

## Información Financiera Trimestral

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración .....	2
[110000] Información general sobre estados financieros .....	30
[210000] Estado de situación financiera, circulante/no circulante.....	33
[310000] Estado de resultados, resultado del periodo, por función de gasto.....	35
[410000] Estado del resultado integral, componentes ORI presentados netos de impuestos.....	36
[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto .....	38
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Actual.....	40
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Anterior .....	43
[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera .....	46
[700002] Datos informativos del estado de resultados .....	47
[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses.....	48
[800001] Anexo - Desglose de créditos .....	49
[800003] Anexo - Posición monetaria en moneda extranjera .....	52
[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto.....	53
[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados .....	54
[800100] Notas - Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable.....	55
[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos .....	59
[800500] Notas - Lista de notas.....	60
[800600] Notas - Lista de políticas contables.....	94
[813000] Notas - Información financiera intermedia de conformidad con la NIC 34 .....	107

## [105000] Comentarios y Análisis de la Administración

### Comentarios de la gerencia [bloque de texto]

---

#### Resultados principales por el año 2020

- Ps.1,506 millones en inversiones de capital y obras de mantenimiento mayor incluidas en los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) comprometidos, así como en inversiones de capital estratégicas durante el 2020.
- El tráfico de pasajeros disminuyó 52.3%, totalizando 11.1 millones en 2020, derivado de la contingencia provocada por la propagación de virus COVID-19.
- En el año 2020, la UAFIDA Ajustada fue de Ps.2,549 millones, con un margen UAFIDA Ajustado de 62.0%.

#### Resumen del cuarto trimestre 2020

- El tráfico de pasajeros disminuyó 44.5%, totalizando 3.3 millones de pasajeros. El tráfico de pasajeros mostró una recuperación en el cuarto trimestre en relación con la caída observada de 62.4% en el tercer trimestre de 2020. Los aeropuertos con la menor caída en pasajero, en términos porcentuales, con respecto al 4T19 fueron Mazatlán, Culiacán, Reynosa y Zacatecas.
  - 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.472 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. 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

### FACTORES DE RIESGO

### **Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía.**

#### ***El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.***

La nueva cepa de coronavirus ("COVID-19"), identificada por primera vez en Wuhan (China) en diciembre de 2019, se ha extendido a casi todas las regiones del mundo. El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró al COVID-19 como una pandemia. El brote, y las medidas adoptadas para contenerlo o mitigarlo, han tenido consecuencias adversas para la economía mundial, incluyendo en la demanda, operaciones, cadenas de suministro y mercados financieros. El COVID-19 ha dado lugar a restricciones de viaje impuestas por los gobiernos, cancelaciones de vuelos y una marcada disminución de la demanda de viajes aéreos por parte de los pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional. El 19 de marzo de 2020, E.U.A. emitió un aviso de viaje en el que recomendó a los viajeros que evitaran todos los viajes internacionales. Al día siguiente, el 20 de marzo de 2020, E.U.A. cerró su frontera con México, excepto para viajes y comercio esenciales. El 31 de marzo de 2020, la Secretaría de Salud del Gobierno Federal Mexicano, publicó un decreto suspendiendo todas las actividades no esenciales en México hasta el 30 de abril de 2020, y el 21 de abril, dicha suspensión fue extendida hasta el 30 de mayo. El Gobierno Mexicano ha aplicado diversas medidas para controlar la propagación del COVID-19, incluyendo acciones extraordinarias, como el cierre de escuelas y la suspensión de actividades no esenciales, en las regiones más afectadas. En relación con estas medidas, los aeropuertos se consideran esenciales y los aeropuertos de la Compañía siguen funcionando.

La reducción de la demanda de viajes, tanto en el ámbito nacional como internacional, probablemente resultará en una importante pérdida de ingresos. Como resultado de estas restricciones y de otras condiciones fuera de control de la Compañía, los resultados de operación de la Compañía podrían ser volátiles y estar sujetos a cambios rápidos e inesperados. Aún no se conoce el efecto total de los avisos y restricciones de viaje, los cuales podrían afectar los niveles de pasajeros de la Compañía incluso después de que se hayan eliminado los avisos y restricciones formales. El

tráfico total de pasajeros de la Compañía disminuyó un 4.9% en el primer trimestre de 2020 en comparación con el primer trimestre de 2019, y un 92.1% entre el 1 de abril de 2020 y el 22 de abril de 2020 en comparación con el mismo período de 2019. El impacto del COVID-19 en el desempeño operacional y financiero de la Compañía para 2020 dependerá de acontecimientos futuros, incluyendo la duración y la propagación del brote y el impacto del COVID-19 en la demanda general de viajes aéreos en el futuro, todo lo cual es muy incierto y no puede predecirse. La Compañía espera que el tráfico de pasajeros aumente en medida que se levanten las restricciones de viaje y de permanencia en el hogar, sin embargo, a la fecha del presente Reporte, no podemos cuantificar si el COVID-19 tendrá un efecto materialmente adverso en los resultados de la Compañía o en el desempeño financiero para el ejercicio del 2020.

Históricamente, la gran mayoría de los ingresos de la Compañía han 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 la Compañía. En 2017, 2018 y 2019, la TUA representó el 52.2%, 56.2% y 58.5%, del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, y el 64.2%, 65.7% y 65.9% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En virtud de que los ingresos de la Compañía dependen en gran medida del volumen de tráfico de pasajeros de sus aeropuertos, cualquier pandemia o brotes de epidemias de salud, como el SARS, Influenza A(H1N1), Ébola, Zika, Chikungunya y COVID-19, u otros eventos internacionales o amenazas de los mismos (y cualquier impacto económico de dichos acontecimientos) podría dar lugar a una disminución del tráfico de pasajeros y a un aumento de los costos para la industria de los viajes aéreos y, podría causar un efecto material adverso en el negocio, los resultados de las operaciones, perspectivas y la condición financiera de la Compañía. Para más información, véase "*Las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas adversamente debido a cambios en el cobro de la TUA*".

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

Los sucesos tales como los conflictos en el Medio Oriente y los recientes ataques terroristas en el mundo 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.

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 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. Para más información véase "*El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados 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 la pandemia de COVID-19, 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. Para más información sobre el efecto que ha tenido el COVID-19 en el tráfico aéreo, véase "*El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.*"

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, conocido como el Acuerdo Estados Unidos México Canadá ("USMCA", por sus siglas en inglés), se firmó formalmente el 30 de noviembre de 2018. El USMCA ha sido ratificado por el Senado mexicano, el Congreso de los E.U.A. y el parlamento de Canadá. El 24 de abril de 2020, todos los requisitos de implementación por parte de los tres países fueron completados, por lo que el acuerdo entrará en vigor el 1 de julio de 2020. 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. Para más información sobre las restricciones de viaje relacionadas con el COVID-19, véase *El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.*"

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 producto interno bruto ("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.

El brote de COVID-19 ha afectado negativamente a las economías y los mercados financieros de muchos países, incluidos los E.U.A. y México. La medida en que COVID-19 repercuta en esas economías dependerá de acontecimientos futuros, sumamente inciertos y no previsible, incluyendo la duración y el alcance del brote y las medidas adoptadas para contenerlo o tratarlo, dentro de los E.U.A., México y en todo el mundo. En consecuencia, es posible que los E.U.A. y/o México experimenten una importante recesión económica o incluso otra recesión debido a los efectos del brote de COVID-19.

Asimismo, 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 2.3% en 2017, 3.1% en 2018, y 2.3% en 2019 respectivamente, y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía incrementó en, 2.8%, 4.4.% y 7.9% respectivamente. En su Perspectiva Económica Mundial de abril de 2020, el Fondo Monetario Internacional prevé que el PIB de México real disminuirá en un 1.9% en 2020. 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 y se encuentra particularmente influenciado por las tendencias en los en relación con viajes de placer, consumo y turismo internacional. Para más información sobre las restricciones de viaje de los E.U.A., véase *"El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía"*80.5, en 201915.8

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 experimentado una significativa volatilidad 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 2017, 2018 y 2019, aproximadamente el 45.4%, el 42.9% y el 43.0% 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 el cual se espera inicie operaciones en 2022, (ii) expandir el Aeropuerto Internacional de Toluca, que se encuentra aproximadamente 60 kilómetros (37.3 millas) fuera de la Ciudad de México, y (iii) expandir la capacidad de abordaje en la Terminal 2 del AICM, cuya expansión fue anunciada el 24 de septiembre de 2019. Todavía hay incertidumbre 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 y el AICM expandidos iniciarán sus operaciones a tiempo.

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

En 2019, el 11.9% de los pasajeros atendidos por los aeropuertos de la Compañía fueron pasajeros internacionales, de los cuales, el 75.2% 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 (ahora la AFAC) 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. Hemos adquirido y completado 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 2020-2025, aunque los cambios regulatorios podrían obligar a los aeropuertos de la Compañía a realizar este reemplazo antes. Adicionalmente, la circular COSA-17.9/16, 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 los lineamientos de equipaje; sin embargo, la AFAC 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 2019, aproximadamente el 80.4% 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 2019
○	
Monterrey.....	44.5%
Culiacán.....	9.0%
Chihuahua .....	6.3%
Ciudad Juárez.....	5.8%
Mazatlán.....	4.9%
Acapulco.....	3.5%
Hotel NH Collection Terminal 2.....	3.4%
Tampico.....	3.0%
Los seis aeropuertos restantes, Servicios Complementarios del Centro Norte y OMA Logística, S.A. de C.V. ("OMA Logística")(1).....	19.6%
<b>Total.....</b>	<b>100.0%</b>

1. OMA Logística incluye ingresos de Consorcio Hotelero Aeropuerto Monterrey, S.A.P.I. de C.V., y OMA-VYNMSA Aero Industrial Park, S.A. de C.V.

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.

Finalmente, la Compañía no puede predecir el impacto del COVID-19 en sus ingresos. Para más información sobre los riesgos del COVID-19, véase "El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados 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.

Como resultado de las diversas medidas aplicadas para controlar la difusión del COVID-19, como la suspensión de las actividades no esenciales y la reducción de la demanda de servicios hoteleros, el funcionamiento de los dos hoteles de la Compañía ha experimentado importantes disminuciones. En el primer trimestre de 2020, los índices de ocupación del Hotel NH Collection en la Terminal 2 y el Hotel Hilton Garden Inn del aeropuerto de Monterrey fueron 11.6 y 15.4 puntos porcentuales más bajos, respectivamente, que en el período comparable de 2019. El 6 de abril de 2020, la Compañía suspendió temporalmente los servicios del Hotel Hilton Garden Inn hasta por lo menos el 30 de abril de 2020 debido a la baja ocupación. La Compañía espera reabrir el Hotel Hilton Garden Inn tan pronto como se levante la suspensión de las actividades no esenciales en México.

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.

