

Información Financiera Trimestral

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración	2
[110000] Información general sobre estados financieros	27
[210000] Estado de situación financiera, circulante/no circulante.....	29
[310000] Estado de resultados, resultado del periodo, por función de gasto.....	31
[410000] Estado del resultado integral, componentes ORI presentados netos de impuestos.....	32
[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto	34
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Actual.....	36
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Anterior	39
[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera	42
[700002] Datos informativos del estado de resultados	43
[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses.....	44
[800001] Anexo - Desglose de créditos	45
[800003] Anexo - Posición monetaria en moneda extranjera	48
[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto.....	49
[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados	50
[800100] Notas - Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable.....	51
[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos	55
[800500] Notas - Lista de notas.....	56
[800600] Notas - Lista de políticas contables.....	58
[813000] Notas - Información financiera intermedia de conformidad con la NIC 34	59

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración

Comentarios de la gerencia [bloque de texto]

Resultados del segundo trimestre 2019

- El tráfico de pasajeros aumentó 10.7%, alcanzando 6.0 millones de pasajeros.
 - Las inversiones de capital y obras de mantenimiento mayor incluidas en los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) comprometidos, así como las inversiones de capital estratégicas durante el trimestre fueron de Ps.269 millones.
 - Los ingresos aeronáuticos aumentaron 17.9% y los ingresos no aeronáuticos crecieron 13.7%.
 - La UAFIDA Ajustada creció 22.4% a Ps.1,441 millones y la utilidad neta 19.6% a Ps.848 millones.
-

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>)
 - **,885nto lones.dos en el periodo sumaron 15 a razspitalizaci**
 - **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 las Actividades 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 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 las condiciones económicas en México, E.U.A. y/o globalmente, la situación política actual del país y el resto del mundo, las ventajas ofrecidas por los destinos de los aeropuertos de la Compañía en comparación con otros destinos con 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, entre otras.

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. Cualquier disminución en el volumen de flujo, ya sea de tráfico de pasajeros o carga y en el número de movimientos de tráfico desde y hacia 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.

Los negocios de la Compañía se podrían ver afectados de manera adversa por acontecimientos políticos globales, particularmente en relación con la política de E.U.A hacia México.

Cambios en las condiciones económicas, políticas y regulatorias en E.U.A. o en sus leyes y políticas en relación con el comercio exterior y relaciones exteriores podrían generar incertidumbre en los mercados internacionales y podrían tener un impacto negativo en la economía mexicana y sus finanzas públicas. Esta correlación se debe, en parte, a un alto nivel de actividad económica entre los dos países en general, incluyendo el comercio facilitado por el Tratado de Libre Comercio para América del Norte ("NAFTA" por sus siglas en inglés), así como su proximidad física.

Después de las elecciones presidenciales en E.U.A en noviembre de 2016, y el cambio de administración para el periodo de cuatro años partir de 2017 y hasta 2020, existe incertidumbre en relación con las futuras políticas de E.U.A. en relación con asuntos de importancia para México y su economía, particularmente respecto al comercio y migración. El 1 de octubre de 2018, México anunció que ha llegado a un acuerdo con Canadá y los Estados Unidos para modernizar su relación comercial y reemplazar NAFTA. El nuevo contrato, que se conocerá como el Acuerdo Estados Unidos México Canadá (USMCA, por sus siglas en inglés), se firmó formalmente el 30 de noviembre de 2018. A la fecha del presente Reporte, el mismo sigue sujeto a análisis y aprobación por parte del Senado mexicano, y también está sujeto a los procedimientos de implementación bajo las leyes de Canadá y Estados Unidos. Todavía hay incertidumbre sobre si y cuándo el USMCA entrará en vigor, y la Compañía no puede predecir el impacto del USMCA en industrias particulares o políticas gubernamentales y los cambios en el comercio internacional que puedan resultar.

Adicionalmente, la administración de EE.UU. está adoptando políticas de inmigración y reformas fiscales más estrictas que pudieran crear tensión entre los gobiernos de México y EE.UU. o reducir la actividad económica entre México y los Estados Unidos, afectando el flujo de viajeros entre estos países. Adicionalmente, en septiembre de 2017, la administración de EE.UU. anunció su plan de cesar el programa Acción Diferida para los Llegados en la Infancia ("DACA" por sus siglas en inglés), que permite a ciertos individuos que entraron a EE.UU. como menores indocumentados aplazar la deportación inmediata y ser elegibles para un permiso de trabajo. Debido a que la mayoría de los individuos que se benefician de este programa son de México, la terminación de este programa podría afectar las relaciones entre México y EE.UU., así como el tránsito entre los dos países. A la fecha continúa la incertidumbre acerca de si y cuándo se eliminará DACA (Acción Diferida para los Llegados en la Infancia, DACA, por sus siglas en inglés), y la Compañía no puede evaluar el impacto que puede tener en industrias particulares o en las políticas gubernamentales que puedan resultar. Si se promulga una nueva legislación federal de inmigración en los EE.UU., dichas leyes pueden contener disposiciones que podrían dificultar que los ciudadanos mexicanos viajen entre México y los Estados Unidos. Dichas restricciones podrían tener un efecto adverso importante en los resultados de la Compañía relacionados con el tráfico de pasajeros.

Asimismo, EE.UU. aprobó la Ley para trabajos y recortes de impuestos (Tax Cuts and Jobs Act), aprobada el 22 de diciembre de 2017, que, entre otras cosas, reduce la tasa de impuesto sobre la renta en EE.UU. del 35% al 20% e implementa nuevos impuestos sobre importaciones sobre ciertos bienes, aprobada el 22 de enero de 2018. La Compañía no puede predecir el impacto que estas medidas podrían tener sobre el comercio entre México y EE.UU. o si las inversiones extranjeras directas de EE.UU. en México disminuirán.

Estos factores y cambios adicionales en las políticas antes mencionadas podrían generar un impacto en el crecimiento del PIB de México, el tipo de cambio entre el dólar de E.U.A. y el peso mexicano, niveles de inversión extranjera directa e inversión de cartera en México, tasas de interés, inflación, y en la economía mexicana en general, lo cual, a su vez, podría ocasionar un impacto en los niveles de tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía y afectar de manera adversa la condición financiera y los resultados de operación 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.

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. Como resultado, México se ha visto forzado a realizar recortes al gasto público, toda vez que el petróleo es una de las mayores fuentes de ingreso en México. En años recientes, la economía de E.U.A. continuó mejorando, con el PIB incrementado a una tasa real anualizada en términos reales del 1.5% en 2016 y 2.3% en 2017 y 3.1% en 2018, respectivamente, y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía incrementó en 0.2%, 2.8% y 4.4.% respectivamente. La Oficina Presupuestaria del Congreso prevé que el PIB de México real incrementará en un 2.3% en 2019. En caso de una 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.

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. Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en 2018 la exportación de México a los E.U.A. representó aproximadamente un 79.5% de la exportación mexicana, 38.8% de la inversión extranjera directa en México proviene de los E.U.A. Según el Buró de Análisis Económico de los E.U.A., en 2018 los ingresos secundarios recibidos de E.U.A., que incluyen transferencias gubernamentales y privadas, fueron aproximadamente US\$17.2 mil millones, según el Buró de Análisis Económico de los E.U.A.

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". La Compañía es significativamente dependiente del volumen de tráfico de pasajeros aéreos en México, y el desarrollo económico negativo en México podría afectar de manera adversa el negocio y los resultados de operación de la Compañía.

Las variaciones en los precios internacionales del combustible podrían, directa o indirectamente, afectar adversamente el negocio y resultados de operación de la Compañía.

Los precios internacionales del combustible, que representan un costo importante para las aerolíneas, han disminuido en los últimos años, 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.

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

En 2016, 2017 y 2018, aproximadamente el 48.1%, el 45.4% y el 42.9% respectivamente, de pasajeros domésticos volaron desde 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.

El 3 de julio de 2017, la Comisión Federal de Competencia Económica emitió Medidas Correctivas al AICM para resolver las ineficiencias observadas en el aeropuerto durante horas congestionadas, limitando las operaciones entre las 7:00 y 22:00. Como respuesta, el 29 de septiembre de 2017, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte anunció en el Diario Oficial de la Federación los Lineamientos Generales para la asignación de slots en aeropuertos congestionados (vea "Factores de Riesgo que la Sociedad no puede predecir sobre como las regulaciones que rigen el negocio serán aplicadas"). El efecto indirecto de las nuevas regulaciones en 2017 fue una disminución en el número de vuelos y un incremento el número de cancelaciones de vuelo desde y hacia el AICM y otros destinos regionales.

Para aliviar la congestión del AICM, un nuevo aeropuerto internacional en la Ciudad de México se encontraba en construcción y se esperaba que el nuevo aeropuerto iniciara operaciones en 2020. La nueva administración que asumió el cargo el 1 de diciembre de 2018, canceló la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México. Aún hay incertidumbre respecto de los efectos, si los hay, de la cancelación del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México en las operaciones de la Compañía y los resultados en relación con el tráfico de pasajeros.

Además, la nueva administración mexicana anunció que buscaría mitigar la congestión en el aeropuerto existente al (i) convertir un aeropuerto militar que se encuentra aproximadamente 40 kilómetros (24.9 millas) fuera de la Ciudad de México (el "Aeropuerto de Santa Lucía") en un aeropuerto civil y (ii) expandir el Aeropuerto Internacional de Toluca, que se encuentra aproximadamente 60 kilómetros (37.3 millas) fuera de la Ciudad de México. Todavía hay incertidumbre sobre si o cuándo se completarán estas renovaciones y qué impacto puede tener la congestión en el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. La Compañía no puede asegurar que las operaciones del aeropuerto permanecerán en los niveles actuales o incrementarán en el futuro o que el Aeropuerto de Santa Lucía o el aeropuerto de Toluca expandido iniciarán sus operaciones a tiempo.

Es posible que no se recupere totalmente la inversión realizada en el Hotel NH Collection 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 2018 fue de \$254,551 mil según se refleja en el balance consolidado.

El Hotel NH Collection de la T2 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 2018, la ocupación anual promedio disminuyó a 83.5% de 86.3% en 2017. Adicionalmente, los ingresos totales del año ascendían a \$246,065 mil en comparación con los \$250,777 mil de 2017, y la tarifa promedio anual por habitación, fue de \$2,293 en 2018 en comparación con \$2,277 en 2017. 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.

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 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.

Acontecimientos internacionales de gran escala, incluyendo actos de terrorismo, guerras y epidemias globales, podrían tener un efecto negativo sobre la industria aeronáutica internacional y sobre las ganancias de la Compañía.

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 2016, 2017 y 2018, la TUA representó el 59.2%, 52.2% y 56.2% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, y el 63.2%, 64.2% y 65.7% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. Los sucesos tales como los conflictos en el Medio Oriente, los recientes ataques terroristas en el mundo 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.

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, probablemente afectará adversamente el volumen de pasajeros y los resultados de operación. 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 incrementarían. 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 los resultados de operación y la situación financiera 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 las organizaciones terroristas, la toma de represalias en contra de éstas, 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 (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.

El fortalecimiento en las medidas de seguridad ha resultado en el aumento de costos y pudiere requerir inversiones adicionales en el futuro.

En 2018, el 11.8% de los pasajeros atendidos por los aeropuertos de la Compañía fueron pasajeros internacionales, de los cuales, el 75.8% llegó o partió en vuelos que se originan o salen a los Estados Unidos. El negocio de viajes aéreos es susceptible al aumento de costos como resultado de la seguridad mejorada y seguros más altos. Tras los eventos del 11 de septiembre de 2001, la Compañía reforzó la seguridad en sus aeropuertos, y sus primas de seguro de responsabilidad civil general aumentaron sustancialmente. Para obtener más información sobre las pólizas de seguro de la Compañía véase, "Punto 4. Información sobre la Compañía: Propiedades, Planta y Equipo".

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 Administración Federal de Aviación de E.U.A. ("FAA") además de las directivas que emitan las autoridades mexicanas. Eventos mundiales como los ataques terroristas alrededor del mundo, 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 Organización Internacional de Aeronáutica Civil, una agencia de la Organización de las Naciones Unidas ("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 puede verse negativamente impactado por ataques terroristas en aeronaves, como los ocurridos en las aeronaves de aerolíneas internacionales operando sobre Egipto y Ucrania en 2015.

Si bien los gobiernos de otros países han acordado indemnizar a las líneas aéreas por pasivos en los que podrían incurrir como resultado de ataques terroristas, el gobierno mexicano no lo ha hecho y no ha dado ninguna indicación de ninguna intención de hacer lo mismo. Además, los precios y los suministros de combustible, que constituyen un costo significativo para las aerolíneas que utilizan los aeropuertos de la Compañía, pueden estar sujetos a aumentos resultantes de futuros ataques terroristas, un aumento general de las hostilidades internacionales o una reducción en la producción de combustible, voluntaria o de otro tipo, por países productores de petróleo. Estos aumentos en los costos de las aerolíneas han resultado en precios de boletos de avión más altos y en una menor demanda de viajes aéreos, lo que tiene un efecto adverso en los ingresos y resultados de operación de la Compañía.

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 al lento funcionamiento de los puntos de revisión, y aumentar los costos de operación de la Compañía, lo cual tendría un efecto adverso sobre el desempeño de la Compañía.

Adicionalmente, bajo 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 inversiones 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 operación del equipo de revisión de equipaje puede aumentar los gastos de la Compañía y la puede exponer a mayor responsabilidad.

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.

