres fuentes: (i) revisiones a los flujos de efectivo estimados (tanto en cantidad como en tiempo); (ii) cambios en el valor presente por el paso del tiempo; y (iii) revisión de las tasas de descuento para reflejar las condiciones actuales de mercado.

En los periodos siguientes al reconocimiento inicial y valuación de la provisión de mantenimiento a su valor presente, la misma es revisada con el objetivo de reflejar los flujos de efectivo estimados más cercanos a la fecha de valuación. La compensación del descuento en relación al paso del tiempo se reconoce como un costo financiero y la revisión de las estimaciones de la cantidad y la fecha de pago de los flujos de efectivo es una nueva valuación de la provisión y es registrada como una partida operativa dentro del estado consolidado de resultados y otras partidas de la utilidad integral.

m. Reserva para adquisición de acciones propias

La Entidad constituye una reserva proveniente de las utilidades acumuladas, para comprar y vender acciones propias, con objeto de incrementar la liquidez de la acción (volumen operado diario) en el mercado de valores, de conformidad con la Ley respectiva. La asamblea de accionistas autoriza el monto de la reserva y los recursos máximos a utilizar para esta actividad en cada periodo comprendido entre dicha asamblea y la siguiente, en la cual se apruebe y se realice la aplicación de resultados.

Al ocurrir una compra, las acciones se convierten en acciones en tesorería y se carga al capital contable al precio de compra; una parte al capital social a su valor histórico, y el excedente, a la reserva para recompra de acciones.

n. Impuestos a la utilidad

El gasto por impuestos a la utilidad se integra de la suma del impuesto causado por pagar y el impuesto diferido. El impuesto a la utilidad causado se determina con base en la utilidad fiscal del ejercicio la cual difiere de la utilidad reportada en los estados consolidados de resultados y otras partidas de utilidad integral, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles en otros años y partidas que nunca son gravables o deducibles.

El impuesto a la utilidad diferido se genera de las diferencias temporales entre las bases contables y fiscales de los activos y pasivos incluyendo el beneficio de las pérdidas fiscales. Excepto por lo que se menciona en el siguiente párrafo, se reconocen pasivos por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales gravables y activos por impuestos diferidos por todas las diferencias temporales deducibles y por el beneficio esperado de las pérdidas fiscales. El valor en libros de un activo por impuestos diferidos debe someterse a revisión al final de cada período de reporte y se debe reducir en la medida que se estime probable que no habrá utilidades fiscales futuras suficientes para permitir que se recupere la totalidad o una parte del activo.

Se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por diferencias temporales gravables asociadas con inversión en subsidiarias, excepto cuando la Entidad es capaz de controlar la reversión de la diferencia temporal y cuando sea probable que la diferencia temporal no se revierta en un futuro previsible. Los activos por impuestos diferidos que surgen de las diferencias temporales asociadas con dichas inversiones se reconocen únicamente en la medida en que resulte probable que habrá utilidades fiscales futuras suficientes contra las que se utilicen esas diferencias temporales y se espera que éstas se revertirán en un futuro cercano.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan utilizando las tasas fiscales que se espera aplicar en el período en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del período de reporte. La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Entidad espera, al final del período de reporte, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos. La Entidad evaluó sus activos por impuestos a la utilidad diferidos para cada subsidiaria, considerando sus proyecciones financieras y fiscales, las cuales incluyen el PMD y las tarifas máximas para el período 2016-2020 aprobados por la SCT.

Los impuestos a la utilidad causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en la utilidad o pérdida neta, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen fuera de ésta, como en el caso de los otros resultados integrales y de partidas del capital contable, en cuyo caso el impuesto se reconoce, respectivamente, dentro de los otros resultados integrales o como parte de la partida de capital de que se trate.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan cuando se refieren a impuestos a la utilidad correspondientes a la misma autoridad fiscal y la Entidad tiene la intención de liquidar sus activos y pasivos sobre una base neta.

o. Beneficios a los empleados

Beneficios a los empleados a corto plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el período de los servicios correspondientes, se reconoce el importe sin descontar de los beneficios que se espera pagar a cambio de dicho servicio.

Algunas subsidiarias están sujetas al pago de la Participación de los Trabajadores en las Utilidades ("PTU"), la cual se determina con base a la Ley de ISR, y se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de costos y gastos de administración en los estados consolidados de resultados y otras partidas de utilidad integral.

Pasivos reconocidos en relación con beneficios para empleados a corto plazo se valúan por el importe sin descontar de los beneficios que se espera pagar a cambio de los servicios relacionados.

Prestaciones por retiro y beneficios por terminación

Las aportaciones para planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gasto cuando los empleados han prestado los servicios que les da derecho a los beneficios.

Para los planes de beneficios definidos, el costo de tales beneficios se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con base en estudios actuariales que se realizan al final de cada ejercicio anual. La remediación, del pasivo por beneficios, que comprende las ganancias y pérdidas actuariales y el efecto de los cambios en el límite del activo (en su caso), y el rendimiento de los activos del plan (excluidos los intereses) se refleja de inmediato en el estado de situación financiera con cargo o crédito a otras partidas de utilidad integral en el período en que se producen. La remediación reconocida en otras partidas de utilidad integral no se reclasifica a la utilidad o pérdida neta; no obstante, la Entidad puede decidir en cualquier momento, su reclasificación a resultados acumulados. El costo de servicios pasados se reconoce en los resultados en el período en que se modifica el plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al principio del período al pasivo o activo por beneficios definidos netos. Los gastos por prestaciones definidas se clasifican de la siguiente manera:

? Costo del servicio (incluido el costo por servicios actuales, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).