La Entidad determinó el monto recuperable de la unidad generadora de efectivo mediante la estimación del valor de uso, el cual utiliza proyecciones de flujos de efectivo con base en proyecciones durante la vida remanente del arrendamiento hasta el año 2029, descontados a una tasa de descuento después de impuestos de entre 10.2% a 11.2%. En el período de proyección, la administración considera un nivel de ocupación del 53% en 2021, recuperándose gradualmente hasta llegar a un promedio de 82% para el 2024 en adelante. Asimismo, se estima que la tarifa promedio superaría los niveles del 2019 en el año 2022 y que hacia adelante se actualizaría principalmente con inflación. La administración de la Compañía, basada en los cálculos de valor de uso, no ha identificado ningún deterioro ya que el monto recuperable excede en aproximadamente 27% el valor en libros de la unidad generadora de efectivo. La administración estima que el valor de uso considerando una reducción en la tarifa promedio de 16.7% o una tasa de ocupación 1,230 puntos básicos menor a lo estimado durante el período de proyección, igualaría el valor en libros de la unidad generadora de efectivo.

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 2019, VivaAerobus representó 22.4% y Aeroméxico y sus filiales representaron el 21.8%, Volaris representó el 20.5% e Interjet representó el 13.2%. 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.

La industria mundial de líneas aéreas ha experimentado recientemente y sigue experimentando importantes dificultades financieras, y las recientes advertencias sobre la rentabilidad de la industria. En diciembre de 2019, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, o IATA, publicó su pronóstico financiero para 2020 para la industria mundial de las aerolíneas comerciales, en el que se estiman beneficios netos después de impuestos de unos 29.300 millones de dólares, debido a la estabilidad de los precios del combustible y a un ligero aumento del crecimiento económico. El pronóstico también indica que se espera que los márgenes de beneficios netos aumenten ligeramente hasta el 3.4% en 2020. Sin embargo, desde el brote de COVID-19, la IATA ha revisado sus expectativas a la baja durante febrero, marzo y abril de 2020 para tener en cuenta el impacto del COVID-19. El 14 de abril de 2020, la IATA estimó que los ingresos de los pasajeros para la industria podrían disminuir un 55% en 2020 en comparación con 2019. La IATA podría reducir aún más sus previsiones y los efectos a corto y largo plazo del brote de COVID-19 en la industria aeronáutica mundial son todavía inciertos. Es posible que el impacto económico provocado por el brote de COVID-19, que ha sido más aguda para las aerolíneas, pueda desencadenar en insolvencias en el sector aéreo mundial.

Algunos de nuestros clientes y arrendatarios que son líneas aéreas han solicitado asistencia, ya sea a través de descuentos en los pagos hacia la Compañía o por una extensión en esos pagos. A la fecha del presente Reporte, la Compañía se encuentra en negociaciones comerciales con dichos clientes y arrendatarios en relación con sus contratos. La Compañía espera que la pandemia de COVID-19 cause un aumento de la reserva para cuentas incobrables en 2020. Para más información sobre el impacto del COVID-19 en el negocio de la Compañía, véase *“El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados 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 (i) la ratificación por parte del Senado del Convenio 98 relativo al derecho de libre sindicación y de negociación colectiva, (ii) el capítulo laboral del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, que podría sustituir al TLCAN, y (iii) la aprobación del Congreso de la Unión para modificar la Ley Federal del Trabajo, han causado una desestabilización en el entorno laboral colectivo en México.

Adicionalmente, (i) la creación de nuevas centrales obreras con el propósito de disputar los contratos colectivos de trabajo a los sindicatos actuales, (ii) el incremento del 16.21% del salario mínimo general a partir del 1 de enero de 2019 y un aumento subsecuente del 20% del salario mínimo general, y (iii) un aumento del 100% en el salario mínimo aplicable en los municipios de la franja fronteriza del norte del país el 1 de enero de 2019 y un incremento adicional de 5.0% el 1 de enero de 2020, 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.

Asimismo, los efectos de la respuesta del Gobierno Mexicano a la pandemia del COVID-19, que incluyen restricciones de viaje y de permanencia en el hogar, pueden complicar las relaciones por y entre las empresas, por un lado, y los sindicatos y/o sus empleados, por otro lado. A la fecha del presente Reporte, la Compañía no puede predecir cómo afectará el COVID-19 a su fuerza de trabajo y las relaciones con ella. Para más información sobre el impacto de COVID-19, véase "*El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.*". Para más información sobre las relaciones con los empleados, véase "*Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación.*".

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 2019, representaban el 58.6% 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. A la fecha del presente Reporte, el brote de COVID-19 no ha afectado la relación de la Compañía con su plantilla laboral, pero la Compañía no puede asegurar que cualquier otro efecto resultante del COVID-19 no causará ninguna alteración en el futuro.

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.

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.

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.

Adicionalmente, el brote de COVID-19 ha afectado y probablemente seguirá afectando de manera negativa a la industria aeronáutica mundial. Para más información sobre cómo ha impactado el COVID-19 a las aerolíneas, véase *“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.”* Dada la incertidumbre económica de muchas aerolíneas, es posible que las aerolíneas dejen de pagar a la Compañía la TUA. Si una o más aerolíneas dejan de pagar la TUA por los pasajeros (que no sean diplomáticos, niños, pasajeros en traslado o en tránsito) que salen de las terminales de la Compañía, el negocio y los resultados de la operación de la Compañía podrían verse afectados negativamente. Para más información sobre el impacto del COVID-19 en el negocio de la Compañía, véase *“El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.”*

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 30 de abril de 2020, 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.

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. Algunos 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. Adicionalmente, cualquier reforma a las leyes actuales que permita a los municipios solicitar permisos de construcción u operación podría afectar la capacidad de la Compañía para cumplir con las inversiones de su plan maestro de desarrollo, lo que podría resultar en pagos adicionales por tarifas o derechos gubernamentales y afectar los resultados de la operación de la Compañía.

***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 \$94,287 al 31 de diciembre de 2019. 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, Ciudad Juárez y Mazatlán, cuentan con una sola pista para la mayoría de los 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, incluyendo la construcción de una segunda pista para vuelos comerciales y la reubicación de la torre de control, 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 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 AFAC como parte de las inversiones hechas por la Compañía en la concesión del aeropuerto. La Compañía recibió autorización de la DGAC (ahora la AFAC) 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 AFAC 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 2017, 2018 y 2019, aproximadamente el 61.0%, 65.0% y 67.5% respectivamente, de los ingresos totales de la Compañía, y aproximadamente 74.9%, 76.0% 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 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 período 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, el 16 de octubre de 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estableció la Agencia Federal de Aviación Civil "AFAC", que reemplazó a 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. No obstante que la AFAC ha sido establecida formalmente, sus regulaciones internas y manuales de operación se encuentran pendientes a la fecha del presente Reporte. La Compañía no puede predecir de qué manera será operada 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 la Nación, 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. El 26 de noviembre de 2019, la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió en contra de la Comisión de Competencia.

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 período comprendido del 1 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2020. De conformidad con los términos de las concesiones de la Compañía, no existe garantía de que los resultados de operación de cualquiera de sus aeropuertos serán rentables. La Compañía no tiene la certeza de que el rendimiento esperado de las inversiones bajo los programas maestros de desarrollo sea alcanzado.

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

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 (ahora AFAC), 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 de la Dirección General de Aeronáutica Civil (ahora AFAC).

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 2019, los



ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía representaron aproximadamente el 99.0% 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 INPP (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. Entre el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2018, el peso se mantuvo en \$19.64 pesos por dólar. Del 31 de diciembre de 2018 al 31 de diciembre de 2019, el peso se apreció por aproximadamente 3.9%, pasando de \$19.64 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2018 a \$18.86 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2019. Al 22 de abril de 2020, el tipo de cambio era de \$24.59 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. 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. El 21 de febrero de 2020, el gobierno del estado de Chihuahua anunció que espera que el aeropuerto empiece operaciones a finales de 2020, con operaciones limitadas hasta finales del 2021. Se espera que el aeropuerto sea totalmente operativo a principios de 2022 y el mismo preste servicios a vuelos comerciales y de aviación civil general. Dicho aeropuerto tendrá una capacidad anual para atender a 450,000 pasajeros. A la fecha del presente Reporte, la Compañía no puede predecir si el aeropuerto de Chihuahua afectará de forma adversa sus resultados de operación o su capacidad financiera.

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

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

***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.

El 1 de mayo de 2019, el Gobierno Mexicano publicó en el Diario Oficial de la Federación reformas importantes a la Ley Federal del Trabajo. Estas reformas incluyen la creación de nuevos tribunales especializados en materia laboral y protecciones a los derechos colectivos de los trabajadores y a los derechos sindicales. Como resultado de estas reformas, los empleados no pueden ser forzados a unirse a un sindicato y puede existir más de un sindicato en cada fuente de trabajo. Actualmente, todos los empleados sindicalizados de la Compañía son representados por un sindicato nacional de trabajadores de aeropuertos que opera en todo México. En la medida en que los trabajadores sindicalizados busquen crear o unirse a nuevos sindicatos, y/o modificar significativamente las condiciones acordadas con la Compañía y con otros operadores de aeropuertos mexicanos, las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas negativamente por las actividades de los sindicatos, entre ellas, huelgas organizadas u otros paros laborales. La Compañía no puede predecir cómo estos acontecimientos pueden afectar a los resultados de la operación y/o la capacidad financiera de la Compañía. Cualquier aumento de las demandas de los trabajadores sindicalizados de la Compañía puede dar lugar a un aumento de los costos de la mano de obra, lo que podría tener un impacto negativo en los resultados de la operación. Para más información, véase "*Conflictos laborales colectivos en México podrían afectar de manera adversa las operaciones de la Compañía*" y "*Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación*".

Adicionalmente, como parte del esfuerzo de la actual administración federal para proteger los derechos de los trabajadores, el 23 de octubre de 2019, entró en vigor la Norma Oficial Mexicana (NOM) NOM-035-STPS-2018. Esta NOM busca identificar y prevenir los factores de riesgo psicosocial en el lugar de trabajo y promover un ambiente laboral favorable. Algunas de las nuevas obligaciones establecidas en la NOM, incluyen la creación de políticas internas para prevenir riesgos psicosociales, como la carga de trabajo, el exceso de horas de trabajo y las rotaciones de turnos laborales, la interferencia negativa en la vida familiar, liderazgos negativos en el lugar de trabajo y violencia en el lugar de trabajo. Aunque la Compañía ha cumplido con la NOM, la Compañía no puede predecir si sus empleados demandaran que la Compañía violó alguna de las disposiciones de la NOM. Cualquier demanda contra la Compañía presentada por sus empleados puede llevar a un aumento de los costos laborales, lo que podría tener un impacto negativo en los resultados de la operación. Para más información, véase "*Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación*".

### 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 2017, 2018 y 2019 los pasajeros terminales nacionales han representado aproximadamente el 87.6%, 88.2% y 88.1%, 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 prevaletientes 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 -0.1% 2.0% y 2.0% en 2019, 2018 y 2017, respectivamente, y se estima que disminuirá por 6.6% en 2020, y crecerá por 3.0% en 2021, de acuerdo con la Perspectiva Económica Mundial, publicada por el Fondo Monetario Internacional en abril de 2020.