La Compañía incurre en gastos continuos para mantener y operar este equipo y se espera incurrir en gastos continuos para mantener cualquier equipo comprado. En el futuro, la Compañía podría estar obligada a realizar importantes inversiones de capital adicionales para elementos tales como nuevas tecnologías de revisión o equipo adicional, si los lineamientos de revisión se amplían más y requieren que se tomen medidas adicionales para cumplir con los requisitos. Por ejemplo, el reemplazo del equipo actual de revisión de equipaje con el nuevo equipo de revisión de equipaje por Tomografía Computarizada de rayos X (CTX, por sus siglas en inglés) está programado para 2022, aunque los cambios regulatorios podrían obligar a los aeropuertos de la Compañía a realizar este reemplazo antes. Además, en julio de 2016, la Dirección General de Aviación Civil

(DGAC, por sus siglas en inglés) emitió un documento titulado Recomendaciones de Seguridad de Aeropuertos, que establece que los aeropuertos deben contar con métodos alternativos para la revisión de equipaje en caso de que la tecnología de inspección utilizada ya no esté disponible. La Compañía considera que cumple con las Recomendaciones de Seguridad de Aeropuertos; sin embargo, la DGAC podría llegar a requerir inversiones adicionales. Estos gastos adicionales podrían restringir la liquidez de la Compañía y afectar adversamente sus resultados de operación.

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 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 utiliza sus aeropuertos. El número de pasajeros que utiliza 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 Florida, Puerto Rico, Cuba, Jamaica, la República Dominicana, las demás islas del Caribe y los destinos ubicados en Centroamérica.

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 el Hotel NH Collection de la Terminal 2 y podrían verse afectados en forma adversa por cualquier situación que afecte a dichos negocios.

En 2018, aproximadamente el 80.9% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía, provinieron de siete de sus trece 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. La siguiente tabla muestra el porcentaje de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía generados por sus aeropuertos, incluyendo el porcentaje de ingresos totales generados por servicios de hotelería:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018
○	
Monterrey.....	45.8%
Culiacán.....	8.8%
Chihuahua	6.2%
Ciudad Juárez.....	5.3%
Mazatlán.....	4.8%
Hotel NH Collection Terminal 2.....	3.6%
Tampico.....	3.2%
Acapulco.....	3.2%
Los seis aeropuertos restantes, Servicios Complementarios del Centro Norte y OMA Logística, S.A. de C.V. ("OMA Logística").....	19.1%
Total.....	100.0%

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 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.

Adicionalmente, los riesgos de seguridad asociados con la tecnología de la información han disminuido en años recientes debido a un incremento en los tipos más complejos de ataques cibernéticos. Una falla en o un ataque a los sistemas de tecnología de información o sobre los de los proveedores de la Compañía podrían afectar el negocio o resultar en la divulgación o uso inadecuado de nuestra información confidencial o personal, que podría causar una interrupción significativa de servicios y otras dificultades operativas y un incremento de costos, que podría resultar en pérdidas. Aunque se están realizando acciones continuas para mejorar y monitorear los sistemas de tecnología de información de la Compañía, estos sistemas siguen siendo vulnerables a fallas o accesos no autorizados que pudieran afectar de manera adversas nuestras operaciones, condiciones financieras y liquidez.

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, perspectivas 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, el parque industrial OMA-VYNMSA y el negocio de OMA Carga que opera la Compañía podrían afrontar competencia por parte de terceros que desarrollen proyectos similares en zonas adyacentes a los aeropuertos de la Ciudad de México y a Monterrey. A pesar de los esfuerzos de la Compañía por mantener a sus clientes, no se puede predecir si los clientes de la Compañía continuarán ocupando sus espacios comerciales o terminen sus contratos. En adición, el crecimiento continuo del parque industrial OMA-VYNMSA también podría declinarse 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.

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 2018, Aeroméxico y sus filiales representaron el 24.5%, VivaAerobus representó el 21.2%, Volaris representó el 17.5% e Interjet representó el 14.2%. 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.

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. Adicionalmente, cualquier accidente, incidente u otro evento que afecte la percepción de los estándares de seguridad de cualquiera de las aerolíneas principales podría afectar su imagen y generar una percepción pública de que es menos segura o confiable que otras aerolíneas. Estos eventos podrían afectar la demanda de consumidores y el número de pasajeros de la aerolínea, afectando el negocio, los resultados de operación, las perspectivas y la condición financiera de la Compañía.

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 contrato, el cual reemplazó el contrato que estaba vigente desde 1960, 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 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.

Conflictos laborales colectivos en México podrían afectar de manera adversa las operaciones de la Compañía

Ciertos eventos tales como la ratificación por parte del Senado del Convenio 98 relativo al derecho de libre sindicación y de negociación colectiva, el capítulo laboral del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, que podría sustituir al TLCAN, y las iniciativas presentadas ante el Congreso de la Unión para modificar la Ley Federal del Trabajo, han causado una desestabilización en el entorno laboral colectivo en México que, entre otras cosas, se ha manifestado en alrededor de 45 huelgas en la ciudad de Matamoros, Tamaulipas. La mayoría de las empresas que se han visto afectadas por dichas huelgas se han allanado a las pretensiones de los sindicatos con aumentos salariales y prestaciones significativas.

Adicionalmente, la creación de nuevas centrales obreras con el propósito de disputar los contratos colectivos de trabajo a los sindicatos actuales, el incremento del 16.21% del salario mínimo general y del 100% en el salario mínimo aplicable en los municipios de la franja fronteriza del norte del país han contribuido a dicha inestabilidad. Adicionalmente, en los últimos meses los trabajadores y sus sindicatos han reclamado incrementos salariales superiores a los de años anteriores.

La Compañía no puede predecir el impacto o efecto que la inestabilidad puede tener en los resultados de operación o la situación financiera de la Compañía. Cualquier aumento en las exigencias de los empleados sindicalizados de la Compañía podría ocasionar un aumento en los costos laborales, lo cual podría tener un impacto negativo en los resultados de operación 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 de que surgiera algún conflicto laboral con los empleados de la Compañía, incluyendo conflictos con sus empleados sindicalizados (mismos que al 31 de diciembre de 2018, representaban el 59.2% 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 modificaciones materiales a las condiciones laborales que ofrece la Compañía y otras operadoras de aeropuertos en México, las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas negativamente por las actividades del sindicato, incluyendo huelgas organizadas u otros paros laborales.

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 los aeropuertos de la Compañía, dichos ingresos se verían afectados.

Durante los últimos años, algunas aerolíneas han reportado pérdidas. 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, la Compañía no cuenta 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 podrían rehusarse a pagar ciertos aumentos en determinados precios de sus servicios aeronáuticos.

En el pasado, 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 estableció precios específicos para los servicios aeronáuticos regulados aplicables a las aerolíneas clientes de la Compañía. No obstante que al 19 de abril de 2019, 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. La Compañía no puede 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 costos adicionales para la Compañía.

La operación de la Compañía depende de su equipo directivo por su conocimiento y experiencia y la pérdida de ejecutivos relevantes podría afectar sus operaciones.

El desempeño actual y futuro de las operaciones de la Compañía depende de manera significativa en la aportación continua de sus directores y demás empleados clave. Con la finalidad de alcanzar los objetivos de cada puesto de administración o clave, la capacidad, experiencia, aptitud y conocimiento de cada candidato son tomados en cuenta para fines de reclutamiento y distribución de personal. La Compañía no puede garantizar que en un futuro su equipo ejecutivo será mantenido, o que, si se incorporan nuevos ejecutivos, éstos tendrán el mismo nivel de conocimiento y experiencia. La potencial falta de un equipo directivo clave podría afectar de forma adversa las operaciones, situación financiera y resultados de operación.

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 las 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 calculado créditos fiscales en contra de la Compañía 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 así como los créditos fiscales calculados o 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. La Compañía considera que no hay fundamentos legales que permitan a los municipios recaudar dichos impuestos y, aunque se pretende defender esa posición vigorosamente, si los procedimientos son presentados ante las autoridades, la Compañía no puede asegurar que tendrá éxito en dicha defensa. Véase "Punto 8. Información Financiera — Procedimientos Legales — Reclamaciones de Impuestos a la Propiedad" para una discusión completa de estos procedimientos de impuestos a la propiedad. Operadores aeroportuarios que han impugnado las determinaciones de impuestos prediales similares han sido obligados a presentar fianzas materiales 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.

Además, si el gobierno mexicano cambia las leyes actuales o si la Compañía no prevalece en ninguno de los procedimientos, estas obligaciones fiscales podrían tener un efecto adverso en la condición financiera de la Compañía y en sus resultados de operación.

La incapacidad de generar suficientes utilidades fiscales futuras o cambios adversos a las leyes fiscales, los requisitos regulatorios o las normas contables, podría tener un impacto negativo en la recuperabilidad de ciertos activos por impuestos diferidos.

La Compañía reconoce los activos por impuestos diferidos relacionados con las pérdidas fiscales arrastradas y las diferencias temporales deducibles solo en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios fiscales futuros contra los cuales se puedan utilizar dichas pérdidas fiscales arrastradas y las diferencias temporales. Los activos por impuestos diferidos netos ascendieron a aproximadamente \$132,792 al 31 de diciembre de 2018. Los activos por impuestos diferidos se cuantifican sobre la base de las tasas fiscales y normas contables vigentes actualmente y están sujetos a cambios como resultado de futuros cambios en las leyes fiscales o las normas para el cálculo de las ganancias fiscales y las pérdidas permisibles. El no generar suficientes ganancias imponibles futuras o los cambios en las leyes fiscales o en las normas contables puede reducir el monto

recuperable estimado de los activos por impuestos diferidos netos de la Compañía. Dicha reducción podría tener un efecto adverso en la condición financiera y en los resultados de operación de la Compañía. Para obtener más información sobre los activos por impuestos diferidos véase, Nota 4.p. de los estados financieros consolidados auditados de la Compañía. Véase "Punto 5. Revisión Operativa y Financiera y Prospectos - Políticas Contables Críticas - Impuestos Sobre la Renta diferidos".

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.

Los desastres naturales podrían 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. 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. Aunque los vecinos afectados presentaron reclamaciones por los daños causados en contra del aeropuerto de Tampico, la compañía de seguros rechazó las reclamaciones de los vecinos alegando que los daños fueron provocados por un desastre natural. Adicionalmente, el hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM fue cerrado temporalmente después del terremoto del 19 de septiembre de 2017. Aunque el hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM no sufrió daños estructurales, algunos servicios del hotel fueron interrumpidos y las operaciones del hotel fueron suspendidas hasta el 25 de septiembre de 2017.

Cualquiera de estos eventos pudiera reducir el volumen tanto en tráfico de pasajeros como de carga en los aeropuertos de la Compañía y el volumen de huéspedes en el hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM. Por ejemplo, el tráfico internacional de pasajeros disminuyó 1.2% durante septiembre de 2017, en parte debido a la cancelación de vuelos a causa de los huracanes Harvey y Max. 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 Monterrey, 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, prospectos 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 los títulos de concesión.

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 y vigilancia) necesarios para sus operaciones. En caso de que los 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.

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 los aeropuertos de la Compañía no tienen a sus empleados registrados en el IMSS, la Compañía podría ser responsable solidaria del pago de obligaciones de seguridad social que aquéllos puedan tener, así como por cualquier sanción aplicable.

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, ésta 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, la Compañía concluyó 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 para vuelos comerciales 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 Aeronáutica Civil ("DGAC") como parte de las inversiones hechas por la Compañía en la concesión del aeropuerto. La Compañía recibió autorización de la DGAC para asignar \$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.

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 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 Compañía podría no ser capaz de detectar operaciones de lavado de dinero u otras actividades ilegales o inapropiadas, que la pudieran exponer a responsabilidades adicionales y afectar adversamente sus operaciones y resultados.

La Compañía debe cumplir con la legislación antilavado de dinero y anti-terrorismo y demás regulaciones en México. Dicha legislación requiere que se adopten e implementen ciertas políticas y procedimientos diseñados para detectar y prevenir operaciones con terceros involucrados en actividades de lavado de dinero o terrorismo. Aunque se han adoptado tales políticas y procedimientos, estos procedimientos requieren servicios relacionados con terceros que no se encuentran bajo el control de la Compañía, incluyendo terceros proveedores de servicios gratuitos o minoristas, restaurantes y demás arrendatarios comerciales que arriendan estaciones en el aeropuerto. En la medida en que no se cumpla totalmente con las leyes y reglamentos aplicables o no se detecten actividades ilegales llevadas a cabo por terceros, las autoridades competentes podrán imponer ciertas multas en contra de la Compañía y su reputación podría verse adversamente afectada.

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 inversiones de capital significativas. 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.

Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio

La Compañía presta un servicio público regulado por el gobierno mexicano, y la flexibilidad en la gestión de actividades aeronáuticas está limitada por el marco regulatorio en el que la Compañía opera.

Los derechos aeronáuticos de la Compañía impuestos a aerolíneas y pasajeros se encuentran regulados, como en la mayoría de los aeropuertos en otros países. En 2016, 2017 y 2018, aproximadamente el 69.8%, 61.0% y 65.0% respectivamente, de los ingresos totales de la Compañía, y aproximadamente 74.4%, 74.9% y 76.0%, respectivamente, del total de sus ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos fueron generados por servicios aeronáuticos, que se encuentran sujetos a regulaciones de precios conforme a las tarifas máximas de la Compañía. Estas regulaciones podrían limitar la flexibilidad de la Compañía para operar sus actividades aeronáuticas, lo que podría tener un efecto material adverso sobre su negocio, los resultados de operación, perspectivas y condición financiera. Adicionalmente, varios de los reglamentos aplicables a las operaciones de la Compañía que afectan su rentabilidad se encuentran autorizados (como en el caso de los programas maestros de desarrollo) o establecidos (como en el caso de las tarifas máximas) por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes durante periodos de cinco años. Generalmente, la Compañía no tiene la capacidad de modificar de manera unilateral sus obligaciones (tal como las obligaciones de inversión conforme a sus programas maestros de desarrollo o las obligaciones conforme a sus concesiones de prestar un servicio público) o aumentar sus tarifas máximas aplicables conforme a dichas regulaciones si el tráfico de pasajeros u otras asunciones sobre las cuales las regulaciones se basan cambiaran durante el periodo aplicable. Adicionalmente, este sistema de regulación de precios puede ser modificado en el futuro de manera que cause que las fuentes adicionales de ingresos de la Compañía sean reguladas.