? Los gastos (ingresos) financieros netos, y
? Remediación

Los efectos del pasivo laboral por traspasos de empleados entre empresas de la Entidad se contabilizan en otras partidas de utilidad integral. La Entidad presenta el costo del servicio y los gastos (ingresos) financieros de los costos por beneficios definidos, en la utilidad neta, como parte del costo de servicio y gastos de administración. Las ganancias y pérdidas por la reducción de servicios se contabilizan como costos por servicios pasados.

La obligación por beneficios de retiro reconocida en el estado consolidado de situación financiera representa el déficit o superávit real en los planes de beneficios definidos de la Entidad. Cualquier excedente que resulte de este cálculo se limita al valor presente de cualesquier beneficios económicos disponibles en la forma de reembolsos procedentes del plan o reducciones en las aportaciones futuras de los planes.

Un pasivo por beneficios de terminación es reconocido cuando la Entidad ya no puede retirar la oferta del beneficio por indemnización y cuando la Entidad reconoce los costos relacionados con una reestructura.

p. **Reconocimiento de ingresos**

Los ingresos se reconocen en la medida en que es probable que los beneficios económicos asociados a la transacción fluyan a la Entidad. Los ingresos se miden al valor razonable de la contraprestación cobrada o por cobrar y representan los importes cobrados o por cobrar por los bienes y servicios proporcionados en el curso normal de las actividades, teniendo en cuenta el importe estimado de cualquier descuento o bonificación que la Entidad pueda otorgar.

Los ingresos provienen principalmente de la prestación de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Ingresos por servicios aeronáuticos

La mayoría de estos ingresos provienen de servicios aeroportuarios y complementarios que corresponden al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros. Estos ingresos están regulados por la SCT a través de la tarifa máxima, la cual establece el ingreso máximo por unidad de tráfico que puede obtenerse cada año por los servicios aeronáuticos proporcionados en cada aeropuerto. Los ingresos se reconocen cuando los servicios se prestan.

Con el propósito de incrementar la demanda del transporte aéreo, la Entidad implementó la política de otorgar incentivos a las aerolíneas por concepto del incremento en el tráfico de pasajeros y apertura de nuevas rutas sujeto al cumplimiento de ciertos requisitos. Estos incentivos se registran como una reducción de los ingresos en el ejercicio en que se otorgan a los clientes.

Ingresos por servicios no aeronáuticos

Se generan principalmente por el arrendamiento de espacios comerciales en las terminales aeroportuarias (diferente a los espacios ocupados por las líneas aéreas que son esenciales para su operación), ingresos por estacionamiento, por publicidad, cuotas por concepto de acceso a terceros a áreas federales que proporcionan servicios de abastecimiento de comidas y otros servicios en los aeropuertos. Los espacios comerciales son rentados a través de contratos de arrendamiento, ya sea con rentas mensuales fijas (las cuales se incrementan cada año con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC)) o rentas basadas en una cuota mensual mínima o un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario, el que resulte mayor (rentas contingentes). Estos ingresos se reconocen cuando los servicios se prestan o cuando los arrendamientos se devengan.

Las rentas contingentes se reconocen en los resultados cuando la contingencia desaparece. Por lo tanto, durante el año, el porcentaje adicional de la renta mensual determinado con base a los ingresos de los arrendatarios se reconoce en el siguiente mes, una vez que la Entidad recibe información relacionada con las ventas de los arrendatarios. Este tratamiento contable resulta en el desfase de un mes con respecto de los ingresos contingentes de aquellos arrendatarios en los cuales los ingresos adicionales del porcentaje mensual son mayores que el ingreso mínimo mensual. Sin embargo, la Entidad revisa el efecto de este mes de desfase y considera que no es material en los resultados reportados.

Ingresos por arrendamiento

La política de la Entidad para el reconocimiento de ingresos por arrendamientos operativos se describe en el inciso e) de esta nota (la Entidad como arrendador).

Ingresos por servicios de hotelería

Se reconocen cuando los servicios se prestan.

Ingresos por servicios de construcción y costos por adiciones a bienes concesionados

Conforme al Comité de Interpretación a las IFRS (IFRIC), interpretación 12 (IFRIC 12), *Acuerdos de Concesión de Servicios*, la Entidad reconoce un ingreso y un costo por adiciones a bienes concesionados de acuerdo con el método de avance de obra derivado de las mejoras que se realizan a los aeropuertos y que se encuentran comprometidas en el PMD.

El ingreso de servicios por adiciones a bienes concesionados se determina con base en el intercambio que la Entidad está realizando con el Gobierno, ya que por una parte la Entidad construye o mejora los aeropuertos en función del PMD y en contra parte el Gobierno le otorga el derecho de obtener un ingreso por los servicios aeroportuarios prestados como contraprestación por dichos servicios de construcción. El costo por adiciones a bienes concesionados se determina de acuerdo al costo que la Entidad incurre en la realización de la construcción o mejoras tomando como base las inversiones comprometidas en el PMD, para lo cual, mediante concurso, contrata a terceros para que la realicen. El importe del ingreso y el costo son iguales debido a que la Entidad no obtiene ningún margen de utilidad en la construcción y los importes que paga se encuentran a valor de mercado.

q. **Utilidad básica y diluida por acción**

La utilidad básica por acción ordinaria se determina dividiendo la utilidad neta atribuible a la participación controladora entre el promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio. La Entidad no tiene acciones con un impacto potencial dilutivo.

Dividendos pagados, acciones ordinarias: 0

Dividendos pagados, otras acciones: 0

Dividendos pagados, acciones ordinarias por acción: 0

Dividendos pagados, otras acciones por acción: 0

Notas al pie

[1] ↑

—