Durante el 2019, el promedio de las tasas de interés de referencia en México aumentó 23 puntos base comparado con el 2018. Las tasas de interés anualizadas de Certificados de la Tesorería de la Federación ("CETES") a 28 días promedió aproximadamente, 3.0%, 4.2%, 6.7%, 7.6% y 7.8% para

2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 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 2017 y el 31 de diciembre de 2018 el precio se mantuvo en \$19.64 pesos por dólar. Entre el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2019, el peso se apreció de \$19.64 por dólar el 31 de diciembre de 2018 a \$18.86 por dólar, el 31 de diciembre de 2019 se apreció por 3.9%. Durante los primeros meses de 2020, el peso se depreció, alcanzando \$24.59 pesos por dólar el 22 de abril de 2020.

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; (ii) la Compañía cuenta con saldos en efectivo denominados en dólares, la depreciación del Peso daría lugar a mayores saldos en efectivo al ser convertidos en Pesos, generando ganancia por divisas y (iii) 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 cambias. Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía tenía US\$10.1 millones en pasivos denominados en dólares representando 4.2% de la deuda consolidada. Al 31 de marzo de 2020, US\$ 80.0 millones del saldo de efectivo de la Compañía esta denominada en dólares.

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 17 de diciembre de 2019 (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, Durango, Jalisco, Estado de México, Morelos, Nayarit, Nuevo León, San Luis Potosí, Sonora y Zacatecas. 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, fueron afectados por la escasez de gasolina para uso de automóviles. Aun cuando no hubo escasez de combustible para aviones como resultado de las acciones implementadas por el Gobierno Mexicano, 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 afectarse 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 (“CO<sub>2</sub>”) en 2018. El mercado requiere que las industrias que generan más de cierta cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> 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. El resto de nuestros aeropuertos actualmente se encuentran en proceso de obtener esta certificación, misma que esperamos recibir en 2020. 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.

El 11 de agosto de 2014, fue creada la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos (“ASEA”). Si bien inicialmente tomó un papel secundario al papel de la SEMARNAT, la ASEA recientemente ha comenzado a ejercer sus facultades. Los proyectos de crecimiento de los aeropuertos relacionados con el suministro de combustible deben ser aprobados ahora por la ASEA, lo que puede resultar en procedimientos más onerosos para la aprobación de proyectos especiales relacionados con hidrocarburos.

A la fecha del presente Reporte, no podemos asegurar si el reglamento de la ASEA afectara nuestro negocio o resultados de la operación.

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 la mayoría de 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 llegará a invocar la protección de su gobierno, en contravención de este acuerdo, lo anterior traerá como consecuencia la renuncia de sus derechos en favor del Gobierno Mexicano.

La Compañía está sujeta a estándares de 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.**

SETA controla la administración de la Compañía y sus intereses pueden diferir de los intereses de los demás accionistas.

A la fecha del presente reporte, ICA Tenedora, S.A. de C.V. ("ICATEN") a través de su subsidiaria SETA, es propietario, indirectamente, del 14.7% del capital social de la Compañía. SETA directamente es propietario de acciones Serie B que representan el 1.9% de la totalidad del capital social y es propietaria de las acciones Serie BB que representan el 12.8% del capital social de la Compañía. 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, incluyendo el derecho de nominar, designar y remover ciertos directivos y funcionarios como accionista de acciones Serie BB. 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 nominar y nominar a los mismos consejeros y funcionarios que actualmente está facultado a nominar en términos de los estatutos de la Compañía. Para mayor información respecto de la renovación y los términos 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. 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.

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 Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V. ("CONOISA"), una subsidiaria directa de ICATEN (que hasta diciembre 2019 era propietaria del 99.99% del capital social de SETA) 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, 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 los funcionarios nominados o designados por SETA 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 podrían influenciar las decisiones que tomen el resto de los consejeros.

#### **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, no se presentaron movimientos de nuevas rutas o cancelaciones definitivas de rutas. La oferta de asientos disminuyó 36.4% con respecto al mismo trimestre del año anterior, debido principalmente al número de rutas suspendidas por parte de las aerolíneas.

El **total de tráfico de pasajeros** disminuyó 44.5%. La mezcla de pasajeros fue de 91.0% nacionales y 9.0% internacionales.

El **tráfico de pasajeros nacionales** disminuyó 42.7% y el tráfico de pasajeros internacionales decreció 57.5%, que refleja las restricciones al transporte aéreo en el mercado internacional.

Los aeropuertos con la mayor contribución a la caída de pasajeros fueron:

- **Monterrey (-47.6%)**, en las rutas a la Ciudad de México, Guadalajara y Tijuana.
- **Culiacán (-32.2%)**, en las rutas a la Ciudad de México, Guadalajara y Tijuana.
- **Chihuahua (-45.0%)**, en la ruta a la Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara.
- **Ciudad Juárez (-43.0%)**, en las rutas a la Ciudad de México y Guadalajara.

No obstante, los aeropuertos de **Mazatlán, Culiacán, Reynosa, San Luis Potosí, Zacatecas y Ciudad Juárez** mostraron un mejor desempeño que el resto de los aeropuertos de OMA en términos porcentuales con respecto al 4T19.



**Actividades Comerciales**

El nivel de ocupación en las áreas comerciales dentro de los edificios terminales de OMA al 31 de diciembre de 2020 fue 89.9%. Durante el trimestre, se desocuparon espacios por un total de 53 metros cuadrados.

**Servicios de Hotelería**

**Hotel NH Collection T2:** registró una tasa de ocupación promedio de 41.6%. La tarifa promedio por habitación fue de Ps.1,901 durante el trimestre.

**Hotel Hilton Garden Inn:** registró una tasa de ocupación promedio de 24.8%. La tarifa promedio por habitación fue de Ps.1,833 durante el trimestre.

**Operaciones OMA Carga**

**OMA Carga:** los ingresos de este segmento se incrementaron 6.0% debido a una mayor operación para el manejo, almacenaje y custodia de carga de importación aérea, así como para el manejo de carga de exportación aérea durante el trimestre. Se operó un total de 7,938 toneladas, 4.4% mayor al 4T19.

**Operaciones Servicios Industriales**

**OMA VYNMSA Aero Industrial Park:** generó ingresos por Ps.16 millones, 43.1% mayor en relación al 4T19. El incremento se debe a las tres naves que se rentaron en 2020 y que comenzaron a generar ingresos a partir del 4T20.

---

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

---

**Resultados Financieros Consolidados Trimestrales****Ingresos**

Los **ingresos aeronáuticos** disminuyeron 36.3%.

Los **ingresos no aeronáuticos** disminuyeron 35.1%.

Las **actividades comerciales** decrecieron 37.7%. Los giros con mayor variación fueron:

- **Estacionamientos**, -53.5%, debido a la reducción en operaciones de corta y larga estancia. La caída en estacionamiento refleja principalmente la menor recuperación de tráfico en Monterrey en relación al promedio de OMA.
- **Restaurantes y Tiendas**, -37.2% y -38.8%, respectivamente, debido a menores ingresos por rentas fijas y de participación sobre ventas. Durante el trimestre, se aplicaron algunos programas de apoyo a nuestros locatarios.

Las **actividades de diversificación** disminuyeron 33.3%, principalmente por un menor ingreso de servicios de hotelería.

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)** disminuyó 17.7%, principalmente por un menor gasto de nómina derivado de la reducción de personal que se realizó en el 3T20, así como por menores costos de energía y de servicios subcontratados, como resultado de las iniciativas de reducción de costos implementadas por la compañía durante 2020.

La **provisión de mantenimiento mayor** registró un cargo por Ps.208 millones, el cual refleja la actualización de dicha provisión como resultado de la aprobación en diciembre 2020 del Programa Maestro de Desarrollo para el período 2021-2025. Al cierre del trimestre, el saldo de la provisión en el estado de situación financiera es de Ps.1,318 millones.

El **derecho de uso de activos concesionados (DUAC)** disminuyó 40.4%, como consecuencia de menores ingresos; la **asistencia técnica** disminuyó 49.6%.

El **total de costos y gastos de operación** disminuyó 0.7%.

#### **UAFIDA Ajustada y Resultado de Operación**

El **resultado de operación** fue de Ps.532 millones, con un margen operativo de 32.8%.

La **UAFIDA Ajustada** fue de Ps.853 millones, con un margen de 69.6%.

#### **Costos de Financiamiento, Impuestos y Utilidad Neta**

El **costo de financiamiento** fue de Ps.270 millones, principalmente por el costo por la pérdida cambiaria y el costo por intereses.

Los **impuestos a la utilidad** fueron de Ps.23 millones. La tasa efectiva de impuestos del trimestre fue de 8.9%, derivado principalmente por el impacto en impuestos diferidos generado por la actualización de la provisión de mantenimiento mayor.

La **utilidad neta consolidada** en el trimestre fue de Ps.239 millones.

Tomando como base la participación controladora de la utilidad neta, la utilidad por acción fue de Ps.0.61; y la utilidad por ADS fue de US\$0.25. Cada ADS equivale a ocho acciones Serie B.

#### **PMD e Inversiones Estratégicas**

En el 4T20, 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.472 millones, los cuales se desglosan en Ps.396 millones de mejoras a bienes concesionados, Ps.46 millones de mantenimiento mayor y Ps.30 millones de inversiones estratégicas.

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

#### **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 el cuarto trimestre de 2020, las actividades de operación generaron una entrada neta de efectivo por Ps.602 millones, comparado con una generación de Ps.954 millones en el mismo periodo del año anterior. Dicha reducción se explica principalmente por la menor utilidad antes de impuestos.

En el cuarto trimestre de 2020, las actividades de inversión generaron una salida neta de efectivo por Ps.366 millones, relacionados principalmente con obra ejecutada en el tercer trimestre, mientras que las actividades de financiamiento representaron una salida neta de efectivo por Ps.104 millones, principalmente por los intereses pagados de Ps.80 millones.

Los flujos de efectivo de las diferentes actividades durante el 4T20 resultaron en un aumento de Ps.132 millones, sin embargo, debido al efecto de la apreciación del peso frente al dólar durante el último trimestre en la posición de caja de la compañía y que ocasionó una disminución de efectivo por Ps.195 millones, el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al 31 de diciembre de 2020 fue de Ps.2,959 millones.

### **Actualización COVID-19**

Durante el 4T20, hubo una recuperación gradual en el tráfico de pasajeros, con respecto al 2T20 y 3T20, en línea con el grado de reactivación de actividades económicas permitido durante el trimestre, de acuerdo con el semáforo de riesgo epidemiológico establecido por el Gobierno Federal, así como las diferentes restricciones internacionales establecidas durante el trimestre. Las actividades económicas y los viajes nacionales, principalmente a destinos regionales y turísticos continuaron reactivándose gradualmente durante el trimestre. El total de tráfico de pasajeros en el 4T20 alcanzó 3.3 millones, 43% mayor con respecto al 3T20. Asimismo, al 31 de diciembre de 2020, OMA tenía en operación 140 rutas origen-destino, comparado con 117 rutas origen-destino al 30 de septiembre de 2020 y 183 al 31 de diciembre de 2019.