Los resultados de las operaciones de la Compañía pueden verse afectados negativamente por los ajustes de eficiencia requeridos a sus tasas máximas.

Las tarifas máximas de la Compañía en México están sujetas a ajustes anuales de eficiencia, que tienen el efecto de reducir las tasas máximas para cada año a efecto de reflejar las mejoras de eficiencia proyectadas. Para el período de cinco años concluido el 31 de diciembre de 2015 y el 31 de diciembre de 2020, las tarifas máximas aplicables a los aeropuertos de la Compañía reflejaron una mejora de eficiencia anual del 0.70%. Los futuros ajustes anuales de eficiencia serán determinados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en relación con el establecimiento de las tarifas máximas de cada aeropuerto mexicano cada cinco años. Para obtener una descripción de estos ajustes de eficiencia, véase "Punto 4. Información sobre la Compañía — Marco Regulatorio — Regulación de Ingresos — Metodología para determinar las tasas máximas futuras." La Compañía no puede garantizar mejoras de eficiencia suficientes para mantener o aumentar sus ingresos operativos como resultado de la disminución progresiva en cada una de las tasas máximas de cada uno de sus aeropuertos.

La Compañía no puede predecir la manera en la que las regulaciones que rigen su negocio serán aplicadas.

Muchas de las leyes, reglamentos e instrumentos que regulan el negocio de la Compañía fueron adoptados o entraron en vigor en 1999, y solo existe un historial limitado que podría permitir a la Compañía predecir el impacto de dichos requisitos legales en sus operaciones futuras. La legislación

mexicana establece rangos de sanciones que pueden ser impuestas si la Compañía incumple con los términos de alguna de sus concesiones, la Ley de Aeropuertos mexicana y sus reglamentos y demás legislación aplicable. La Compañía no puede predecir las sanciones que serían probablemente impuestas por alguna violación dentro de estos rangos. Puede enfrentarse a dificultades para cumplir con estas leyes, reglamentos e instrumentos.

Aunque los programas maestros de desarrollo y las tarifas máximas hasta el 2020 han sido establecidas, la Compañía no puede predecir lo que el Programa Maestro de Desarrollo para 2021 y los siguientes años establecerá. Al momento de determinar las tarifas máximas para el siguiente periodo de cinco años (de 2021 a 2025), distintas entidades (por ejemplo, la Comisión Federal de Competencia Económica, o la "Comisión de Competencia") y las aerolíneas que operan en los aeropuertos de la Compañía podrían solicitar a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte que modifique las tarifas máximas, reduciendo por lo tanto la rentabilidad de la Compañía. Las leyes y reglamentos que regulan el negocio, incluyendo los procesos de fijación de tarifas y la Ley de Aeropuertos mexicana, podrían ser modificadas en un futuro o ser aplicadas o interpretadas de manera que tuvieran un efecto material adverso sobre los negocios, resultados de operación, perspectivas y condición financiera de la Compañía.

Adicionalmente, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes anunció en 2013 que tiene la intención de establecer una nueva agencia regulatoria independiente, la Agencia Federal de Aviación Civil, que se espera que tenga funciones similares a las de la Dirección General de Aeronáutica Civil, o "DGAC" de establecer, coordinar, supervisar y controlar el transporte aéreo internacional y nacional, así como los aeropuertos, servicios complementarios y en general todas las actividades relacionadas con la aviación civil. La Compañía no puede predecir si o cuando será constituida esta nueva agencia, el alcance de sus facultades, las acciones que tomará en el futuro o el efecto de cualquiera de sus acciones sobre su negocio.

El 20 de febrero de 2014, un proyecto de la nueva Ley Federal de Competencia Económica fue presentado ante el Congreso de México en adición a y como resultado de ciertas reformas constitucionales a la Constitución Mexicana aprobadas en 2013. El proyecto fue aprobado y publicado el 23 de mayo de 2014. La ley otorga poderes más amplios a la Comisión Federal de Competencia Económica o Comisión de Competencia, incluyendo la facultad de regular líneas de crédito esenciales, ordenar la desinversión de activos y eliminar barreras de competencia con la finalidad de promover el acceso al mercado. La nueva ley también establece cambios importantes respecto de fusiones y comportamientos anticompetitivos, incrementa las responsabilidades y el monto de las multas que pueden ser impuestas por violaciones a la ley y limita la disponibilidad de recursos legales contra la aplicación de la ley. La Comisión de Competencia podrá por lo tanto determinar que los servicios que la Compañía presta en sus aeropuertos son esenciales y que se requiera la implementación de cambios significativos en la operación de sus negocios y por lo tanto generar un impacto significativo sobre sus resultados de operación.

Por ejemplo, de conformidad con la nueva Ley Federal de Competencia Económica, la Comisión de Competencia determinó que los slots asignados a las aerolíneas en el AICM constituyen un servicio esencial. La Comisión de Competencia encontró que la asignación de slots lleva a vuelos retrasados y cancelados y, entre otras cosas, dificulta la entrada de nuevos competidores. El 3 de julio de 2017, la Comisión de Competencia emitió una serie de medidas correctivas (las "Medidas Correctivas") para el AICM con la finalidad de abordar las ineficiencias y efectos anti-competencia observados en dicho aeropuerto.

En respuesta a los hallazgos de la Comisión de Competencia, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó una reforma al reglamento de la Ley de Aeropuertos en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017, así como lineamientos generales para la asignación de slots en aeropuertos congestionados (los "Lineamientos Generales"). La Comisión de Competencia encontró que las reformas emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no proporcionaban una solución a los asuntos que la Comisión de Competencia había abordado y que los Lineamientos Generales se contradecían directamente con las Medidas Correctivas. Como resultado, la Comisión de Competencia presentó una controversia constitucional ante la Suprema Corte de Justicia de México, argumentando que la Comisión de Competencia, y no la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene la facultad para regular la asignación de slots como servicio público esencial. Al 19 de abril de 2019, la Suprema Corte de Justicia no ha resuelto la controversia. Si la Suprema Corte de Justicia falla a favor de la Comisión de Competencia y limita las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Comisión de Competencia podrá establecer nuevas reglas o reglamentos, que podrían afectar adversamente el negocio, los resultados de operación, la perspectivas y condición financiera de la Compañía.

Aunque ninguno de sus aeropuertos ha sido declarado como congestionado a la fecha del presente reporte, la Compañía no puede predecir si y cuándo pasará lo anterior. De manera similar, no puede predecir si la Comisión de Competencia declarará a cualquiera de sus aeropuertos, o cualquier servicio complementario o comercial prestado en los aeropuertos, como servicios esenciales, y de manera consecuente, establezca reglas, recomendaciones, lineamientos o condiciones que pudieran limitar o restringir los ingresos aeronáuticos y/o no aeronáuticos de la Compañía.

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. 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 periodo 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.

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. La Compañía no puede predecir qué impacto puede tener dicha degradación en el tráfico de pasajeros, en sus resultados de operación, o en la percepción pública respecto de la seguridad en sus aeropuertos.

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 las tarifas 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 2018, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía representaron aproximadamente el 97.8% de la cantidad que ésta 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 tarifas 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.

Las tarifas específicas 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. Información sobre la Compañía – Régimen Legal - Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados".

La depreciación del Peso podría causar que la Compañía exceda las 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 las tarifas específicas 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 las TUA 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. Del 31 de diciembre de 2016 al 31 de diciembre de 2017, el peso se apreció ligeramente por aproximadamente 4.7%, pasando de \$20.62 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2016 a \$19.64 pesos por dólar el 31 de diciembre

de 2017. Entre el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2018, el peso se mantuvo igual, en \$19.64 pesos por dólar. Al 19 de abril de 2019, el tipo de cambio era de \$18.77 pesos por dólar.

El Gobierno Mexicano 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 ésta y a cualesquier otras personas afectadas por cualesquier 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 Mexicano 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 el municipio 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 el aeropuerto de la Compañía ubicado 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

podrían 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—Otogamiento de Nuevas Concesiones".

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podría requerir que la Compañía controle ciertos movimientos de aeronaves en sus aeropuertos que no controla actualmente, lo que podría resultar en un aumento de los costos.

Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano o "SENEAM", podría requerir que la Compañía controle ciertos movimientos de aeronaves en sus aeropuertos que no controla actualmente, lo que podría resultar en un aumento de los costos. SENEAM puede requerir que la Compañía administre y controle los movimientos de aeronaves dentro y fuera de sus puertas de llegada y salida, y las ubicaciones remotas de embarque en sus aeropuertos. Si SENEAM requiere que la Compañía controle, o si la Compañía, con fines de eficiencia, solicita el control de estos movimientos de aeronaves directamente en cualquiera o todos sus otros aeropuertos en el futuro, los resultados de las operaciones de la Compañía podrían verse afectados negativamente por el aumento de los seguros operativos y los costos de responsabilidad derivados de la asunción de estas obligaciones.

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. 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.

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. Adicionalmente, en noviembre de 2017, el gobierno mexicano removió los controles al precio de la gasolina y el diésel. 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.

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 podrían afectar negativamente sus actividades y resultados de operación.

En 2016, 2017 y 2018, los pasajeros terminales nacionales han representado aproximadamente el 87.3%, el 87.6% y 88.2% 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 prevalcientes 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

correlación podría tener un impacto en el crecimiento del PIB y en otras condiciones macroeconómicas. La economía mexicana alcanzó un crecimiento real en el PIB del 2.0%, 2.0% y 2.3% en 2018, 2017 y 2016, respectivamente, y se estima que crecerá en 2.0% y 2.4% en 2019 y 2020, respectivamente, de acuerdo con el Banco Mundial.

Durante el 2018, el promedio de las tasas de interés de referencia en México aumentó 93 puntos básicos comparado con el 2017. Las tasas de interés anualizadas de Certificados de la Tesorería de la Federación ("CETES") a 28 días promedió aproximadamente, 3.0%, 3.0%, 4.2%, 6.7% y 7.6% para 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018 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 en México, incluyendo el resultado de las recientes elecciones nacionales presidenciales y legislativas en México, podrían afectar de manera adversa y material la economía mexicana y el clima político, y a su vez, las operaciones de la Compañía.

Las elecciones presidenciales y federales del Congreso en México se llevaron a cabo el 1 de julio de 2018. El Sr. Andrés Manuel López Obrador, miembro del Movimiento Regeneración Nacional (Morena), fue elegido Presidente de México y asumió el cargo el 1 de diciembre de 2018, en sustitución del Sr. Enrique Peña Nieto, miembro del Partido Revolucionario Institucional (PRI). El mandato del presidente López Obrador concluirá el 30 de septiembre de 2024. Históricamente, el presidente mexicano ha influenciado fuertemente nuevas políticas y acciones gubernamentales que impactan la economía mexicana. La Compañía no puede asegurar que la administración actual mantendrá políticas de negocio amigables y políticas económicas de mercado abierto, así como políticas que estimulen el crecimiento económico y estabilidad social. La nueva administración podría implementar cambios sustanciales en la legislación, políticas y regulaciones en México, que podrían afectar de manera adversa las operaciones de la Compañía, su condición financiera, resultados de operación y perspectivas. Adicionalmente, cualesquier acciones realizadas por la nueva administración pueden llevar a disturbios, protestas y saqueos que podrían afectar de manera adversa las operaciones de la Compañía. La condición financiera y resultados de operación podrían verse adversamente afectados por cambios en el clima político mexicano, en la medida en que dichos cambios afecten las políticas, crecimiento, estabilidad, proyección o ambiente regulatorio económico del país.

Además, tras las elecciones del Congreso el 1 de julio de 2018, Morena obtuvo la mayoría absoluta en la Cámara de Diputados de México y, junto con sus partidos políticos aliados (Partido del Trabajo y Partido Encuentro Social), obtuvieron la mayoría en el Senado mexicano. Los miembros recién elegidos del Congreso de México tomaron posesión del cargo el 1 de septiembre de 2018. La Compañía no puede asegurar que Morena y sus partidos políticos aliados no presentarán nuevas iniciativas de ley ni modificarán la legislación existente que, a su vez, podría resultar en condiciones económicas o políticas que puedan afectar material y adversamente el negocio de la Compañía. Los cambios en las leyes, políticas públicas o regulaciones pueden afectar el ambiente político y económico de México, y en consecuencia, contribuir a una incertidumbre económica y volatilidad aumentada de los mercados de capitales mexicanos y en valores emitidos por sociedades mexicanas.

Adicionalmente, el negocio de la Compañía podría verse afectado de manera adversa por las fluctuaciones en el valor del dólar de EE.U.U. contra el peso mexicano, la inflación, las tasas de intereses, reformas legales y demás desarrollos políticos o sociales en México sobre los que la Compañía no tiene control. Cualquiera de los anteriores podría afectar adversamente la situación económica en México, y a su vez, el negocio, los resultados de operación, condición financiera y la capacidad de la Compañía para solventar sus obligaciones.

Eventos adversos domésticos podrían impactar negativamente las operaciones de la Compañía.

Las operaciones de los aeropuertos de la Compañía pueden ser interrumpidas debido a las acciones de terceros, tales como protestantes o manifestantes, los cuales escapan del control de la Compañía. El nuevo presidente de México asumió el cargo el 1 de diciembre de 2018 y cualquier acción que lleve a cabo la nueva administración o la oposición, puede resultar en disturbios, protestas, manifestaciones y revueltas que pudieran afectar de manera adversa los ingresos de y la seguridad en los aeropuertos de la Compañía, y pudiera restringir la habilidad de la Compañía de expandir sus operaciones. Cualquier interrupción a las operaciones de la Compañía, o cualquier consecuencia adversa que pueda resultar de protestas o revueltas, incluyendo retrasos en los vuelos, cese de labores o algún evento similar, pudiera tener un efecto material adverso en la operación de los aeropuertos de la Compañía o en sus resultados de operación.

Manifestaciones y disturbios llevados a cabo en las 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 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 2016 y el 31 de diciembre de 2017 el precio se apreció en un 4.7% de \$20.62 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2016 a \$19.64 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2017. Entre el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2018 el precio se mantuvo igual en \$19.64 pesos por dólar. Durante el comienzo de 2019, el peso se recuperó, alcanzando \$18.77 pesos por dólar el 19 de abril de 2019.

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 cambiaras. Al 31 de diciembre de 2018, la Compañía tenía US\$13.2 millones en pasivos denominados en dólares representando 5.6% de la deuda.

Adicionalmente, la depreciación del peso también podría afectar a algunas aerolíneas que son clientes de la Compañía, por operar 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.

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, particularmente extorsión y narcotráfico, 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 y nacional de pasajeros que se dirigen a o viajan dentro de México. La advertencia de viaje emitida por el Departamento de Estado de E.U.A. (Buró de Asuntos Consulares) el 15 de noviembre de 2018 (la "Asesora de Viaje"), recomienda a los ciudadanos norteamericanos abstenerse de realizar viajes a los estados de Colima, Tamaulipas, Guerrero, Michoacán y Sinaloa (con excepción de la ciudad de Mazatlán). Esta Asesora de Viajes también recomienda a los ciudadanos de E.U.A. abstenerse de realizar viajes no esenciales a ciudades, estados y otras regiones, como Chihuahua, Coahuila, las áreas del estado de Jalisco que colindan con el estado de Michoacán y Zacatecas, la frontera este de Sonora, misma que colinda con el estado de Chihuahua, Durango, Nuevo León (incluyendo el área metropolitana de Monterrey), San Luis Potosí y Zacatecas, entre otras. La violencia relacionada con el tráfico de drogas y otros incidentes del crimen organizado pueden no ser controlados, lo que ocasionaría un efecto material adverso en el negocio, resultados de operación, prospectos y en la condición financiera de la Compañía.

En enero de 2019, el gobierno mexicano implementó medidas para reducir el robo de combustible transportado en ductos operados por la Empresa Productiva del Estado Petróleos Mexicanos (PEMEX) en todo México. Como resultado de estas medidas, algunos estados de México, como el Estado de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Tamaulipas y Nuevo León, se han visto afectados por la escasez de gasolina para uso de automóviles a la fecha del Presente Reporte. Si bien no ha habido escasez de combustible para aviones, la Compañía no puede asegurar que las acciones futuras tomadas por el gobierno mexicano contra el robo de combustible no afecten la disponibilidad de combustible para aeronaves en los estados donde se encuentran los aeropuertos de la Compañía, lo que, a su vez, podría tener un efecto adverso en sus operaciones.

El valor y precios de valores emitidos por empresas mexicanas podrían verse afectados por acontecimientos ocurridos en otros países.

Los precios de mercado de los valores de emisoras mexicanas (incluyendo la Compañía) 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 adoptado medidas y políticas que busquen proteger a los productores norteamericanos, incluyendo la renegociación de los términos y condiciones del NAFTA y aumentos en las tarifas, y estas manifestaciones han causado una fuerte volatilidad en los mercados financieros. La Compañía no puede asegurar que las políticas adoptadas por la 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 pueda 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 expandir sus aeropuertos.

La expansión, desarrollo y crecimiento de los aeropuertos de la Compañía, ocasionalmente, 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.

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

El nivel de regulación ambiental en México está aumentando y la aplicación de las leyes ambientales se ha vuelto más común. Por ejemplo, México lanzó un nuevo mercado de dióxido de carbono ("CO₂") en 2018. El mercado requiere que las industrias que generan más de cierta cantidad de emisiones de CO₂ paguen por los derechos al exceso de emisiones. A partir de 2019, la legislación también exige que las empresas informen sobre sus emisiones globales según lo verificado por el Registro Nacional de Emisiones de México. Además, se están discutiendo nuevos estándares de calidad del agua, lo que requeriría una mayor calidad del agua para toda la eliminación de aguas residuales de la Compañía. No se puede garantizar que las regulaciones ambientales o su aplicación no cambien de una manera que pueda tener un efecto material adverso importante en el negocio, resultados de operación, prospectos o condición financiera de la Compañía.

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.

Adicionalmente, doce de los aeropuertos de la Compañía han recibido la Certificación de Calidad Ambiental otorgada por 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.

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, no hay precedentes en los que tribunales mexicanos hayan resuelto la violación de los consejeros a sus responsabilidades fiduciarias. Como resultado, 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.

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.

La Ley Mexicana y los estatutos de la Compañía 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, los estatutos de la Compañía 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 llegare 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 revelación 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 revelación 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 los Accionistas de la Compañía.

Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V. ("CONOISA") y 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, es propietario, indirectamente, del 14.5% 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 (ICA Infraestructura, S.A. de C.V. es propietario del 0.01% restante). SETA, por su parte, es propietaria de las acciones Serie BB que representan el 12.6% del capital social de la Compañía. SETA es una subsidiaria directa de CONOISA y CONOISA a su vez es una subsidiaria directa de ICA Tenedora, S.A. de C.V. ("ICATEN"). 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, 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".

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. 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.

Adicionalmente, en relación con la reestructura corporativa y de deuda llevada a cabo por Empresas ICA, ICATEN se constituyó el 14 de marzo de 2017 y Empresas ICA transfirió todas las acciones de sus subsidiarias directas, incluyendo las de CONOISA e indirectamente las de la Compañía, a ICATEN. El 25 de agosto de 2017, Empresas ICA y algunas de sus subsidiarias, incluyendo ICATEN y CONOISA, presentaron una solicitud de concurso mercantil con plan de reestructura previo (el "Plan Concursal de ICA") ante los tribunales competentes en materia concursal de México. De conformidad con el Plan Concursal de ICA, todas las sociedades solicitantes reconocieron deuda no garantizada la cual fue pagada con acciones representativas del 99.99% de capital social de ICATEN, resultando en un cambio en la estructura de la controladora indirecta de la Compañía. El 1 de marzo de 2018, los tribunales competentes en materia de concursos mercantiles aprobaron el Plan Concursal de ICA; la sentencia fue publicada el 2 de marzo de 2018 y entró en vigor el 23 de marzo de 2018.

Los intereses de SETA y CONOISA, así como aquéllos de cualquier nuevo accionista de control de ICATEN, 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, el principal accionista de la Compañía, venda o de cualquier forma transfiera 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.

Riesgos relacionados con los ADS de la Compañía.

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 se consideren importantes para determinar si se presenta dicha solicitud.

La Compañía puede no 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 solo 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, 11 rutas iniciaron operación en los aeropuertos del Grupo, de las cuales 7 corresponden a destinos nacionales y 4 a internacionales. El número de rutas canceladas en el trimestre fue de 1. La oferta de asientos se incrementó 8.2% con respecto al mismo trimestre del año anterior.

El **total de tráfico de pasajeros** creció 10.7%. La mezcla de pasajeros fue de 89.1% nacionales y 10.9% internacionales.

El **tráfico de pasajeros nacionales** se incrementó 10.5%. Doce aeropuertos de OMA registraron crecimiento. Los aeropuertos con los mayores crecimientos en el tráfico de pasajeros son:

- **Monterrey (+6.8%)**, principalmente en las rutas a Cancún, Ciudad de México, Guadalajara y Tijuana.
- **Ciudad Juárez (+22.1%)**, por las rutas a la Ciudad de México, Bajío y Cancún.
- **Culiacán (+11.8%)**, en las rutas a Tijuana, Ciudad de México y Guadalajara.
- **Acapulco (+27.3%)**, en la ruta a la Ciudad de México.

El **tráfico de pasajeros internacionales** se incrementó 11.7%. Once aeropuertos de OMA registraron crecimiento, destacando Monterrey (+13.2%), derivado del volumen de pasajeros en la ruta a Houston.

Actividades Comerciales

OMA implementó 16 iniciativas comerciales durante el trimestre. El nivel de ocupación en las áreas comerciales dentro de los edificios terminales de OMA cerró en 99.2%.

Servicios de Hotelería

- **Hotel NH Collection T2:** registró una tasa de ocupación promedio de 83.4%, mayor en 5.1 puntos porcentuales en relación al segundo trimestre del año anterior. La tarifa promedio por habitación fue de Ps.2,239.
- **Hotel Hilton Garden Inn:** registró una tasa de ocupación promedio de 77.9%, mayor en 0.6 puntos porcentuales, con una tarifa promedio por habitación de Ps.2,226.

Operaciones OMA Carga

- **OMA Carga:** durante el trimestre, se operó un total de 8,050 toneladas, 14.1% menor al 2T18, principalmente por una caída en la carga terrestre procesada como consecuencia de un menor dinamismo en este segmento y por una mayor competencia de otros recintos fiscales

Operaciones Servicios Industriales

- **OMA VYNMSA Aero Industrial Park:** generó ingresos por Ps.9.4 millones, 63.3% mayor, debido a la renta de seis naves industriales en comparación con tres naves en 2T18.

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

Resultados Financieros Consolidados Trimestrales

Ingresos

Los **ingresos aeronáuticos** crecieron 17.9%.

Los **ingresos no aeronáuticos** se incrementaron 13.7%. El ingreso no aeronáutico por pasajero fue de Ps.76.4.

Las **actividades comerciales** crecieron 19.9%. Los giros con mayor crecimiento fueron:

- **Estacionamientos**, +17.8%, debido a un mayor número de usuarios y de ticket promedio, principalmente en los aeropuertos de Monterrey, Ciudad Juárez y Chihuahua.
- **Restaurantes**, +24.6%, debido principalmente a mayores ingresos por participaciones en Monterrey, Ciudad Juárez y Mazatlán, así como al inicio de operación de restaurantes en aeropuertos con nuevas y/o renovadas superficies comerciales como Monterrey, San Luis Potosí y Acapulco.
- **Arrendadoras de Autos**, +17.5%, derivado del arrendamiento de 17 nuevos espacios en los últimos doce meses y por la mejora de condiciones contractuales.
- **Salones VIP**, +53.8%, debido al crecimiento en el número de accesos, así como a la apertura de salones en Acapulco, San Luis Potosí y en la Terminal B de Monterrey.

Las **actividades de diversificación** aumentaron 6.8%, principalmente por un mayor ingreso de hotelería y por la contribución del parque industrial.

Los **ingresos de construcción** representan el valor de las mejoras en bienes concesionados realizadas durante el trimestre. 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.

Costos y Gastos de Operación

La suma del **costo de servicios de aeropuertos y los gastos generales y de administración (G&A)** creció 3.0%, principalmente un incremento en los honorarios profesionales y gastos generales, parcialmente compensados por un menor costo de electricidad y agua, y primas de seguros. Adicionalmente, la adopción de la NIIF 16 ("Arrendamientos") generó una reducción en gasto por concepto de rentas de Ps.2.0 millones, incluidos en otros costos y gastos, así como una disminución en el gasto de servicios de hotelería por Ps.6.7 millones.

La **provisión de mantenimiento mayor** registró un cargo por Ps.61 millones. Al cierre del trimestre, el saldo de la provisión en el estado de situación financiera es de Ps.987 millones.

El **derecho de uso de activos concesionados (DUAC)** aumentó 17.8%, como consecuencia de mayores ingresos; la **asistencia técnica** disminuyó 8.5%. A partir del mes de enero de 2019, la contraprestación por asistencia técnica corresponde al 3.0% del EBITDA de las concesiones aeroportuarias antes de asistencia técnica, en comparación con 4.0% aplicable durante 2018.

El **total de costos y gastos de operación** disminuyó 6.2%. Excluyendo el efecto del costo de construcción, el total de costos y gastos de operación aumentó 6.9%.

UAFIDA Ajustada y Resultado de Operación

El **resultado de operación** se incrementó 22.9% a Ps.1,276 millones con un margen operativo de 58.9%.

La **UAFIDA Ajustada** creció 22.4%, con un margen de 73.9%.

Costos de Financiamiento, Impuestos y Utilidad Neta

El costo de **financiamiento** fue de Ps.57 millones.

Los **impuestos a la utilidad** fueron de Ps.371 millones. La tasa efectiva de impuestos del trimestre fue de 30.4%.

La **utilidad neta consolidada** en el trimestre fue de Ps.848 millones, mayor en 19.6%.

Tomando como base la participación controladora de la utilidad neta, la utilidad por acción fue de Ps.2.16, superior en 20.5%; y la utilidad por ADS fue de US\$0.90, mayor en 24.8%. Cada ADS equivale a ocho acciones Serie B.

PMD e Inversiones Estratégicas

En el 2T19, las inversiones de capital, obras de mantenimiento mayor en los PMD comprometidos, así como las inversiones de capital estratégicas fueron por un total de Ps.269 millones, los cuales se desglosan en Ps.216 millones de mejoras a bienes concesionados, Ps.29 millones de mantenimiento mayor, Ps.22 millones de inversiones estratégicas y Ps.2 millones en otros conceptos.

Entre los proyectos de obra más importantes en el trimestre destacan:

Los trabajos de ampliación y remodelación de edificio terminal en Chihuahua y San Luis Potosí finalizarán en agosto de 2019

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

En seis primeros meses de 2019, las actividades de operación generaron una entrada neta de efectivo por Ps.1,713 millones, cifra 6.9% mayor a lo generado en el mismo periodo de 2018.

Al cierre de junio de 2019, las actividades de inversión generaron una salida neta de efectivo por Ps.247 millones, principalmente por la inversión de Ps.325 millones en bienes concesionados y de Ps.39 millones en adquisición de equipo.

En los seis meses terminados en junio de 2019, las actividades de financiamiento representaron una salida neta de efectivo por Ps.1,792 millones, principalmente por el dividendo pagado por Ps.1,599 millones, así como por los intereses pagados por Ps.164 millones.