La incertidumbre en torno a una segunda ola de contagios por COVID-19 a nivel mundial y el regreso a semáforo rojo (máximo riesgo) hacia finales del 2020 y principios del 2021, en varias entidades del país, incluyendo Nuevo León y la Ciudad de México, han provocado una desaceleración en la recuperación del tráfico de pasajeros. A partir de febrero, el nivel de contagios ha comenzado a disminuir y el semáforo epidemiológico se ha ajustado a la baja. A la fecha de este reporte, 1 estado en el que opera OMA todavía se encuentra en semáforo rojo, mientras que 4 se encuentran en naranja y 4 en amarillo.

Asimismo, derivado de las medidas implementadas por parte de Estados Unidos con respecto a la aplicación obligatoria de pruebas COVID-19 para ingresar a ese país, OMA ha instalado módulos de aplicación de pruebas de antígeno en sus 11 aeropuertos que opera con vuelos internacionales.

OMA espera que el tráfico de pasajeros retome su evolución positiva en los siguientes meses en la medida que los niveles de contagio tiendan a la baja, y los semáforos de riesgo en los estados donde opera OMA y sus principales destinos permitan una mayor movilidad y actividad económica.

Es importante mencionar que los aeropuertos de OMA continúan aplicando y comunicando las medidas de seguridad sanitaria implementadas y trabajando en coordinación con las autoridades sanitarias y aeronáuticas del país, a fin de cuidar la salud de los pasajeros, de nuestros colaboradores y de los prestadores de servicios, y apoyar la recuperación de la confianza de los pasajeros al viajar en nuestros aeropuertos.

### **Eventos Relevantes del Trimestre**

**Aprobación del Programa Maestro de Desarrollo (PMD) para el Periodo 2021-2025.** El 30 de noviembre de 2020, OMA anunció que recibió la aprobación del PMD de cada una de sus concesionarias para el periodo 2021-2025, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC). La inversión total comprometida para este periodo totaliza Ps.11,980 millones, expresados al 31 de diciembre de 2019.

---

## Control interno [bloque de texto]

---

### **(a) Controles y Procedimientos de Divulgación**

La Compañía lleva a cabo una evaluación bajo la supervisión y con la participación de su administración, incluyendo al Director General y Director de Finanzas, sobre el diseño y operación de sus controles y procedimientos para la revelación de información al 31 de diciembre de 2020.

Existen limitaciones inherentes a la efectividad de cualquier sistema de controles y procedimientos para la revelación de información, incluyendo la posibilidad del error humano y la omisión voluntaria de los controles y procedimientos. Por ello, incluso los controles y procedimientos efectivos para la revelación de información solamente pueden proporcionar una seguridad razonable de que se alcanzarán los objetivos del control. Tomando como base la evaluación de la Compañía, su Director General y el Director de Finanzas concluyeron que al 31 de diciembre de 2020, los controles y

procedimientos para la revelación de información eran efectivos para proporcionar una seguridad razonable de que la información que se requiere revelar en los reportes que la Compañía presenta o entrega conforme a la Ley de Valores, se registra, procesa, resume y reporta dentro de los plazos de tiempo especificados en las reglas y formularios aplicables, y que se acumula y comunica a la administración de la Compañía, incluyendo el director general y el director de finanzas, de la manera adecuada para poder tomar a tiempo decisiones respecto a la revelación requerida.

#### **(b) Reporte Anual de la administración de los Controles Internos para Reportes Financieros**

La administración de la Compañía es responsable de establecer y mantener controles internos adecuados en relación con los reportes financieros definidos en las Reglas 13a-15(f) and 15d-15(f) de la Ley de Mercado de Valores de 1934 (*Securities and Exchange Act of 1934*). El control interno de la Compañía sobre reportes financieros está diseñado para brindar seguridad razonable en relación con la confiabilidad de los reportes y la preparación de los estados financieros para propósitos externos de conformidad con las NIIF. El control interno de la Compañía sobre reportes financieros incluye aquellas políticas y procedimientos que:

1. se refieren al mantenimiento de registros que, con razonable detalle, precisión y suficiencia, reflejen las operaciones y disposiciones de activos de la Compañía;
2. provén seguridad razonable de que las operaciones son registradas de manera que se permita la preparación de estados financieros y de que los recibos y gastos se estén realizando únicamente de acuerdo con la autorización de la administración y consejeros de la Compañía; y
3. provén seguridad razonable en relación con la prevención o la debida detección de adquisiciones no autorizadas, uso o disposición de los activos de la Compañía que pudiera afectar sustancialmente sus estados financieros.

Debido a sus limitaciones inherentes, puede ser que los controles internos sobre reportes financieros no prevengan o detecten errores. Igualmente, la proyección de cualquier evaluación de efectividad en periodos futuros está sujeta al riesgo de que los controles se vuelvan inadecuados debido al cambio de condiciones o al deterioro en el grado de cumplimiento con las políticas y procedimientos. Bajo la supervisión del director general y director de finanzas, la administración de la Compañía examinó el diseño y efectividad del control interno de la Compañía sobre reportes financieros al 31 de diciembre de 2020.

Para su análisis, la administración utilizó el criterio establecido por el *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, o COSO, para Controles Internos – Marco Integral (2013), mismo que ya fue adoptado.

Con base en el análisis y dichos criterios, la administración de la Compañía ha concluido que se han mantenido controles efectivos sobre reportes financieros al 31 de diciembre de 2020. Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, la firma independiente registrada de contadores públicos que ha auditado los estados financieros de la Compañía, ha emitido un reporte de confirmación respecto a la eficacia de los controles internos de la Compañía sobre la presentación de información financiera.

#### **(c) Reporte de la Firma Registrada Independiente de Contadores Públicos en relación con la Eficacia del Control Interno sobre la Presentación de Información Financiera**

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, la firma independiente registrada de contadores públicos que ha auditado los estados financieros de la Compañía, ha emitido un reporte de confirmación respecto a la eficacia de los controles internos de la Compañía sobre la presentación de información financiera.

#### **(d) Cambios en los Controles Internos sobre Reportes Financieros**

No existe ningún cambio en controles internos sobre reportes financieros durante 2020 que haya afectado de manera sustancial o que razonablemente pudiese afectar de manera sustancial, el control interno de la Compañía sobre reportes financieros.

#### **(e) Pandemia de COVID-19**

Como resultado de la pandemia de COVID-19 y de las advertencias y restricciones que el Gobierno Mexicano puso en marcha en marzo y abril de 2020, incluyendo la recomendación de que los residentes se quedaran en casa, la Compañía ha implementado arreglos de trabajo remoto para ciertos empleados, lo cual no ha impactado los sistemas automatizados de la Compañía. Estas medidas temporales no han impactado el control interno sobre los informes financieros en 2020 de la Compañía, ya que los procesos establecidos en las políticas y procedimientos de la Compañía siguen vigentes.

**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**

<b>Clave de cotización:</b>	OMA
<b>Periodo cubierto por los estados financieros:</b>	2020-10-01 al 2020-12-31
<b>Fecha de cierre del periodo sobre el que se informa :</b>	2020-12-31
<b>Nombre de la entidad que informa u otras formas de identificación:</b>	GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE S.A.B. DE C.V.
<b>Descripción de la moneda de presentación :</b>	MXN
<b>Grado de redondeo utilizado en los estados financieros:</b>	MILES DE PESOS
<b>Consolidado:</b>	Si
<b>Número De Trimestre:</b>	4D
<b>Tipo de emisora:</b>	ICS
<b>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:</b>	
<b>Descripción de la naturaleza de los estados financieros:</b>	

**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.

**Nombre de proveedor de servicios de Auditoria externa [bloque de texto]**

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

---

**Nombre del socio que firma la opinión [bloque de texto]**

---

C.P.C. Jorge Omar Esquivel Romero

---

---

**Tipo de opinión a los estados financieros [bloque de texto]**

---

Limpia

---

---

**Fecha de opinión sobre los estados financieros [bloque de texto]**

---

24 de Marzo de 2021

---

---

**Fecha de asamblea en que se aprobaron los estados financieros [bloque de texto]**

---

21 de Abril de 2021

---

---

**Seguimiento de análisis [bloque de texto]**

---

Instituciones financieras que dan la cobertura de análisis:

**Institución****Nombre**

Actinver Casa de Bolsa

Ramón Ortiz

Bank of America Merrill Lynch

Alan Macías

---

<b>Banorte-IXE</b>	José Espitia
<b>Barclays Bank PLC</b>	Pablo Monsiváis
<b>BBVA Bancomer</b>	Montserrat Araujo
<b>Bradesco BBI</b>	Rodolfo Ramos
<b>Citigroup</b>	Stephen Trent
<b>Credit Suisse</b>	Alejandro Zamacona
<b>Goldman Sachs</b>	Bruno Armorim
<b>Grupo Bursátil Mexicano (GBM)</b>	Mauricio Martínez Vallejo
<b>Vector</b>	Marco Montañez
<b>HSBC</b>	Alexandre Falcao
<b>Intercam Casa de Bolsa</b>	Alejandra Marcos
<b>Insight Investment Research</b>	Robert Crimes
<b>Itaú BBA</b>	Thais Cascello
<b>J.P. Morgan</b>	Fernando Abdalla
<b>Morgan Stanley</b>	Josh Milberg / Lucas T Barbosa
<b>Santander</b>	Rubén López / Pedro Bruno
<b>Scotiabank</b>	Francisco Suárez
<b>Signum Research</b>	Lucía Tamez
<b>UBS Brasil CCTVM</b>	Rogério Araujo
<b>Invex</b>	Giovanni Bisogno Guinea
<b>BTGPactual</b>	Lucas Marquiori