Los flujos de efectivo de las diferentes actividades en la primera mitad de 2019 resultaron en una disminución neta de efectivo por Ps.327 millones, por lo cual el saldo de efectivo al 30 de junio de 2019 fue de Ps.2,608 millones.

Eventos Relevantes del Trimestre

Pago de Dividendo por Ps.1,600 millones: El 17 de mayo de 2019 se realizó el pago de Ps.1,600 millones, correspondiente al dividendo en efectivo aprobado por la Asamblea General de Accionistas el pasado 29 de abril de 2019

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:	2019-04-01 al 2019-06-30
Fecha de cierre del periodo sobre el que se informa :	2019-06-30
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:	2
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]

Institución

Nombre

Actinver Casa de Bolsa	Ramón Ortiz
Bank of America Merrill Lynch	Alan Macías
Banorte-IXE	José Espitia
Barclays Bank PLC	Pablo Monsiváis
BBVA Bancomer	Mauricio Hernández Prida
Bradesco BBI	Rodolfo Ramos
Citigroup	Stephen Trent
Credit Suisse	Felipe Vinagre
Goldman Sachs	Bruno Armorim
Grupo Bursátil Mexicano (GBM)	Mauricio Martínez Vallejo
Vector	Marco Montañez
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 / Lucas T Barbosa
Santander	Rubén López / Pedro Bruno
Scotiabank	Christian Landi
Signum Research	Lucía Tamez
UBS Brasil CCTVM	Rogério Araujo
Invex	Valeria Romo

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

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2019-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2018-12-31
Estado de situación financiera [sinopsis]		
Activos [sinopsis]		
Activos circulantes[sinopsis]		
Efectivo y equivalentes de efectivo	2,607,955,000	2,958,902,000
Clientes y otras cuentas por cobrar	834,814,000	696,566,000
Impuestos por recuperar	121,088,000	112,665,000
Otros activos financieros	193,340,000	191,434,000
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	3,757,197,000	3,959,567,000
Activos mantenidos para la venta	0	0
Total de activos circulantes	3,757,197,000	3,959,567,000
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	35,784,000	53,669,000
Inversiones registradas por método de participación	0	0
Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas	0	0
Propiedades, planta y equipo	2,642,682,000	2,670,262,000
Propiedades de inversión	0	0
Activos por derechos de uso	229,189,000	0
Crédito mercantil	23,391,000	23,391,000
Activos intangibles distintos al crédito mercantil	8,849,785,000	8,566,656,000
Activos por impuestos diferidos	296,723,000	316,939,000
Otros activos no financieros no circulantes	0	0
Total de activos no circulantes	12,077,554,000	11,630,917,000
Total de activos	15,834,751,000	15,590,484,000
Capital Contable y Pasivos [sinopsis]		
Pasivos [sinopsis]		
Pasivos Circulantes [sinopsis]		
Proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	375,548,000	443,149,000
Impuestos por pagar a corto plazo	306,446,000	308,345,000
Otros pasivos financieros a corto plazo	35,906,000	41,425,000
Pasivos por arrendamientos a corto plazo	45,732,000	0
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	500,580,000	431,797,000
Total provisiones circulantes	500,580,000	431,797,000
Total de pasivos circulantes distintos de los pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	1,264,212,000	1,224,716,000
Pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	0	0
Total de pasivos circulantes	1,264,212,000	1,224,716,000
Pasivos a largo plazo [sinopsis]		
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	311,900,000	328,054,000
Impuestos por pagar a largo plazo	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2019-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2018-12-31
Otros pasivos financieros a largo plazo	4,525,901,000	4,543,169,000
Pasivos por arrendamientos a largo plazo	190,489,000	0
Otros pasivos no financieros a largo plazo	0	0
Provisiones a largo plazo [sinopsis]		
Provisiones por beneficios a los empleados a Largo plazo	86,279,000	79,905,000
Otras provisiones a largo plazo	762,832,000	718,566,000
Total provisiones a largo plazo	849,111,000	798,471,000
Pasivo por impuestos diferidos	171,165,000	184,147,000
Total de pasivos a Largo plazo	6,048,566,000	5,853,841,000
Total pasivos	7,312,778,000	7,078,557,000
Capital Contable [sinopsis]		
Capital social	303,394,000	303,394,000
Prima en emisión de acciones	29,786,000	29,786,000
Acciones en tesorería	0	0
Utilidades acumuladas	8,007,598,000	8,000,820,000
Otros resultados integrales acumulados	13,178,000	13,178,000
Total de la participación controladora	8,353,956,000	8,347,178,000
Participación no controladora	168,017,000	164,749,000
Total de capital contable	8,521,973,000	8,511,927,000
Total de capital contable y pasivos	15,834,751,000	15,590,484,000

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2019-01-01 - 2019-06-30	Acumulado Año Anterior 2018-01-01 - 2018-06-30	Trimestre Año Actual 2019-04-01 - 2019-06-30	Trimestre Año Anterior 2018-04-01 - 2018-06-30
Resultado de periodo [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) [sinopsis]				
Ingresos	4,108,600,000	3,919,423,000	2,166,864,000	1,987,487,000
Costo de ventas	1,439,809,000	1,661,360,000	752,593,000	829,522,000
Utilidad bruta	2,668,791,000	2,258,063,000	1,414,271,000	1,157,965,000
Gastos de venta	0	0	0	0
Gastos de administración	265,203,000	274,723,000	138,551,000	119,726,000
Otros ingresos	738,000	0	686,000	0
Otros gastos	0	187,000	0	0
Utilidad (pérdida) de operación	2,404,326,000	1,983,153,000	1,276,406,000	1,038,239,000
Ingresos financieros	98,781,000	79,102,000	43,923,000	79,941,000
Gastos financieros	200,410,000	167,962,000	101,279,000	77,681,000
Participación en la utilidad (pérdida) de asociadas y negocios conjuntos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	2,302,697,000	1,894,293,000	1,219,050,000	1,040,499,000
Impuestos a la utilidad	693,970,000	574,785,000	370,807,000	331,055,000
Utilidad (pérdida) de operaciones continuas	1,608,727,000	1,319,508,000	848,243,000	709,444,000
Utilidad (pérdida) de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) neta	1,608,727,000	1,319,508,000	848,243,000	709,444,000
Utilidad (pérdida), atribuible a [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	1,605,459,000	1,313,017,000	848,871,000	704,662,000
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación no controladora	3,268,000	6,491,000	(628,000)	4,782,000
Utilidad por acción [bloque de texto]	4.09	3.35	2.16	1.80
Utilidad por acción [sinopsis]				
Utilidad por acción [partidas]				
Utilidad por acción básica [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones continuas	4.09	3.35	2.16	1.8
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción	4.09	3.35	2.16	1.8
Utilidad por acción diluida [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) básica por acción diluida en operaciones continuas	0.01	0.01	0.01	0.01
Utilidad (pérdida) básica por acción diluida en operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción diluida	0.01	0.01	0.01	0.01

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2019-01-01 - 2019-06-30	Acumulado Año Anterior 2018-01-01 - 2018-06-30	Trimestre Año Actual 2019-04-01 - 2019-06-30	Trimestre Año Anterior 2018-04-01 - 2018-06-30
Estado del resultado integral [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) neta	1,608,727,000	1,319,508,000	848,243,000	709,444,000
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	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) por revaluación	0	0	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	0	0	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	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital	0	0	0	0
Participación de otro resultado integral de asociadas y negocios conjuntos que no se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0	0	0
Total otro resultado integral que no se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0	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	0	0
Reclasificación de efecto por conversión, neto de impuestos	0	0	0	0
Efecto por conversión, neto de impuestos	0	0	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	0	0
Reclasificación de la utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta, neta de impuestos	0	0	0	0
Cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta, neto de impuestos	0	0	0	0
Coberturas de flujos de efectivo [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) por coberturas de flujos de efectivo, neta de impuestos	0	0	0	0
Reclasificación de la utilidad (pérdida) por coberturas de flujos de efectivo, neta de impuestos	0	0	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	0	0
Coberturas de flujos de efectivo, neto de impuestos	0	0	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	0	0
Reclasificación por coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero, neto de impuestos	0	0	0	0
Coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero, neto de impuestos	0	0	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	0	0
Reclasificación de cambios en el valor temporal de las opciones, neto de impuestos	0	0	0	0
Cambios en el valor temporal de las opciones, neto de impuestos	0	0	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	0	0
Reclasificación de cambios en el valor de contratos a futuro, neto de impuestos	0	0	0	0

Concepto	Acumulado Año Actual 2019-01-01 - 2019-06-30	Acumulado Año Anterior 2018-01-01 - 2018-06-30	Trimestre Año Actual 2019-04-01 - 2019-06-30	Trimestre Año Anterior 2018-04-01 - 2018-06-30
Cambios en el valor de contratos a futuro, neto de impuestos	0	0	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	0	0
Reclasificación de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera, neto de impuestos	0	0	0	0
Cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera, neto de impuestos	0	0	0	0
Activos financieros a valor razonable a través del ORI [sinopsis]				
Utilidad (pérdida) en activos financieros a valor razonable a través del ORI, neto de impuestos	0	0	0	0
Ajustes por reclasificación de activos financieros a valor razonable a través del ORI, neto de impuestos	0	0	0	0
Monto del capital eliminado o ajustado contra el valor razonable de activos financieros reclasificados a través del ORI, neto de impuestos	0	0	0	0
ORI, neto de impuestos, de activos financieros a valor razonable a través del ORI	0	0	0	0
Participación de otro resultado integral de asociadas y negocios conjuntos que se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0	0	0
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del periodo, neto de impuestos	0	0	0	0
Total otro resultado integral	0	0	0	0
Resultado integral total	1,608,727,000	1,319,508,000	848,243,000	709,444,000
Resultado integral atribuible a [sinopsis]				
Resultado integral atribuible a la participación controladora	1,605,459,000	1,313,017,000	848,871,000	704,662,000
Resultado integral atribuible a la participación no controladora	3,268,000	6,491,000	(628,000)	4,782,000

[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto

Concepto	Acumulado Año Actual 2019-01-01 - 2019-06-30	Acumulado Año Anterior 2018-01-01 - 2018-06-30
Estado de flujos de efectivo [sinopsis]		
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación [sinopsis]		
Utilidad (pérdida) neta	1,608,727,000	1,319,508,000
Ajustes para conciliar la utilidad (pérdida) [sinopsis]		
+ Operaciones discontinuas	0	0
+ Impuestos a la utilidad	693,970,000	574,785,000
+ (-) Ingresos y gastos financieros, neto	0	0
+ Gastos de depreciación y amortización	206,433,000	167,576,000
+ Deterioro de valor (reversiones de pérdidas por deterioro de valor) reconocidas en el resultado del periodo	0	0
+ Provisiones	102,312,000	99,242,000
+ (-) Pérdida (utilidad) de moneda extranjera no realizadas	21,938,000	4,392,000
+ Pagos basados en acciones	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) del valor razonable	0	0
- Utilidades no distribuidas de asociadas	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) por la disposición de activos no circulantes	(746,000)	(1,000)
+ Participación en asociadas y negocios conjuntos	0	0
+ (-) Disminuciones (incrementos) en los inventarios	0	0
+ (-) Disminución (incremento) de clientes	(138,404,000)	(87,242,000)
+ (-) Disminuciones (incrementos) en otras cuentas por cobrar derivadas de las actividades de operación	(73,536,000)	(24,508,000)
+ (-) Incremento (disminución) de proveedores	(31,152,000)	(66,453,000)
+ (-) Incrementos (disminuciones) en otras cuentas por pagar derivadas de las actividades de operación	(122,868,000)	9,724,000
+ 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)	657,947,000	677,515,000
Flujos de efectivo netos procedentes (utilizados en) operaciones	2,266,674,000	1,997,023,000
- Dividendos pagados	0	0
+ Dividendos recibidos	0	0
- Intereses pagados	(175,262,000)	(167,962,000)
+ Intereses recibidos	(98,781,000)	(72,148,000)
+ (-) Impuestos a las utilidades reembolsados (pagados)	630,423,000	490,373,000
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	0	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	1,712,732,000	1,602,464,000
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	745,000	1,000
- Compras de propiedades, planta y equipo	39,395,000	102,676,000
+ Importes procedentes de ventas de activos intangibles	0	0
- Compras de activos intangibles	324,733,000	592,534,000
+ Recursos por ventas de otros activos a largo plazo	0	0
- Compras de otros activos a largo plazo	0	0

Concepto	Acumulado Año Actual	Acumulado Año Anterior
	2019-01-01 - 2019-06-30	2018-01-01 - 2018-06-30
+ 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	97,097,000	72,148,000
+ (-) Impuestos a la utilidad reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	19,125,000	47,555,000
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(247,161,000)	(575,506,000)
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	0	0
- Reembolsos de préstamos	21,772,000	24,669,000
- Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	0	0
- Pagos de pasivos por arrendamientos	22,595,000	0
+ Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
- Dividendos pagados	1,598,681,000	1,598,680,000
- Intereses pagados	163,909,000	160,085,000
+ (-) Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	14,700,000	51,450,000
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento	(1,792,257,000)	(1,731,984,000)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(326,686,000)	(705,026,000)
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	(24,261,000)	(4,252,000)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(350,947,000)	(709,278,000)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	2,958,902,000	2,333,007,000
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	2,607,955,000	1,623,729,000

[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	29,786,000	0	8,000,820,000	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	1,605,459,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	1,605,459,000	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	1,598,681,000	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	6,778,000	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	303,394,000	29,786,000	0	8,007,598,000	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]	Ganancias y pérdidas en activos financieros a valor razonable a través del ORI [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]
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 catástrofes [miembro]	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	13,178,000	13,178,000	8,347,178,000	164,749,000	8,511,927,000
Cambios en el capital contable [sinopsis]								
Resultado integral [sinopsis]								
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	1,605,459,000	3,268,000	1,608,727,000
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	1,605,459,000	3,268,000	1,608,727,000
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	1,598,681,000	0	1,598,681,000
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	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
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	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
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
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
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
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	0	6,778,000	3,268,000	10,046,000
Capital contable al final del periodo	0	0	0	13,178,000	13,178,000	8,353,956,000	168,017,000	8,521,973,000

[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	303,394,000	29,786,000	0	6,747,678,000	0	0	0	0	0
Cambios en el capital contable [sinopsis]									
Resultado integral [sinopsis]									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	1,313,017,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	1,313,017,000	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	1,598,680,000	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	(285,663,000)	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	303,394,000	29,786,000	0	6,462,015,000	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]	Ganancias y pérdidas en activos financieros a valor razonable a través del ORI [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]
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 catástrofes [miembro]	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	(10,991,000)	(10,991,000)	7,069,867,000	159,448,000	7,229,315,000
Cambios en el capital contable [sinopsis]								
Resultado integral [sinopsis]								
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	1,313,017,000	6,491,000	1,319,508,000
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	1,313,017,000	6,491,000	1,319,508,000
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	1,598,680,000	0	1,598,680,000
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	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
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	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
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
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
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
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	0	(285,663,000)	6,491,000	(279,172,000)
Capital contable al final del periodo	0	0	0	(10,991,000)	(10,991,000)	6,784,204,000	165,939,000	6,950,143,000

[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2019-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2018-12-31
Datos informativos del estado de situación financiera [sinopsis]		
Capital social nominal	303,394,000	303,394,000
Capital social por actualización	0	0
Fondos para pensiones y prima de antigüedad	86,279,000	79,905,000
Numero de funcionarios	7	6
Numero de empleados	391	384
Numero de obreros	578	572
Numero de acciones en circulación	393,446,466	393,446,466
Numero de acciones recompradas	0	0
Efectivo restringido	0	0
Deuda de asociadas garantizada	0	0

[700002] Datos informativos del estado de resultados

Concepto	Acumulado Año Actual 2019-01-01 - 2019-06-30	Acumulado Año Anterior 2018-01-01 - 2018-06-30	Trimestre Año Actual 2019-04-01 - 2019-06-30	Trimestre Año Anterior 2018-04-01 - 2018-06-30
Datos informativos del estado de resultados [sinopsis]				
Depreciación y amortización operativa	204,394,000	167,576,000	104,307,000	86,022,000

[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses

Concepto	Año Actual 2018-07-01 - 2019-06-30	Año Anterior 2017-07-01 - 2018-06-30
Datos informativos - Estado de resultados 12 meses [sinopsis]		
Ingresos	8,096,231,000	7,691,283,000
Utilidad (pérdida) de operación	4,553,709,000	3,682,114,000
Utilidad (pérdida) neta	3,153,398,000	2,523,935,000
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	3,144,264,000	2,512,689,000
Depreciación y amortización operativa	388,563,000	322,042,000

[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]						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]
Bancarios [sinopsis]															
Comercio exterior (bancarios)															
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION ACA	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								6,015,000	3,516,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CJS	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								1,691,000	989,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CUL	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,488,000	2,625,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CUU	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,567,000	2,670,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION MZT	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,567,000	4,748,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION MTY	SI	2010-12-14	2021-03-25	LIBOR + 1.25								10,125,000	7,881,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION ZIH	SI	2010-12-14	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,453,000	3,472,000		
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	35,906,000	25,901,000	0	0
Con garantía (bancarios)															
TOTAL					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
Otros bancarios															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total bancarios															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	35,906,000	25,901,000	0	0
Bursátiles y colocaciones privadas [sinopsis]															
Bursátiles listadas en bolsa (quirografarios)															
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 13	NO	2013-06-26	2023-03-26	6.47					1,500,000,000						
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 14	NO	2014-06-16	2021-06-14	6.85			3,000,000,000								
TOTAL					0	0	3,000,000,000	0	1,500,000,000	0	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 (quirografarios)															
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	3,000,000,000	0	1,500,000,000	0	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	2019-06-30	2019-06-30			75,950,000									
ICA CONSTRUCTORA SA DE CV	NO	2019-06-30	2019-06-30			30,704,000									

[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	77,691,000	1,489,211,000	0	0	1,489,211,000
Activo monetario no circulante	0	0	0	0	0
Total activo monetario	77,691,000	1,489,211,000	0	0	1,489,211,000
Pasivo monetario [sinopsis]					
Pasivo monetario circulante	6,182,000	118,496,000	0	0	118,496,000
Pasivo monetario no circulante	1,734,000	33,237,000	0	0	33,237,000
Total pasivo monetario	7,916,000	151,733,000	0	0	151,733,000
Monetario activo (pasivo) neto	69,775,000	1,337,478,000	0	0	1,337,478,000

[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]	
INGRESOS POR SERVICIOS				
AERONAUTICOS	2,819,105,000	0	0	2,819,105,000
NO AERONAUTICOS	881,474,000	0	0	881,474,000
CONSTRUCCION	408,021,000	0	0	408,021,000
TOTAL	4,108,600,000	0	0	4,108,600,000

[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 30 DE JUNIO DE 2019

OMA REPORTA EN ADICION Y COMO COMPLEMENTO A LA INFORMACION CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2019, QUE AL 30 DE JUNIO DE 2019, 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 2019-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2018-12-31
Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable [sinopsis]		
Efectivo y equivalentes de efectivo [sinopsis]		
Efectivo [sinopsis]		
Efectivo en caja	833,000	836,000
Saldos en bancos	2,358,842,000	1,601,371,000
Total efectivo	2,359,675,000	1,602,207,000
Equivalentes de efectivo [sinopsis]		
Depósitos a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Inversiones a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	248,280,000	1,356,695,000
Otros acuerdos bancarios, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Total equivalentes de efectivo	248,280,000	1,356,695,000
Otro efectivo y equivalentes de efectivo	0	0
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	2,607,955,000	2,958,902,000
Clientes y otras cuentas por cobrar [sinopsis]		
Clientes	834,814,000	696,566,000
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	834,814,000	696,566,000
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 2019-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2018-12-31
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	1,709,508,000
Edificios	763,376,000	784,993,000
Total terrenos y edificios	2,472,884,000	2,494,501,000
Maquinaria	90,086,000	99,204,000
Vehículos [sinopsis]		
Buques	0	0
Aeronave	0	0
Equipos de Transporte	2,457,000	25,326,000
Total vehículos	2,457,000	25,326,000
Enseres y accesorios	0	0
Equipo de oficina	38,824,000	42,469,000
Activos tangibles para exploración y evaluación	0	0
Activos de minería	0	0
Activos de petróleo y gas	0	0
Construcciones en proceso	35,226,000	3,833,000
Anticipos para construcciones	0	0
Otras propiedades, planta y equipo	3,205,000	4,929,000
Total de propiedades, planta y equipo	2,642,682,000	2,670,262,000
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	8,849,785,000	8,566,656,000
Total de activos intangibles distintos al crédito mercantil	8,849,785,000	8,566,656,000
Crédito mercantil	23,391,000	23,391,000
Total activos intangibles y crédito mercantil	8,873,176,000	8,590,047,000
Proveedores y otras cuentas por pagar [sinopsis]		
Proveedores circulantes	281,596,000	434,931,000
Cuentas por pagar circulantes a partes relacionadas	0	0
Pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como circulantes [sinopsis]		

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2019-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2018-12-31
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	93,952,000	8,218,000
Total proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	375,548,000	443,149,000
Otros pasivos financieros a corto plazo [sinopsis]		
Créditos Bancarios a corto plazo	35,906,000	41,425,000
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	35,906,000	41,425,000
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	311,900,000	328,054,000
Total de proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	311,900,000	328,054,000
Otros pasivos financieros a largo plazo [sinopsis]		
Créditos Bancarios a largo plazo	25,901,000	43,169,000
Créditos Bursátiles a largo plazo	4,500,000,000	4,500,000,000
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	4,525,901,000	4,543,169,000
Otras provisiones [sinopsis]		
Otras provisiones a largo plazo	762,832,000	718,566,000
Otras provisiones a corto plazo	500,580,000	431,797,000
Total de otras provisiones	1,263,412,000	1,150,363,000
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 de ganancias y pérdidas en activos financieros a valor razonable a través del ORI	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	13,178,000	13,178,000

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2019-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2018-12-31
Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital relativos a activos no circulantes o grupos de activos para su disposición mantenidos para la venta	0	0
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	13,178,000	13,178,000
Activos (pasivos) netos [sinopsis]		
Activos	15,834,751,000	15,590,484,000
Pasivos	7,312,778,000	7,078,557,000
Activos (pasivos) netos	8,521,973,000	8,511,927,000
Activos (pasivos) circulantes netos [sinopsis]		
Activos circulantes	3,757,197,000	3,959,567,000
Pasivos circulantes	1,264,212,000	1,224,716,000
Activos (pasivos) circulantes netos	2,492,985,000	2,734,851,000

[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos

Concepto	Acumulado Año Actual 2019-01-01 - 2019-06-30	Acumulado Año Anterior 2018-01-01 - 2018-06-30	Trimestre Año Actual 2019-04-01 - 2019-06-30	Trimestre Año Anterior 2018-04-01 - 2018-06-30
Análisis de ingresos y gastos [sinopsis]				
Ingresos [sinopsis]				
Servicios	4,108,600,000	3,919,423,000	2,166,864,000	1,987,487,000
Venta de bienes	0	0	0	0
Intereses	0	0	0	0
Regalías	0	0	0	0
Dividendos	0	0	0	0
Arrendamiento	0	0	0	0
Construcción	0	0	0	0
Otros ingresos	0	0	0	0
Total de ingresos	4,108,600,000	3,919,423,000	2,166,864,000	1,987,487,000
Ingresos financieros [sinopsis]				
Intereses ganados	98,781,000	72,148,000	43,923,000	37,261,000
Utilidad por fluctuación cambiaria	0	6,954,000	0	42,680,000
Utilidad por cambios en el valor razonable de derivados	0	0	0	0
Utilidad por cambios en valor razonable de instrumentos financieros	0	0	0	0
Otros ingresos financieros	0	0	0	0
Total de ingresos financieros	98,781,000	79,102,000	43,923,000	79,941,000
Gastos financieros [sinopsis]				
Intereses devengados a cargo	175,262,000	167,962,000	86,864,000	77,681,000
Pérdida por fluctuación cambiaria	25,148,000	0	14,415,000	0
Pérdidas por cambio en el valor razonable de derivados	0	0	0	0
Pérdida por cambios en valor razonable de instrumentos financieros	0	0	0	0
Otros gastos financieros	0	0	0	0
Total de gastos financieros	200,410,000	167,962,000	101,279,000	77,681,000
Impuestos a la utilidad [sinopsis]				
Impuesto causado	686,736,000	528,324,000	366,169,000	291,325,000
Impuesto diferido	7,234,000	46,461,000	4,638,000	39,730,000
Total de Impuestos a la utilidad	693,970,000	574,785,000	370,807,000	331,055,000

[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 30 de Junio de 2019 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 2018.

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 de las políticas contables significativas [bloque de texto]

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019 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 2018.

[800600] Notas - Lista de políticas contables

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

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019 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 2018.

[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:

	JUNIO	JUNIO
	2019	2018
Fondo fijo	833	827
Bancos	2,358,842	985,171
Inversiones en valores	248,280	637,731
	2,607,955	1,623,729

Deuda a largo plazo

La deuda a largo plazo con instituciones de crédito, emisiones de obligaciones y otros valores negociables al 30 de junio de 2019 y 2018, antes de amortización de comisiones, se integra como sigue:

	JUNIO	JUNIO
	2019	2018
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.	69,128	110,562
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.	-	9,297
	4,569,128	4,619,859
Comisiones y gastos por financiamiento	(7,321)	(9,893)
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(35,906)	(46,505)
	4,525,901	4,563,461

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.

Saldos y transacciones con partes relacionadas

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

	JUNIO	JUNIO
	2019	2018
Actica Sistemas	-	2,136
VCD Construcción y Desarrollo, SAPI de CV	9,235	13,708
ICA Constructora, S.A. de C.V.	15,847	48,740
	25,082	64,584

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

	JUNIO	JUNIO
	2019	2018
Seta	56,206	64,584
GGA Capital	75,950	51,450
ICA Constructora, S.A de C.V.	30,704	9,896
Ingenieros Civiles Asociados, SA de CV	-	5,798
Operadora Nacional Hispana	6,522	2,354
VCD Construcción y Desarrollo	5,608	11,197
ICA Ingeniería	367	367
Grupo Santa Fe	784	790
Actica Sistemas	5,777	3,184
ICA Servicios de Dirección Corporativa	3,176	-
Grupo ICA, SA de CV	-	17,000
	185,094	166,620

Descripción de sucesos y transacciones significativas

Acuerdos de Asamblea (decreto y pago de dividendos)

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 29 de abril de 2019 se aprobó el pago de un dividendo en efectivo a los accionistas de la participación controladora de GACN por un monto de \$1,600,000. El pago se realizó el 17 de mayo de 2019.

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. **Declaración de cumplimiento**

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019 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 preparación**

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019 de la Entidad han sido preparados sobre la base de 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 que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación, independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando directamente otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características del activo o pasivo, si los participantes del mercado consideran esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición. El valor razonable para propósitos de medición y/o revelación en los estados financieros consolidados 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, para efectos de información financiera, las mediciones de valor razonable se clasifican en Nivel 1, 2 o 3 con base en el grado en que son observables los datos de entrada en las mediciones y su importancia en la determinación del valor razonable en su totalidad, las cuales se describen de la siguiente manera:

- Nivel 1 Se consideran precios de cotización en un mercado activo para activos o pasivos idénticos que la Entidad puede obtener a la fecha de la valuación;
- Nivel 2 Datos de entrada observables distintos de los precios de cotización del Nivel 1, ya sea directa o indirectamente, y
- Nivel 3 Considera datos de entrada no observables.