---



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

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2020-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2019-12-31
<b>Estado de situación financiera [sinopsis]</b>		
<b>Activos [sinopsis]</b>		
<b>Activos circulantes[sinopsis]</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	2,958,804,000	3,429,873,000
Clientes y otras cuentas por cobrar	1,047,852,000	939,745,000
Impuestos por recuperar	542,365,000	295,768,000
Otros activos financieros	181,808,000	145,518,000
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	4,730,829,000	4,810,904,000
Activos mantenidos para la venta	0	0
Total de activos circulantes	4,730,829,000	4,810,904,000
<b>Activos no circulantes [sinopsis]</b>		
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	11,230,000	20,662,000
Inversiones registradas por método de participación	0	0
Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas	0	0
Propiedades, planta y equipo	2,700,469,000	2,647,101,000
Propiedades de inversión	0	0
Activos por derechos de uso	178,247,000	210,788,000
Crédito mercantil	23,391,000	23,391,000
Activos intangibles distintos al crédito mercantil	10,229,656,000	9,267,111,000
Activos por impuestos diferidos	317,758,000	297,004,000
Otros activos no financieros no circulantes	0	0
Total de activos no circulantes	13,460,751,000	12,466,057,000
Total de activos	18,191,580,000	17,276,961,000
<b>Capital Contable y Pasivos [sinopsis]</b>		
<b>Pasivos [sinopsis]</b>		
<b>Pasivos Circulantes [sinopsis]</b>		
Proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	371,752,000	384,306,000
Impuestos por pagar a corto plazo	153,046,000	345,461,000
Otros pasivos financieros a corto plazo	3,013,502,000	36,851,000
Pasivos por arrendamientos a corto plazo	26,553,000	72,320,000
Otros pasivos no financieros a corto plazo	0	0
<b>Provisiones circulantes [sinopsis]</b>		
Provisiones por beneficios a los empleados a corto plazo	0	0
Otras provisiones a corto plazo	660,712,000	396,356,000
Total provisiones circulantes	660,712,000	396,356,000
Total de pasivos circulantes distintos de los pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	4,225,565,000	1,235,294,000
Pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	0	0
Total de pasivos circulantes	4,225,565,000	1,235,294,000
<b>Pasivos a largo plazo [sinopsis]</b>		
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	350,738,000	387,656,000
Impuestos por pagar a largo plazo	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2020-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2019-12-31
Otros pasivos financieros a largo plazo	1,496,886,000	4,506,758,000
Pasivos por arrendamientos a largo plazo	168,210,000	148,540,000
Otros pasivos no financieros a largo plazo	0	0
<b>Provisiones a largo plazo [sinopsis]</b>		
Provisiones por beneficios a los empleados a Largo plazo	115,691,000	106,159,000
Otras provisiones a largo plazo	874,415,000	802,342,000
Total provisiones a largo plazo	990,106,000	908,501,000
Pasivo por impuestos diferidos	133,828,000	202,717,000
Total de pasivos a Largo plazo	3,139,768,000	6,154,172,000
Total pasivos	7,365,333,000	7,389,466,000
<b>Capital Contable [sinopsis]</b>		
Capital social	300,822,000	301,739,000
Prima en emisión de acciones	29,786,000	29,786,000
Acciones en tesorería	0	0
Utilidades acumuladas	10,324,666,000	9,379,391,000
Otros resultados integrales acumulados	(4,933,000)	4,194,000
Total de la participación controladora	10,650,341,000	9,715,110,000
Participación no controladora	175,906,000	172,385,000
Total de capital contable	10,826,247,000	9,887,495,000
Total de capital contable y pasivos	18,191,580,000	17,276,961,000

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2020-01-01 - 2020-12-31	Acumulado Año Anterior 2019-01-01 - 2019-12-31	Trimestre Año Actual 2020-10-01 - 2020-12-31	Trimestre Año Anterior 2019-10-01 - 2019-12-31
<b>Resultado de periodo [sinopsis]</b>				
<b>Utilidad (pérdida) [sinopsis]</b>				
Ingresos	5,367,466,000	8,527,101,000	1,622,570,000	2,263,117,000
Costo de ventas	3,128,068,000	3,130,286,000	961,341,000	952,875,000
Utilidad bruta	2,239,398,000	5,396,815,000	661,229,000	1,310,242,000
Gastos de venta	0	0	0	0
Gastos de administración	518,058,000	542,664,000	129,050,000	145,726,000
Otros ingresos	128,000	1,155,000	7,000	103,000
Otros gastos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) de operación	1,721,468,000	4,855,306,000	532,186,000	1,164,619,000
Ingresos financieros	191,411,000	171,236,000	18,177,000	41,468,000
Gastos financieros	420,499,000	426,886,000	287,726,000	159,267,000
Participación en la utilidad (pérdida) de asociadas y negocios conjuntos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	1,492,380,000	4,599,656,000	262,637,000	1,046,820,000
Impuestos a la utilidad	394,501,000	1,372,222,000	23,346,000	285,794,000
Utilidad (pérdida) de operaciones continuas	1,097,879,000	3,227,434,000	239,291,000	761,026,000
Utilidad (pérdida) de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) neta	1,097,879,000	3,227,434,000	239,291,000	761,026,000
<b>Utilidad (pérdida), atribuible a [sinopsis]</b>				
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	1,094,358,000	3,219,798,000	239,056,000	758,052,000
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación no controladora	3,521,000	7,636,000	235,000	2,974,000
Utilidad por acción [bloque de texto]	2.80	8.19	0.61	1.94
<b>Utilidad por acción [sinopsis]</b>				
<b>Utilidad por acción [partidas]</b>				
<b>Utilidad por acción básica [sinopsis]</b>				
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones continuas	2.8	8.19	0.61	1.94
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción	2.8	8.19	0.61	1.94
<b>Utilidad por acción diluida [sinopsis]</b>				
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 2020-01-01 - 2020-12-31	Acumulado Año Anterior 2019-01-01 - 2019-12-31	Trimestre Año Actual 2020-10-01 - 2020-12-31	Trimestre Año Anterior 2019-10-01 - 2019-12-31
<b>Estado del resultado integral [sinopsis]</b>				
Utilidad (pérdida) neta	1,097,879,000	3,227,434,000	239,291,000	761,026,000
<b>Otro resultado integral [sinopsis]</b>				
<b>Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán a resultados, neto de impuestos [sinopsis]</b>				
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	(9,127,000)	(8,984,000)	(9,127,000)	(8,984,000)
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	(9,127,000)	(8,984,000)	(9,127,000)	(8,984,000)
<b>Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán a resultados, neto de impuestos [sinopsis]</b>				
<b>Efecto por conversión [sinopsis]</b>				
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
<b>Activos financieros disponibles para la venta [sinopsis]</b>				
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
<b>Coberturas de flujos de efectivo [sinopsis]</b>				
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
<b>Coberturas de inversiones netas en negocios en el extranjero [sinopsis]</b>				
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
<b>Cambios en el valor temporal de las opciones [sinopsis]</b>				
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
<b>Cambios en el valor de contratos a futuro [sinopsis]</b>				
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 2020-01-01 - 2020-12-31	Acumulado Año Anterior 2019-01-01 - 2019-12-31	Trimestre Año Actual 2020-10-01 - 2020-12-31	Trimestre Año Anterior 2019-10-01 - 2019-12-31
Cambios en el valor de contratos a futuro, neto de impuestos	0	0	0	0
<b>Cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera [sinopsis]</b>				
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
<b>Activos financieros a valor razonable a través del ORI [sinopsis]</b>				
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	(9,127,000)	(8,984,000)	(9,127,000)	(8,984,000)
Resultado integral total	1,088,752,000	3,218,450,000	230,164,000	752,042,000
<b>Resultado integral atribuible a [sinopsis]</b>				
Resultado integral atribuible a la participación controladora	1,085,231,000	3,210,814,000	229,929,000	749,068,000
Resultado integral atribuible a la participación no controladora	3,521,000	7,636,000	235,000	2,974,000

**[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto**

Concepto	Acumulado Año Actual 2020-01-01 - 2020-12-31	Acumulado Año Anterior 2019-01-01 - 2019-12-31
<b>Estado de flujos de efectivo [sinopsis]</b>		
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación [sinopsis]</b>		
Utilidad (pérdida) neta	1,097,879,000	3,227,434,000
<b>Ajustes para conciliar la utilidad (pérdida) [sinopsis]</b>		
+ Operaciones discontinuas	0	0
+ Impuestos a la utilidad	394,501,000	1,372,222,000
+ (-) Ingresos y gastos financieros, neto	0	0
+ Gastos de depreciación y amortización	435,344,000	415,252,000
+ Deterioro de valor (reversiones de pérdidas por deterioro de valor) reconocidas en el resultado del periodo	0	0
+ Provisiones	410,269,000	292,083,000
+ (-) Pérdida (utilidad) de moneda extranjera no realizadas	(72,253,000)	44,007,000
+ Pagos basados en acciones	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) del valor razonable	75,262,000	23,157,000
- Utilidades no distribuidas de asociadas	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) por la disposición de activos no circulantes	(5,380,000)	(1,162,000)
+ Participación en asociadas y negocios conjuntos	0	0
+ (-) Disminuciones (incrementos) en los inventarios	0	0
+ (-) Disminución (incremento) de clientes	(37,934,000)	(60,949,000)
+ (-) Disminuciones (incrementos) en otras cuentas por cobrar derivadas de las actividades de operación	(263,173,000)	(208,259,000)
+ (-) Incremento (disminución) de proveedores	(48,307,000)	(26,880,000)
+ (-) Incrementos (disminuciones) en otras cuentas por pagar derivadas de las actividades de operación	(168,212,000)	(217,162,000)
+ 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)	720,117,000	1,632,309,000
Flujos de efectivo netos procedentes (utilizados en) operaciones	1,817,996,000	4,859,743,000
- Dividendos pagados	0	0
+ Dividendos recibidos	0	0
- Intereses pagados	(345,237,000)	(352,851,000)
+ Intereses recibidos	(111,889,000)	(171,236,000)
+ (-) Impuestos a las utilidades reembolsados (pagados)	747,867,000	1,324,834,000
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	0	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	1,303,477,000	3,716,524,000
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión [sinopsis]</b>		
+ 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	5,380,000	1,162,000
- Compras de propiedades, planta y equipo	157,992,000	57,103,000
+ Importes procedentes de ventas de activos intangibles	0	0
- Compras de activos intangibles	1,283,642,000	1,086,426,000
+ Recursos por ventas de otros activos a largo plazo	0	0
- Compras de otros activos a largo plazo	0	0

Concepto	Acumulado Año Actual 2020-01-01 - 2020-12-31	Acumulado Año Anterior 2019-01-01 - 2019-12-31
+ Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
- Anticipos de efectivo y préstamos concedidos a terceros	0	0
+ Cobros procedentes del reembolso de anticipos y préstamos concedidos a terceros	0	0
- Pagos derivados de contratos de futuro, a término, de opciones y de permuta financiera	0	0
+ Cobros procedentes de contratos de futuro, a término, de opciones y de permuta financiera	0	0
+ Dividendos recibidos	0	0
- Intereses pagados	0	0
+ Intereses cobrados	111,889,000	171,236,000
+ (-) Impuestos a la utilidad reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	(65,000)	18,903,000
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(1,324,430,000)	(952,228,000)
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento[sinopsis]</b>		
+ 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	150,000,000	244,201,000
- Pagos por otras aportaciones en el capital	0	0
+ Importes procedentes de préstamos	41,895,000	14,700,000
- Reembolsos de préstamos	42,592,000	40,790,000
- Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	57,325,000	50,180,000
- Pagos de pasivos por arrendamientos	0	0
+ Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
- Dividendos pagados	0	1,598,681,000
- Intereses pagados	320,866,000	327,309,000
+ (-) Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	0	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento	(528,888,000)	(2,246,461,000)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(549,841,000)	517,835,000
<b>Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo [sinopsis]</b>		
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	78,772,000	(46,864,000)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(471,069,000)	470,971,000
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	3,429,873,000	2,958,902,000
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	2,958,804,000	3,429,873,000