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 30 de junio de 2019 (moneda de reporte) y la moneda funcional de la Entidad.

d. **Estados consolidados de resultados 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. **Estado de flujo de efectivo**

La Entidad presenta el flujo de efectivo de actividades de operación utilizando el método indirecto, en el cual la utilidad o pérdida es ajustada por los efectos de transacciones que no requieren flujo de efectivo incluyendo aquéllos asociados con actividades de inversión o de financiamiento.

f. **Bases de consolidación de estados financieros**

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019 incluyen los estados financieros de la Entidad y los de las entidades controladas por la Entidad y sus subsidiarias. El control se obtiene cuando la Entidad tiene:

- Poder sobre la inversión;
- Exposición, o derechos, a rendimientos variables derivados de su participación con dicha Entidad, y
- La capacidad de afectar tales rendimientos mediante su poder sobre la entidad en la que invierte.

La Entidad reevalúa si tiene o no el control en una entidad, si los hechos y circunstancias indican que hay cambios 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 sus actividades relevantes, 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 otorgarle poder, incluyendo:

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

- Los derechos de voto potenciales mantenidos por la Entidad, otros tenedores de voto o por 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 30 de junio 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 30 de junio de 2019 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 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.

Los principios de consolidación, políticas contables y criterios de valuación utilizados en la elaboración de los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados intermedios no auditados del ejercicio 2018, excepto por las normas e interpretaciones descritas en la sección a inciso I siguiente, que entraron en vigor durante 2018.

a. **Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y revisadas**

I. **Aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y revisadas ("IFRS" o "IAS")**

La Entidad aplicó una serie de normas IFRSs nuevas y modificadas, emitidas por el IASB, las cuales son obligatorias y entraron en vigor a partir de los ejercicios que iniciaron en o después del 1 de enero de 2018.

i. **IFRS 9, Instrumentos Financieros**

La Entidad ha aplicado la norma IFRS 9 – Instrumentos Financieros (como se revisó en julio de 2014) y los ajustes relacionados consecuentemente a otras Normas IFRS que son efectivas para el ejercicio que comience en o después del 1 de enero de 2018. La Entidad ha optado por las disposiciones de transición de la IFRS 9 le permiten a la entidad no re expresar los estados financieros comparativos en respecto de la clasificación y medición de los instrumentos financieros.

Adicionalmente, la Entidad ha adoptado los ajustes de la norma IFRS 7 *Revelaciones de Instrumentos Financieros*: que fueron aplicadas a las revelaciones de 2018.

La Norma IFRS 9 introdujo nuevos requisitos para:

- La clasificación y medición de los activos financieros y de los pasivos financieros,
- Deterioro de los activos financieros, y
- Contabilidad de Coberturas.

La Entidad ha adoptado la IFRS 9 de acuerdo a las disposiciones de transición contempladas en la IFRS 9.

a. **Clasificación y medición de los activos financieros**

La fecha de aplicación inicial es el día 1 de enero de 2018. De la misma manera, la Entidad ha aplicado los requisitos de la IFRS 9 a los instrumentos que siguen reconocidos al 1 de enero de 2018 y no lo ha aplicado a los instrumentos que no fueron reconocidos para el 1 de enero de 2018.

Todos los activos financieros reconocidos que se encuentren al alcance de la IFRS 9 deben ser medidos subsecuentemente a costo amortizado o valor razonable, con base en el manejo que la Entidad da a los activos financieros y a los flujos de efectivo contractuales característicos de los activos financieros. Específicamente:

- Instrumentos de deuda que mantiene una Entidad cuyo modelo de negocio tiene el objetivo de obtener flujos contractuales de efectivo, y que poseen flujos contractuales de efectivo que son únicamente pagos de principal e interés sobre el monto del principal, se miden subsecuentemente por costo amortizado;
- Instrumentos de deuda que retiene una Entidad cuyo modelo de negocio es obtener flujos contractuales de efectivo y vender instrumentos de deuda, y que mantiene flujos contractuales de efectivo que son únicamente pagos al principal y a los intereses del importe de principal pendiente de amortizar, se miden subsecuentemente por valor razonable a través de otros resultados integrales.

- Cualquier otro instrumento de deuda y de inversión de capital se miden a través de valor razonable a través de resultados.
En el año actual, la Entidad no ha designado ninguna inversión en títulos de deuda que cumplan el criterio de costo amortizado o de valor razonable a través de otros resultados integrales medidos anteriormente a valor razonable a través de resultados.
Al 1 de enero de 2018 no se determinaron activos financieros con diferente clasificación o medición a la requerida por la IAS 39.

b. *Deterioro de los activos financieros*

En relación con el deterioro de activos financieros, la IFRS 9 exige un modelo de pérdida crediticia esperada, a diferencia de un modelo de pérdida crediticia incurrida requerido bajo la IAS 39. El modelo de pérdida crediticia esperada requiere que la Entidad contabilice pérdidas crediticias esperadas y cambios en aquellas pérdidas crediticias esperadas en cada fecha de reporte para reflejar los cambios en el riesgo de crédito desde el reconocimiento inicial de los activos financieros. En otras palabras, ya no es necesario que un evento crediticio haya sucedido para que las pérdidas crediticias sean reconocidas.

Específicamente, IFRS 9 requiere que la Entidad reconozca una insolvencia para pérdidas crediticias esperadas en:

- Inversiones en deuda medidas subsecuentemente a costo amortizado o a valor razonable a través de otros resultados integrales,
- Cuentas por cobrar por arrendamiento,
- Cuentas por cobrar y activos contractuales, y
- Contratos de garantía financiera a los cuales aplican los criterios de deterioro de la IFRS 9.

En particular, la IFRS 9 requiere que la Entidad mida su insolvencia de un instrumento financiero por un monto igual al tiempo de vida de las pérdidas crediticias esperadas (PCE) si el riesgo crediticio en ese instrumento financiero ha aumentado significativamente desde su reconocimiento inicial, o si el instrumento financiero es comprado o ha originado deterioro crediticio de un activo financiero. De cualquier modo, si el riesgo crediticio sobre un instrumento financiero no ha aumentado significativamente desde su reconocimiento inicial (excepto por un activo financiero comprado o generado por deterioro crediticio), la Entidad debe medir la insolvencia para ese instrumento financiero por un monto igual a 12 meses de pérdidas crediticias esperadas. IFRS 9 también exige un acercamiento simplificado para medir la insolvencia a un monto igual al tiempo de vida de las pérdidas crediticias esperadas por cuentas por cobrar, activos contractuales y cuentas por cobrar por arrendamiento en ciertas circunstancias.

Los activos financieros reconocidos por la Entidad son de bajo riesgo crediticio en cada fecha de reporte, excepto por las cuentas por cobrar a clientes, en donde la Entidad aplica el enfoque simplificado y reconoce la pérdida crediticia esperada de por vida para estos activos, durante 2018 se efectuaron cambios en el proceso interno para la gestión de incobrables, implementando una metodología para cumplir con el nuevo modelo de pérdidas crediticias esperadas, mismo que impone una provisión ante el reconocimiento inicial de la cuenta por cobrar. 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.

La aplicación del modelo de pérdidas esperadas de la IFRS 9 a las cuentas por cobrar a clientes no tuvo un impacto significativo en los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019 de la Entidad debido al buen desempeño de las carteras.

c. *Contabilidad de Coberturas*

Los nuevos requisitos generales de contabilidad de cobertura conservan los tres tipos de contabilidades de cobertura. Sin embargo, se ha introducido una mayor flexibilidad en los tipos de transacciones elegibles para la contabilidad de coberturas, específicamente ampliando los tipos de instrumentos que califican para los instrumentos de cobertura y los tipos de componentes de riesgo de elementos no financieros que son elegibles para la contabilidad de coberturas. Además, la prueba de efectividad ha sido reemplazada por el principio de una "relación económica". Tampoco se requiere una evaluación retrospectiva de la efectividad de la cobertura. También se han introducido requisitos de revelación mejorados sobre las actividades de gestión de riesgos de la Entidad.

La IFRS 9 requiere que las ganancias y pérdidas de cobertura se reconozcan como un ajuste al valor en libros inicial de las partidas cubiertas no financieras (ajuste de base). Además, las transferencias de la reserva de cobertura al valor en libros inicial de la partida cubierta no son ajustes de reclasificación según la IAS 1 Presentación de los Estados Financieros y, por lo tanto, no afectan a otros resultados integrales. Las ganancias y pérdidas de cobertura sujetas a ajustes de base se clasifican como montos que no se reclasificarán posteriormente a utilidad o pérdida en otro resultado integral. Esto es consistente con la práctica de la Entidad antes de la adopción de la IFRS 9.

Al 30 de junio de 2019, la Entidad 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 intermedios no auditados al 30 de junio de 2019 de la Entidad.

ii. **IFRS 15, Ingresos de Contratos con Clientes**

La Entidad adoptó la IFRS 15 Ingresos de contratos con clientes (modificada en abril de 2016) que es efectiva por un período anual que comienza en o después del 1 de enero de 2018. La IFRS 15 introdujo un enfoque de 5 pasos para el reconocimiento de ingresos.

Se ha agregado mucha más orientación normativa en la IFRS 15 para tratar con escenarios específicos. A continuación, se describen los nuevos requisitos y su impacto en los estados financieros consolidados de la Entidad.

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 1 de enero 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 prestación 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, sin consideraciones variables en el precio, 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. Debido a lo anterior, no existen consideraciones variables que impacten las cifras.
- **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.

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 concluye que la adopción de la nueva IFRS 15, Ingresos de contratos con clientes, no tuvo un impacto en sus estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019.

iii. **IFRIC 22, Interpretación sobre transacciones en moneda extranjera y contraprestación anticipada**

La IFRIC 22 aborda cómo determinar la "fecha de la transacción" con el propósito de determinar el tipo de cambio a utilizar en el reconocimiento inicial de un activo, gasto o ingreso, cuando la contraprestación por ese artículo se haya pagado o recibido por adelantado en una moneda extranjera que dio como resultado el reconocimiento de un activo no monetario o un pasivo no monetario (por ejemplo, un depósito no reembolsable o un ingreso diferido).

La interpretación específica que la fecha de la transacción es la fecha en que la entidad reconoce inicialmente el activo no monetario o el pasivo no monetario que surge del pago o recibo de la contraprestación anticipada. Si hay varios pagos o recibos por adelantado, la interpretación requiere que una entidad determine la fecha de la transacción para cada pago o recibo de la contraprestación anticipada.

La aplicación de estas modificaciones no tuvo un impacto significativo en los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019 de la Entidad.

iv. **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 reemplazará la guía de arrendamiento actual que incluye la IAS 17 Arrendamientos y las Interpretaciones relacionadas cuando entre en vigencia para los períodos contables que comiencen a partir del 1 de enero de 2019. La fecha de la aplicación inicial de la IFRS 16 para la Entidad es el 1 de enero de 2019.

La Entidad hace uso del enfoque práctico en la transición a la IFRS 16 para no reevaluar si un contrato es o contiene un arrendamiento. En consecuencia, la definición de un arrendamiento de acuerdo con la IAS 17 y la IFRIC 4 continuará aplicándose a aquellos arrendamientos registrados o modificados antes del 1 de enero de 2019.

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.

Mejoras Anuales a los estándares IFRS para el Ciclo 2015-2017 – Modificaciones a la IFRS 3 Combinaciones de Negocios, IFRS 11 Acuerdos Conjuntos, IAS 12 Impuestos sobre la Renta e IAS 23 Costos por préstamos

Las Mejoras Anuales incluyen modificaciones a 4 normas.

- IAS 12 *Impuestos sobre la renta*

Las modificaciones aclaran que una entidad debe reconocer las consecuencias del impuesto sobre la renta de los dividendos en resultados, otros ingresos integrales o capital según el lugar en el que la entidad reconoció originalmente las transacciones que generaron las ganancias distribuibles. Este es el caso, independientemente de si se aplican tasas impositivas diferentes a las ganancias distribuidas y no distribuidas.

- IFRS 3 *Combinaciones de Negocios*

Las modificaciones a la IFRS 3 aclaran que cuando una entidad obtiene el control de un negocio que es una operación conjunta, la entidad aplica los requisitos para una combinación de negocios lograda en etapas, incluida la nueva medición de su interés retenido en la operación conjunta a valor razonable. El interés retenido que se debe volver a medir incluye cualquier activo, pasivo y crédito mercantil no reconocidos relacionados con la operación conjunta.

- IAS 23 *Costos por préstamos*

Las modificaciones aclaran que, si algún préstamo específico permanece pendiente después de que el activo relacionado esté listo para su uso o venta prevista, ese préstamo se convierte en parte de los fondos que la entidad toma prestados en general al calcular la tasa de capitalización sobre préstamos generales.

- IFRS 11 *Acuerdos Conjuntos*

Las modificaciones a la IFRS 11 aclaran que cuando una parte que participa en una operación conjunta que es un negocio, pero no tiene control conjunto, obtiene el control conjunto de dicha operación conjunta, la entidad no vuelve a medir su interés retenido en la operación conjunta.

Modificaciones a la IAS 19 – Modificación, reducción o liquidación del plan de beneficios para empleados

Las modificaciones aclaran que el costo del servicio pasado (o de la ganancia o pérdida en la liquidación) se calcula midiendo el pasivo (activo) por beneficios definidos utilizando supuestos actualizados y comparando los beneficios ofrecidos y los activos del plan antes y después de la modificación del plan (o reducción o liquidación) pero ignorando el efecto del techo del activo (que puede surgir cuando el plan de beneficio definido se encuentra en una posición de superávit). La IAS 19 ahora es claro que el cambio en el efecto del techo de activos que puede resultar de la modificación del plan (o reducción o liquidación) se determina en un segundo paso y se reconoce de manera normal en otros resultados integrales.

Los párrafos que se relacionan con la medición del costo del servicio actual y el interés neto en el pasivo (activo) por beneficios definidos neto también se han modificado. Ahora se requerirá que una entidad utilice las suposiciones actualizadas de esta nueva medición para determinar el costo actual del servicio y el interés neto por el resto del período de reporte después del cambio al plan. En el caso del interés neto, las modificaciones dejan claro que, para el período posterior a la modificación del plan, el interés neto se calcula multiplicando el pasivo (activo), según se vuelve a medir según la IAS 19.99, con la tasa de descuento utilizada en la nueva medición (también teniendo en cuenta el efecto de las contribuciones y los pagos de beneficios en el pasivo (activo) por beneficios definidos netos).

IFRIC 23 – Incertidumbre sobre el tratamiento del Impuesto Sobre la Renta

La IFRIC 23 establece cómo determinar la posición fiscal contable cuando existe incertidumbre sobre los tratamientos del impuesto sobre la renta. La Interpretación requiere que una entidad:

- Determinar si alguna posición fiscal debe ser evaluada por separado o como una entidad; y
- Evaluar si es probable que la autoridad fiscal vaya a aceptar un método fiscal de incertidumbre o su propuesta, por una entidad en sus declaraciones de impuestos:
 - En caso de que sí, la Entidad debe determinar su posición fiscal contable consistentemente con el tratamiento usado o planeado para las declaraciones de impuestos.
 - En caso de que no, la entidad debe reflexionar el efecto de la incertidumbre al determinar su posición fiscal contable.

La aplicación de estas disposiciones no causa efecto alguno sobre los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2019, ya que la Entidad no tiene posiciones fiscales inciertas que requieran una evaluación conforme a lo dispuesto por esta interpretación.

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. 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 valúan inicialmente a su valor razonable. Los costos de la transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de activos y pasivos financieros (distintos de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados) se suman o reducen del valor razonable de los activos o pasivos financieros, en su caso, en el reconocimiento inicial. Los costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición de activos y pasivos financieros a su valor razonable con cambios en resultados se reconocen inmediatamente en resultados.

e. Activos financieros

Todas las compras o ventas regulares de activos financieros se reconocen y se dan de baja en una fecha de negociación. Las compras o ventas regulares son compras o ventas de activos financieros que requieren la entrega de activos dentro del plazo establecido por la regulación o prácticas habituales en el mercado.

Todos los activos financieros reconocidos se miden posteriormente en su totalidad, ya sea a costo amortizado o valor razonable, según la clasificación de los activos financieros.

Al 30 de junio de 2019 y 2018 todos los activos financieros de la Entidad han sido reconocidos a su costo amortizado.

i. Costo amortizado y método de interés efectivo

El método de interés efectivo es un método para calcular el costo amortizado de un instrumento de deuda y para asignar los ingresos por intereses durante el período relevante.

La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente las entradas futuras de efectivo esperadas (incluidas todas las comisiones y puntos pagados o recibidos que forma parte integrante de la tasa de interés efectiva, los costos de transacción y otras primas o descuentos) excluyendo las pérdidas crediticias esperadas, a lo largo de la vida esperada del instrumento de deuda o, en su caso, un período más corto, al importe en libros bruto del instrumento de deuda en el reconocimiento inicial.

El costo amortizado de un activo financiero es el monto al cual el activo financiero se mide en el reconocimiento inicial menos los reembolsos del principal, más la amortización acumulada utilizando el método de interés efectivo de cualquier diferencia entre ese monto inicial y el monto de vencimiento, ajustado por cualquier pérdida. El valor bruto en libros de un activo financiero es el costo amortizado de un activo financiero antes de ajustar cualquier provisión para pérdidas.

ii. *Activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales*

Los activos financieros a su valor razonable a través de otros resultados integrales, son aquellos cuyo modelo de negocio se basa en obtener flujos de efectivo contractuales y vender activos financieros, además de que sus condiciones contractuales dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente. Al 30 de junio de 2019, la Entidad no mantiene activos financieros para ser medidos a su valor razonable a través de otros resultados integrales.

iii. *Activos financieros a valor razonable a través de 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. Al 30 de junio de 2019 y 2018 la Entidad no cuenta con activos financieros a valor razonable.

iv. *Deterioro de activos financieros*

Hasta el 31 de diciembre de 2017 la política de la Compañía era registrar una provisión de cuentas incobrables por la totalidad de las cuentas por cobrar con una antigüedad mayor a 90 días, adicionalmente factores tales como la situación financiera y operativa de los clientes, condición de cuentas vencidas, así como las condiciones económicas del país en el que operan.

Durante 2018, debido a la implementación de la norma IFRS 9, se efectuaron cambios en el proceso interno para la administración de cuentas incobrables, implementando una metodología y cálculo para cumplir con el nuevo modelo de pérdidas crediticias esperadas, misma que impone una provisión ante el reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar, esta metodología forma parte de la política actual para determinar el deterioro de las cuentas por cobrar.

La Entidad reconoce una provisión para pérdidas por pérdidas crediticias esperadas en inversiones en instrumentos de deuda que se miden a costo amortizado o en valor razonable a través de otros resultados integrales, cuentas por cobrar comerciales y activos contractuales. El monto de las pérdidas crediticias esperadas se actualiza en cada fecha de reporte para reflejar los cambios en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial del instrumento financiero respectivo.

La Entidad reconoce pérdidas crediticias esperadas de por vida para las cuentas por cobrar comerciales y los activos contractuales. Las pérdidas crediticias esperadas en estos activos financieros se estiman utilizando una matriz de provisión basada en la experiencia histórica de pérdidas crediticias de la Entidad, ajustada por factores que son específicos de los deudores y las condiciones económicas generales.

Para todos los demás instrumentos financieros, la Entidad reconoce la pérdida crediticia esperada de por vida cuando ha habido un aumento significativo en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Sin embargo, si el riesgo crediticio en el instrumento financiero no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial, la Entidad mide la provisión para pérdidas para ese instrumento financiero en una cantidad igual a la pérdida crediticia esperada a 12 meses.

La pérdida crediticia esperada de por vida representa las pérdidas crediticias esperadas que resultarán de todos los eventos de incumplimiento posibles durante la vida útil esperada de un instrumento financiero. En contraste, la pérdida crediticia esperada a 12 meses representa la parte de la pérdida esperada de por vida que se espera que resulte de los eventos predeterminados en un instrumento financiero que sean posibles dentro de los 12 meses posteriores a la fecha del informe.

i. *Incremento significativo en el riesgo de crédito*

Al evaluar si el riesgo de crédito en un instrumento financiero ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial, la Entidad compara el riesgo de que ocurra un incumplimiento en el instrumento financiero en la fecha de reporte con el riesgo de un incumplimiento en el instrumento financiero en la fecha de inicio. Al realizar esta evaluación, la Entidad considera información tanto cuantitativa como cualitativa que sea razonable y fundamentada, incluida la experiencia histórica y la información prospectiva que está disponible.

ii. *Definición de incumplimiento*

La Entidad considera que lo siguiente constituye un evento de incumplimiento para fines de administración de riesgo de crédito interno, ya que la experiencia histórica indica que los activos financieros no son recuperables cuando cumplen con cualquiera de los siguientes criterios:

- Cuando el deudor incumple los convenios financieros;
- La información desarrollada internamente u obtenida de fuentes externas indica que es improbable que el deudor pague a sus acreedores, incluida la Entidad, en su totalidad (sin tener en cuenta ninguna garantía que tenga la Entidad).

Independientemente del análisis anterior, la Entidad considera que el incumplimiento ha ocurrido cuando un activo financiero tiene más de 90 días de vencimiento, a menos que la Entidad tenga información razonable y confiable para demostrar que un criterio de incumplimiento más atrasado es más apropiado.

iii. *Activos financieros con deterioro crediticio*

Un activo financiero tiene deterioro crediticio cuando se han producido uno o más eventos que tienen un impacto perjudicial en los flujos de efectivo futuros estimados de ese activo financiero.

iv. *Política de bajas*

La Entidad da de baja un activo financiero cuando hay información que indique que el deudor se encuentra en una dificultad financiera grave y no existe una perspectiva realista de recuperación, por ejemplo, cuando el deudor ha sido colocado en liquidación o ha entrado en un proceso de quiebra. Cualquier recuperación realizada se reconoce en resultados.

v. *Medición y reconocimiento de pérdidas crediticias*

Conforme a la IAS 39 "*Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración*", hasta el 31 de diciembre de 2017 la política de la Entidad era registrar una provisión de cuentas incobrables por la totalidad de las cuentas por cobrar con una antigüedad mayor a 90 días, adicionalmente factores tales como la situación financiera y operativa de los clientes, condición de cuentas vencidas, así como las condiciones económicas del país en el que operan. Dicha política se basaba en una expectativa de pérdidas crediticias incurridas en los activos financieros, tales como: cuentas por cobrar comerciales y otros activos financieros.

Al 30 de junio de 2019 y de acuerdo con la nueva norma IFRS 9, la Entidad reconoce una provisión de incobrables por pérdidas crediticias esperadas en los activos financieros, tales como: cuentas por cobrar comerciales y otros activos financieros. Las pérdidas crediticias esperadas en estos activos financieros se estiman utilizando un modelo de cálculo basado en la experiencia histórica de pérdidas crediticias de la Entidad, ajustada por factores que son específicos de los deudores, las condiciones económicas generales y una evaluación tanto de la dirección actual como de las condiciones existentes a la fecha de reporte, incluyendo el valor temporal del dinero cuando sea apropiado.

La medición de las pérdidas crediticias esperadas es una función de la probabilidad de incumplimiento, la pérdida dada el incumplimiento (es decir, la magnitud de la pérdida si existe un incumplimiento) y la exposición en el incumplimiento. La evaluación de la probabilidad de incumplimiento y la pérdida dada por defecto se basa en datos históricos ajustados por información prospectiva como se describe anteriormente. En cuanto a la exposición al incumplimiento, para los activos financieros, esto está representado por el valor en libros bruto de los activos en la fecha de reporte.

Para los activos financieros, la pérdida crediticia esperada se estima como la diferencia entre todos los flujos de efectivo contractuales que se deben a la Entidad de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que la Entidad espera recibir, descontados a la tasa de interés efectiva original.

Baja de activos financieros

La Entidad da de baja un activo financiero solo cuando los derechos contractuales de los flujos de efectivo del activo expiran, o cuando transfiere el activo financiero y sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad del activo a otra entidad.

Al darse de baja de un activo financiero medido al costo amortizado, la diferencia entre el valor en libros del activo y la suma de la contraprestación recibida y por cobrar se reconoce en resultados.

Pasivos financieros y capital

Clasificación como deuda o capital

Los instrumentos de deuda y de capital se clasifican como pasivos financieros o como capital de acuerdo con el contenido de los acuerdos contractuales y las definiciones de un pasivo financiero y un instrumento de capital.

Instrumentos de capital

Un instrumento de capital es cualquier contrato que evidencie un interés residual en los activos de una entidad después de deducir todos sus pasivos. Los instrumentos de capital emitidos por la Entidad se reconocen a los ingresos recibidos, netos de los costos directos de emisión.

La recompra de los instrumentos de capital propios de la Entidad se reconoce y se deduce directamente en el capital. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en utilidad o pérdida en la compra, venta, emisión o cancelación de los instrumentos de capital propios de la Entidad.

Pasivos financieros

Todos los pasivos financieros se miden subsecuentemente a costo amortizado utilizando el método de interés efectivo o en valor razonable a través de resultados.

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.

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.

Cuando un pasivo financiero medido a costo amortizado es modificado sin resultar en una baja, la Entidad reconoce una ganancia o pérdida en la modificación, la cual se calcula como la diferencia entre el costo amortizado a la fecha del refinanciamiento y los flujos de efectivo con los nuevos términos de financiamiento descontados a la tasa de interés efectiva de la deuda original. Adicionalmente, cuando la Entidad realiza una transacción de refinanciamiento y el pasivo anterior califica para ser dado de baja, los costos incurridos en el refinanciamiento se reconocen inmediatamente en resultados a la fecha de la extinción del pasivo financiero anterior.

f. 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; 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

Las ganancias y pérdidas de la venta de una partida de terrenos y edificios, maquinaria y equipo son determinadas comparando el ingreso obtenido de la venta con el valor en libros de dicha partida y se reconocen netas dentro de otros (ingresos) y gastos, neto en resultados.

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.

g. 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 período 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 período 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 períodos en que se incurren.

h. 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.

i. 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 período 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 período en que se incurra.

j. 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.

k. 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.

- **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.

m. **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 el Programa Maestro de Desarrollo (PMD), el cual es revisado y actualizado 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 período 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 períodos 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.

• **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 período 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.

o **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 gravables 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 periodo 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 periodo 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 periodo 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.

p. 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.

Como resultado de la Ley del Impuesto Sobre la Renta de 2014, al 30 de junio de 2019 y 2018, la PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme a la fracción I del artículo 9 de la misma Ley.

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 consolidado 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.

q. Reconocimiento de ingresos

Hasta el 31 de diciembre de 2017, la política de la Compañía era reconocer los ingresos en la medida en que era 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.

A partir del 1 de enero de 2018, los ingresos se reconocen al valor razonable de la contraprestación recibida o por recibir, neto de cualquier descuento o bonificación. La Entidad aplica un enfoque de cinco pasos para reconocer los ingresos:

Paso 1: Identificar el 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 satisfaga las obligaciones de desempeño.

Conforme a dicho enfoque, la Entidad reconoce el ingreso cuando se satisface la obligación de desempeño con sus clientes, es decir, cuando el control de los bienes subyacentes al contrato ha sido transferido al cliente.

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, 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.

r. 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: 1,598,681,000

Dividendos pagados, otras acciones: 0

Dividendos pagados, acciones ordinarias por acción: 4.0633

Dividendos pagados, otras acciones por acción: 0