**[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]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>									
Capital contable al comienzo del periodo	301,739,000	29,786,000	0	9,379,391,000	0	0	0	0	0
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>									
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	1,094,358,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	1,094,358,000	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	(917,000)	0	0	(149,083,000)	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	(917,000)	0	0	945,275,000	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	300,822,000	29,786,000	0	10,324,666,000	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]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>									
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>									
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>									
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]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>								
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	4,194,000	4,194,000	9,715,110,000	172,385,000	9,887,495,000
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>								
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>								
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	1,094,358,000	3,521,000	1,097,879,000
Otro resultado integral	0	0	0	(9,127,000)	(9,127,000)	(9,127,000)	0	(9,127,000)
Resultado integral total	0	0	0	(9,127,000)	(9,127,000)	1,085,231,000	3,521,000	1,088,752,000
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	0	0	0	0
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	(150,000,000)	0	(150,000,000)
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	(9,127,000)	(9,127,000)	935,231,000	3,521,000	938,752,000
Capital contable al final del periodo	0	0	0	(4,933,000)	(4,933,000)	10,650,341,000	175,906,000	10,826,247,000

**[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]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>									
Capital contable al comienzo del periodo	303,394,000	29,786,000	0	8,000,820,000	0	0	0	0	0
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>									
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	3,219,798,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	3,219,798,000	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	(1,655,000)	0	0	(242,546,000)	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	(1,655,000)	0	0	1,378,571,000	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	301,739,000	29,786,000	0	9,379,391,000	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]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>									
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>									
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>									
Utilidad (pérdida) neta	0	0		0	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0		0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0		0	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0		0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0		0	0	0	0	0	0
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	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]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>								
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
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>								
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>								
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	3,219,798,000	7,636,000	3,227,434,000
Otro resultado integral	0	0	0	(8,984,000)	(8,984,000)	(8,984,000)	0	(8,984,000)
Resultado integral total	0	0	0	(8,984,000)	(8,984,000)	3,210,814,000	7,636,000	3,218,450,000
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	(244,201,000)	0	(244,201,000)
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	(8,984,000)	(8,984,000)	1,367,932,000	7,636,000	1,375,568,000
Capital contable al final del periodo	0	0	0	4,194,000	4,194,000	9,715,110,000	172,385,000	9,887,495,000

**[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera**

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2020-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2019-12-31
<b>Datos informativos del estado de situación financiera [sinopsis]</b>		
Capital social nominal	300,822,000	301,739,000
Capital social por actualización	0	0
Fondos para pensiones y prima de antigüedad	115,691,000	106,159,000
Numero de funcionarios	6	7
Numero de empleados	389	394
Numero de obreros	474	575
Numero de acciones en circulación	390,111,556	391,300,815
Numero de acciones recompradas	1,189,259	2,145,651
Efectivo restringido	0	0
Deuda de asociadas garantizada	0	0

**[700002] Datos informativos del estado de resultados**

Concepto	Acumulado Año Actual 2020-01-01 - 2020-12-31	Acumulado Año Anterior 2019-01-01 - 2019-12-31	Trimestre Año Actual 2020-10-01 - 2020-12-31	Trimestre Año Anterior 2019-10-01 - 2019-12-31
<b>Datos informativos del estado de resultados [sinopsis]</b>				
Depreciación y amortización operativa	435,344,000	415,252,000	112,476,000	104,019,000

**[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses**

Concepto	Año Actual 2020-01-01 - 2020-12-31	Año Anterior 2019-01-01 - 2019-12-31
<b>Datos informativos - Estado de resultados 12 meses [sinopsis]</b>		
Ingresos	5,367,466,000	8,527,101,000
Utilidad (pérdida) de operación	1,721,468,000	4,855,306,000
Utilidad (pérdida) neta	1,097,879,000	3,227,434,000
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	1,094,358,000	3,219,798,000
Depreciación y amortización operativa	435,344,000	415,252,000



## [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]									
					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]
<b>Bancarios [sinopsis]</b>														
<b>Comercio exterior (bancarios)</b>														
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION ACA	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								1,560,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CJS	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								439,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CUL	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								1,165,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CUU	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								1,186,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION MZT	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								1,581,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION MTY	SI	2010-12-14	2021-05-25	LIBOR + 1.25								5,259,000		
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION ZIH	SI	2010-12-14	2021-05-25	LIBOR + 1.25								2,312,000		
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	13,502,000	0	0
<b>Con garantía (bancarios)</b>														
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Banca comercial</b>														
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Otros bancarios</b>														
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total bancarios</b>														
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	13,502,000	0	0
<b>Bursátiles y colocaciones privadas [sinopsis]</b>														
<b>Bursátiles listadas en bolsa (quirografarios)</b>														
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 13	NO	2013-06-26	2023-03-26	6.47				1,496,886,000						
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 14	NO	2014-06-16	2021-06-14	6.85		3,000,000,000								
<b>TOTAL</b>					0	3,000,000,000	0	1,496,886,000	0	0	0	0	0	0
<b>Bursátiles listadas en bolsa (con garantía)</b>														
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Colocaciones privadas (quirografarios)</b>														
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Colocaciones privadas (con garantía)</b>														
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total bursátiles listados en bolsa y colocaciones privadas</b>														
<b>TOTAL</b>					0	3,000,000,000	0	1,496,886,000	0	0	0	0	0	0
<b>Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo [sinopsis]</b>														
<b>Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo</b>														
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total otros pasivos circulantes y no circulantes con costo</b>														
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Proveedores [sinopsis]</b>														
<b>Proveedores</b>														
GGA CAPITAL	NO	2020-12-31	2020-12-31			117,845,000								
ICA CONSTRUCTORA SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			16,564,000								
AUTOVIA GOLFO CENTRO	NO	2020-12-31	2020-12-31			16,442,000								

Institución [eje]	Institución Extranjera (Si/No)	Fecha de firma/contrato	Fecha de vencimiento	Tasa de interés y/o sobretasa	Denominación [eje]																	
					Moneda nacional [miembro]						Moneda extranjera [miembro]											
					Intervalo de tiempo [eje]						Intervalo de tiempo [eje]											
					Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]	Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]						
OPERADORA NACIONAL HISPANA	NO	2020-12-31	2020-12-31			5,928,000																
VCD CONSTRUCCION Y DESARROLLO SAPI DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			5,772,000																
CONSTRUCTORA INDUSTRIAL NS SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			4,778,000																
FORMACION PERSONALIZADA EN VIGILANCIA SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			4,494,000																
ACTICA SISTEMAS S DE RL DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			3,971,000																
SERVISEG SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			3,602,000																
IMPACTO TOTAL EN SEGURIDAD PRIVADA INTEGRAL SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			2,389,000																
IKUSI MEXICO SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			1,268,000							398,000									
CONVERSIONES ESPECIALES SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			1,100,000																
INGENIERIA SANITARIA Y TRATAMIENTOS VALENZUELA SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			1,098,000																
MANTENIMIENTOS INTEGRADOS DISEÑO Y COMERCIALIZACION SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			992,000							8,091,000									
ALG GLOBAL INFRASTRUCTURE ADVISORS SLU	NO	2020-12-31	2020-12-31			967,000																
ELECTROGAZA SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			850,000																
ELEVADORES SCHINDLER SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			825,000																
ICA SERVICIOS DE DIRECCION CORPORATIVA SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			794,000																
PLANEACION INTEGRAL ALVAGSA SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			733,000																
JUVENTINO ROBERTO VALDEZ MONTOYA	NO	2020-12-31	2020-12-31			686,000																
CONVAR TEC SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			560,000																
GEOSOL SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			510,000																
INGENIERIA CONTROL Y ADMINISTRACION SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			495,000																
MANTENIMIENTO EFICAZ DE BANDAS Y EQUIPOS INDUSTRIALES SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			442,000																
PROVETECNIA SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			435,000							87,000									
ADMINISCONTROL DE EDIFICACIONES SC	NO	2020-12-31	2020-12-31			422,000																
PUMASA CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			402,000																
JORGE ARTURO OBANDO HERNANDEZ	NO	2020-12-31	2020-12-31			369,000																
ICA INGENIERIA SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			367,000																
ASESORIA GESTION Y CONSTRUCCION AGECO SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			356,000																
DSD GRUPO TECNICO SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			344,000																
ANIMI SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			343,000																
COMPANIA DE ARRENDAMIENTO DE MAQUINARIA EDP S DE RL DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			337,000																
STEINHAUS SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			327,000																
REYNALDO ANALCO DE LA SANCHA	NO	2020-12-31	2020-12-31			319,000																
GLOBAL ENGINEERING SOLUTIONS SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			307,000																
CAME AUTOMATISMOS DE MEXICO S DE RL DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			171,000							214,000									
SEGMAN SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31			63,000							4,872,000									
VARIOS MN	NO	2020-12-31	2020-12-31			16,181,000																
SEGUROS ATLAS SA	NO	2020-12-31	2020-12-31										3,020,000									
INTERCAMBIO COMERCIAL SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31										2,120,000									
ARINC DE MEXICO SA DE CV	NO	2020-12-31	2020-12-31										460,000									
VARIOS ME	NO	2020-12-31	2020-12-31										5,706,000									
SEGUROS ATLAS SA						0																
TOTAL						0	213,848,000	0	0	0	0	0	24,968,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Institución [eje]	Institución Extranjera (Si/No)	Fecha de firma/contrato	Fecha de vencimiento	Tasa de interés y/o sobretasa	Denominación [eje]											
					Moneda nacional [miembro]						Moneda extranjera [miembro]					
					Intervalo de tiempo [eje]						Intervalo de tiempo [eje]					
					Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]	Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]
<b>Total proveedores</b>																
<b>TOTAL</b>					0	213,848,000	0	0	0	0	0	0	24,968,000	0	0	0
Otros pasivos circulantes y no circulantes sin costo [sinopsis]																
Otros pasivos circulantes y no circulantes sin costo																
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total otros pasivos circulantes y no circulantes sin costo																
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total de créditos																
<b>TOTAL</b>					0	3,213,848,000	0	1,496,886,000	0	0	0	38,470,000	0	0	0	0

**[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]	
<b>Posición en moneda extranjera [sinopsis]</b>					
<b>Activo monetario [sinopsis]</b>					
Activo monetario circulante	79,164,000	1,482,475,000	0	0	1,482,475,000
Activo monetario no circulante	0	0	0	0	0
Total activo monetario	79,164,000	1,482,475,000	0	0	1,482,475,000
<b>Pasivo monetario [sinopsis]</b>					
Pasivo monetario circulante	1,983,000	39,485,000	0	0	39,485,000
Pasivo monetario no circulante	0	0	0	0	0
Total pasivo monetario	1,983,000	39,485,000	0	0	39,485,000
Monetario activo (pasivo) neto	77,181,000	1,442,990,000	0	0	1,442,990,000

**[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]	
<b>INGRESOS POR SERVICIOS</b>				
NO AERONAUTICOS	1,171,039,000	0	0	1,171,039,000
AERONAUTICOS	2,942,558,000	0	0	2,942,558,000
CONSTRUCCION	1,253,869,000	0	0	1,253,869,000
TOTAL	5,367,466,000	0	0	5,367,466,000

## [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]

---

OMA REPORTA EN ADICION Y COMO COMPLEMENTO A LA INFORMACION CORRESPONDIENTE AL CUARTO TRIMESTRE DE 2020, QUE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020, 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 2020-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2019-12-31
<b>Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable [sinopsis]</b>		
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo [sinopsis]</b>		
<b>Efectivo [sinopsis]</b>		
Efectivo en caja	831,000	910,000
Saldos en bancos	2,473,467,000	3,101,163,000
Total efectivo	2,474,298,000	3,102,073,000
<b>Equivalentes de efectivo [sinopsis]</b>		
Depósitos a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Inversiones a corto plazo, clasificados como equivalentes de efectivo	484,506,000	327,800,000
Otros acuerdos bancarios, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Total equivalentes de efectivo	484,506,000	327,800,000
Otro efectivo y equivalentes de efectivo	0	0
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	2,958,804,000	3,429,873,000
<b>Clientes y otras cuentas por cobrar [sinopsis]</b>		
Clientes	833,643,000	757,756,000
Cuentas por cobrar circulantes a partes relacionadas	214,209,000	181,989,000
<b>Anticipos circulantes [sinopsis]</b>		
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	1,047,852,000	939,745,000
<b>Clases de inventarios circulantes [sinopsis]</b>		
<b>Materias primas circulantes y suministros de producción circulantes [sinopsis]</b>		
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
<b>Activos mantenidos para la venta [sinopsis]</b>		
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
<b>Clientes y otras cuentas por cobrar no circulantes [sinopsis]</b>		
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 2020-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2019-12-31
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
<b>Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas [sinopsis]</b>		
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
<b>Propiedades, planta y equipo [sinopsis]</b>		
<b>Terrenos y construcciones [sinopsis]</b>		
Terrenos	1,709,508,000	1,709,508,000
Edificios	854,829,000	786,085,000
Total terrenos y edificios	2,564,337,000	2,495,593,000
Maquinaria	72,871,000	83,611,000
<b>Vehículos [sinopsis]</b>		
Buques	0	0
Aeronave	0	0
Equipos de Transporte	279,000	1,555,000
Total vehículos	279,000	1,555,000
Enseres y accesorios	0	0
Equipo de oficina	27,942,000	35,105,000
Activos tangibles para exploración y evaluación	0	0
Activos de minería	0	0
Activos de petróleo y gas	0	0
Construcciones en proceso	32,200,000	29,025,000
Anticipos para construcciones	0	0
Otras propiedades, planta y equipo	2,840,000	2,212,000
Total de propiedades, planta y equipo	2,700,469,000	2,647,101,000
<b>Propiedades de inversión [sinopsis]</b>		
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
<b>Activos intangibles y crédito mercantil [sinopsis]</b>		
<b>Activos intangibles distintos de crédito mercantil [sinopsis]</b>		
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	10,229,656,000	9,267,111,000
Total de activos intangibles distintos al crédito mercantil	10,229,656,000	9,267,111,000
Crédito mercantil	23,391,000	23,391,000
Total activos intangibles y crédito mercantil	10,253,047,000	9,290,502,000
<b>Proveedores y otras cuentas por pagar [sinopsis]</b>		
Proveedores circulantes	238,816,000	384,306,000
Cuentas por pagar circulantes a partes relacionadas	0	0
<b>Pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como circulantes [sinopsis]</b>		



Concepto	Cierre Trimestre Actual 2020-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2019-12-31
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	132,936,000	0
Total proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	371,752,000	384,306,000
<b>Otros pasivos financieros a corto plazo [sinopsis]</b>		
Créditos Bancarios a corto plazo	13,502,000	36,851,000
Créditos Bursátiles a corto plazo	3,000,000,000	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	3,013,502,000	36,851,000
<b>Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo [sinopsis]</b>		
Proveedores no circulantes	0	0
Cuentas por pagar no circulantes con partes relacionadas	0	0
<b>Pasivos acumulados (devengados) e ingresos diferidos clasificados como no circulantes [sinopsis]</b>		
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	350,738,000	387,656,000
Total de proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	350,738,000	387,656,000
<b>Otros pasivos financieros a largo plazo [sinopsis]</b>		
Créditos Bancarios a largo plazo	0	6,758,000
Créditos Bursátiles a largo plazo	1,496,886,000	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	1,496,886,000	4,506,758,000
<b>Otras provisiones [sinopsis]</b>		
Otras provisiones a largo plazo	874,415,000	802,342,000
Otras provisiones a corto plazo	660,712,000	396,356,000
Total de otras provisiones	1,535,127,000	1,198,698,000
<b>Otros resultados integrales acumulados [sinopsis]</b>		
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	(4,933,000)	4,194,000

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2020-12-31	Cierre Ejercicio Anterior 2019-12-31
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	(4,933,000)	4,194,000
<b>Activos (pasivos) netos [sinopsis]</b>		
Activos	18,191,580,000	17,276,961,000
Pasivos	7,365,333,000	7,389,466,000
Activos (pasivos) netos	10,826,247,000	9,887,495,000
<b>Activos (pasivos) circulantes netos [sinopsis]</b>		
Activos circulantes	4,730,829,000	4,810,904,000
Pasivos circulantes	4,225,565,000	1,235,294,000
Activos (pasivos) circulantes netos	505,264,000	3,575,610,000

**[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos**

Concepto	Acumulado Año Actual 2020-01-01 - 2020-12-31	Acumulado Año Anterior 2019-01-01 - 2019-12-31	Trimestre Año Actual 2020-10-01 - 2020-12-31	Trimestre Año Anterior 2019-10-01 - 2019-12-31
<b>Análisis de ingresos y gastos [sinopsis]</b>				
<b>Ingresos [sinopsis]</b>				
Servicios	4,113,597,000	7,572,267,000	1,226,239,000	1,915,278,000
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	1,253,869,000	954,834,000	396,331,000	347,839,000
Otros ingresos	0	0	0	0
Total de ingresos	5,367,466,000	8,527,101,000	1,622,570,000	2,263,117,000
<b>Ingresos financieros [sinopsis]</b>				
Intereses ganados	111,889,000	171,236,000	18,177,000	41,468,000
Utilidad por fluctuación cambiaria	79,522,000	0	0	0
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	191,411,000	171,236,000	18,177,000	41,468,000
<b>Gastos financieros [sinopsis]</b>				
Intereses devengados a cargo	420,499,000	376,008,000	104,730,000	95,721,000
Pérdida por fluctuación cambiaria	0	50,878,000	182,996,000	63,546,000
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	420,499,000	426,886,000	287,726,000	159,267,000
<b>Impuestos a la utilidad [sinopsis]</b>				
Impuesto causado	480,232,000	1,329,867,000	71,913,000	290,199,000
Impuesto diferido	(85,731,000)	42,355,000	(48,567,000)	(4,405,000)
Total de Impuestos a la utilidad	394,501,000	1,372,222,000	23,346,000	285,794,000

## [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]

#### **Declaración de cumplimiento**

Los estados financieros consolidados han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") (IFRS, por sus siglas en inglés) y sus adecuaciones e interpretaciones emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés).

### Información a revelar sobre juicios y estimaciones contables [bloque de texto]

#### Juicios contables críticos y fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones

En la aplicación de las políticas contables de la Entidad, las cuales se describen en la nota 4, la administración de la Entidad realiza juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores en libros de los activos y pasivos de los estados financieros consolidados. Las estimaciones y supuestos se basan en la experiencia y otros factores que se consideran pertinentes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y supuestos se revisan regularmente. Las modificaciones a las estimaciones contables se reconocen en el periodo en que se realiza la modificación y periodos futuros si la modificación afecta tanto al periodo actual como a periodos subsecuentes.

#### a. **Juicios críticos al aplicar las políticas contables**

A continuación, se presentan juicios críticos, aparte de aquéllos que involucran las estimaciones (ver inciso b), realizados por la administración durante el proceso de aplicación de las políticas contables de la Entidad y que tienen un efecto significativo en los estados financieros consolidados.

- Evaluación de la existencia de control en inversiones en subsidiarias, ver nota 11.
- Las obligaciones por beneficios definidos a los empleados de la Entidad se descuentan a una tasa establecida por referencia a las tasas de mercado al final del periodo de referencia de los bonos gubernamentales.
- La Entidad está sujeta a transacciones o eventos contingentes sobre los cuales utiliza juicio profesional para determinar la probabilidad de ocurrencia; los factores que se consideran en esta determinación son la situación legal a la fecha de la estimación y la opinión de los asesores legales.

#### b. **Fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones**

Los supuestos básicos respecto al futuro y otras fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones efectuadas al final del periodo de reporte, que tienen un riesgo significativo de generar ajustes importantes en los valores en libros de los activos y pasivos durante el próximo año, son como sigue:

- La administración de la Entidad realiza una estimación para cuentas de cobro dudoso basado en el modelo de pérdidas crediticias esperadas requerido por la IFRS 9, adicionalmente toma en consideración factores tales como la situación financiera y operativa de los clientes, así como las condiciones económicas del país en el que operan. Esta estimación se revisa periódicamente y la condición de cuentas vencidas, se determina considerando los plazos y términos establecidos en los contratos.
- Los activos de larga vida que tiene la Entidad corresponden a concesiones otorgadas por el Gobierno Mexicano y a propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo. La Entidad revisa los valores en libros de sus activos de larga vida, a fin de determinar si existen indicios de que estos activos han sufrido una pérdida por deterioro.

A pesar del impacto de la pandemia generada por el COVID-19, la Entidad no identifica indicios de deterioro respecto a la inversión del Hotel NH T2 registrada en mejoras en bienes arrendados, cuyo contrato de arrendamiento con el AICM concluye en 2029.

La Entidad determinó el monto recuperable de la unidad generadora de efectivo, correspondiente al NH T2 mediante la estimación del valor de uso, el cual utiliza proyecciones de flujos de efectivo con base en proyecciones durante la vida remanente del arrendamiento hasta el año 2029, descontados a una tasa de descuento después de impuestos de entre 10.2% a 11.2%. En el periodo de proyección, la administración considera un nivel de ocupación del 53% en 2021, recuperándose gradualmente hasta llegar a un promedio de 82% para el 2024 en adelante. Asimismo, se estima que la tarifa promedio superaría los niveles del 2019 en el año 2022 y que hacia adelante se actualizaría principalmente con inflación. La administración de la Compañía, basada en los cálculos de valor de uso, no ha identificado ningún deterioro ya que el monto recuperable excede en aproximadamente 27% el valor en libros de la unidad generadora de efectivo. La administración estima que el valor de uso considerando una reducción en la tarifa promedio de 16.7% o una tasa de ocupación 1,230 puntos básicos menor a lo estimado durante el periodo de proyección, igualaría el valor en libros de la unidad generadora de efectivo.

- La administración de la Entidad revisa la vida útil estimada de propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo al final de cada periodo anual. Con base en análisis detallados la administración de la Entidad realiza modificaciones de la vida útil de ciertos activos de propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo. El grado de incertidumbre de las estimaciones de las vidas útiles está relacionado con los cambios en el mercado y la utilización de los activos por los volúmenes de operación y desarrollo tecnológico.

- Valuaciones para determinar la probabilidad de recuperar los impuestos diferidos activos.
- La administración de la Entidad realiza una estimación para determinar y reconocer la provisión de mantenimiento mayor prevista en los contratos de concesión con el Gobierno Mexicano para mantener y restaurar la infraestructura de los aeropuertos, que afecta los resultados de los períodos que comprenden desde que la infraestructura concesionada está disponible para su uso hasta que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones, así como la determinación de la tasa de descuento para determinar el valor presente de los gastos esperados que son requeridos para cumplir con sus obligaciones. La clasificación en corto y largo plazo de la provisión se basa en el mejor estimado de la Entidad del plazo en el que se espera realizar los trabajos. También existe un juicio en la determinación de la política contable de reconocimiento de esta provisión.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 es posible que los acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (incrementándolas o disminuyéndolas) en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva reconociendo los efectos del cambio de estimación en los correspondientes estados financieros consolidados.

## Información a revelar sobre gastos acumulados (o devengados) y otros pasivos [bloque de texto]

Los impuestos por pagar y pasivos acumulados se integran como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Gastos acumulados	\$ 172,847	\$ 202,363	\$ 166,588
Impuestos por pagar	153,046	345,461	308,345
Intereses por pagar	44,295	42,438	40,227
	\$ 370,188	\$ 590,262	\$ 515,160

## Información a revelar sobre la autorización de los estados financieros [bloque de texto]

Los Estados Financieros fueron autorizados para su emisión el 24 de marzo de 2021 por el Lic. Ricardo Dueñas Espriu, Director General de la Entidad y por el Lic. Ruffo Perez Pliego del Castillo, Director de Finanzas y Administración de la Entidad y por el Consejo de Administración, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha, y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Los estados financieros al 31 de diciembre de 2019 fueron aprobados por la Asamblea Anual de Accionistas celebrada el 7 de julio de 2020.

## Información a revelar sobre criterios de consolidación [bloque de texto]

### **Bases de consolidación de estados financieros**

Los estados financieros consolidados 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
- Cualquier hecho 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 otros resultados integrales 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 otros resultados integrales.

Los estados financieros de las entidades que se integran en la consolidación están formulados al 31 de diciembre de cada año. Todos los saldos y transacciones entre las Entidades que integran GACN han sido eliminados en la consolidación. En la nota 11 a los estados financieros consolidados se detallan las entidades que se consolidan en los presentes estados financieros, así como la información relacionada con las mismas.

## Información a revelar sobre criterios de elaboración de los estados financieros [bloque de texto]

### Bases de presentación y consolidación

#### a. **Declaración de cumplimiento**

Los estados financieros consolidados han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”) (IFRS, por sus siglas en inglés) y sus adecuaciones e interpretaciones emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés).

#### b. **Estado de situación financiera consolidado**

Derivado de requerimientos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, GACN debe presentar como parte de sus estados financieros consolidados básicos un tercer año en el estado consolidado de situación financiera.

#### c. **Bases de preparación**

Los estados financieros consolidados 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

El 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 tomarían 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 de estos estados financieros consolidados se determina de forma tal, a excepción de las transacciones con pagos basados en acciones que están dentro del alcance de la IFRS 2, las operaciones de arrendamiento que están dentro del alcance de la IFRS 16, y las valuaciones que tienen algunas similitudes con valor razonable, pero no es un valor razonable, tales como el valor neto de realización de la IAS 2 o el valor en uso de la IAS 36.

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.

#### d. **COVID-19**

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró una nueva cepa de coronavirus (COVID-19) como pandemia. El COVID-19 dio lugar a restricciones de viaje impuestas por los gobiernos de diversos países, cancelaciones de vuelos

y una marcada disminución de la demanda de viajes aéreos por parte de los pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional. El 31 de marzo de 2020, la Secretaría de Salud del Gobierno de México publicó un decreto suspendiendo todas las actividades no esenciales en México hasta el 30 de abril de 2020, y el 21 de abril, dicha suspensión fue extendida hasta el 30 de mayo con la finalidad de mitigar la dispersión y transmisión del COVID-19. Si bien conforme al decreto del 31 de marzo de 2020, los aeropuertos se consideraban como esenciales y permanecieron en operación, el tráfico de pasajeros sufrió una severa caída resultado de la reducción en la demanda de viajes y en la oferta de asientos por las líneas aéreas. El 29 de mayo de 2020 el Gobierno Federal publicó un decreto en el cual, a partir del 1 de junio, se establecía un semáforo de riesgo epidemiológico por regiones (municipal o estatal) que determina el nivel de alerta sanitaria y el tipo de actividades autorizadas para llevarse a cabo, por lo que a partir de ese mes se inició una tendencia de recuperación en el tráfico de pasajeros.

Como resultado de la afectación por el COVID-19, en 2020 la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 45.7% en 2020 en comparación con el año anterior.

e. **Negocio en Marcha**

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

Derivado de la incertidumbre y duración de la pandemia COVID-19, la Entidad analizó, entre otras, las siguientes consideraciones para determinar que continuará operando como negocio en marcha.

- A pesar de que el COVID-19 ha tenido un impacto significativo en la industria aeronáutica, al reducir fuertemente la demanda por pasaje aéreo y ocasionando una consecuente reducción en la capacidad de asientos ofertados por las aerolíneas, la Entidad generó una utilidad positiva de \$1,097,879;
- Se espera una recuperación de la demanda de pasajeros en 2021 y años subsecuentes, que se traducirá en un incremento en los niveles de ingreso y utilidad de la Entidad;
- La Administración considera que los niveles de liquidez son sanos y el apalancamiento de la Entidad es bajo;
- Las calificaciones crediticias de la Compañía no se vieron disminuidas desde el inicio de la pandemia y a la fecha de este reporte se mantienen en el mismo nivel que tenían en marzo de 2020;
- La Administración considera que tiene adecuado acceso a fuentes de capital y estima que con la generación de recursos por la operación y su nivel de caja, le permitirá a la Entidad cumplir con sus obligaciones operativas, de inversión y de deuda.

Por lo anterior, la administración de la Entidad considera que ésta seguirá como negocio en marcha en el futuro previsible.

f. **Moneda de reporte y funcional**

El peso mexicano, moneda de curso legal de los Estados Unidos Mexicanos, es la moneda en la que se presentan los estados financieros consolidados (moneda de reporte) y la moneda funcional de la Entidad. Las transacciones en moneda extranjera se registran de conformidad con las políticas establecidas descritas en la nota 4 b.

g. **Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales**

La Entidad presenta sus resultados y otros resultados integrales 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.

h. **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.

## Información a revelar sobre efectivo y equivalentes de efectivo [bloque de texto]

### Efectivo y equivalentes de efectivo

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

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Efectivo	• 2,360,422	\$ 2,916,936	\$ 1,456,207
Equivalentes de efectivo:			
Papel bancario	598,382	512,027	630,537
Papel comercial	-	-	217,074
Fondos de inversión en mercado de dinero	-	910	655,084
	\$ 2,958,804	\$ 3,429,873	\$ 2,958,902

## Información a revelar sobre compromisos y pasivos contingentes [bloque de texto]

## Compromiso y contingencias

**Compromiso**

**Aval** – Durante 2014 y 2013, GACN emitió Certificados Bursátiles de largo plazo por \$3,000,000 y \$1,500,000 a 7 y 10 años, respectivamente, al amparo del programa registrado en 2011. La emisión tiene como aval a GACN y a nueve de sus aeropuertos; los cuales deben cumplir con un aval mínimo del 80% de la utilidad antes de (gastos) ingresos financieros, impuestos, depreciación y amortización (UAFIDA) consolidada. El certificado bursátil por \$3,000,000 se presenta en los estados financieros como deuda de corto plazo, ya que su vencimiento es en junio de 2021.

**Contingencias**a. **Impuesto predial**

En el pasado, diversos municipios iniciaron ciertos procedimientos administrativos de ejecución en contra de la Entidad por créditos fiscales por concepto de impuestos prediales sobre los inmuebles donde se ubican los aeropuertos de dichas ciudades. Los aeropuertos han interpuesto demandas de nulidad contra de dichos procedimientos, mismas que se encuentran pendientes de resolución.

**Aeropuerto de Acapulco**

- i. En el mes de febrero de 2019 la Dirección de Fiscalización Municipal notificó en el domicilio de Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V. (Aeropuerto) un oficio dirigido a Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) requiriendo la comprobación de pago de \$27,012 (período del 1° bimestre de 1996 al 1° bimestre de 2019) por concepto de impuesto predial. En respuesta al requerimiento el Aeropuerto presentó escritos aclaratorios a la autoridad informando que ese domicilio no era de ASA.

En el mes de mayo de 2019 la Secretaría de Administración y Finanzas notificó el acuerdo recaído a los escritos aclaratorios presentados por el Aeropuerto y señaló que, al haber adquirido la concesión aeroportuaria, el Aeropuerto se consideraba obligado solidario con respecto al crédito fiscal requerido a ASA, por lo que era procedente requerir el pago del adeudo. En contra de esta resolución se presentó una demanda de nulidad y de igual forma se llamó al juicio a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) como tercero interesado.

- ii. En el mes de mayo de 2019 la Dirección de Fiscalización Municipal notificó en el domicilio del Aeropuerto un oficio por el que se atribuyó al Aeropuerto directamente el crédito fiscal señalado en el inciso i) anterior y se le requirió el pago de \$27,012 (período del 1° bimestre de 1996 al 1° bimestre de 2019) por concepto de impuesto predial. En contra de esta resolución se presentó una demanda de nulidad y de igual forma se llamó al juicio a la SCT como tercero interesado.

A la fecha de los presentes estados financieros consolidados las contingencias se mantienen debido a que los juicios continúan vigentes pues aún falta la sentencia de fondo que resuelva estos casos. No obstante, en caso de que la resolución de juicio no resulte favorable para el Aeropuerto, se considera que la repercusión económica del juicio sería a cargo del Gobierno Federal, en virtud de lo anterior y dado que el Aeropuerto estima poco probable una resolución desfavorable, no ha registrado provisión alguna en relación con estas demandas.

**Aeropuerto de Culiacán**

En el mes de noviembre de 2018 la Dirección de Ingresos de la Tesorería Municipal de Culiacán del Estado de Sinaloa notificó una resolución que determinó a Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V. (Aeropuerto de Culiacán) un crédito fiscal por la cantidad de \$5,764 por concepto de impuesto predial urbano por los periodos comprendidos del 4° trimestre del 2013 al 3° trimestre del 2018.

En contra de esta resolución se presentó una demanda de nulidad y de igual forma se llamó al juicio a la SCT como tercero interesado.

A la fecha de los presentes estados financieros consolidados las contingencias se mantienen debido a que los juicios continúan vigentes pues aún falta la sentencia de fondo que resuelva estos casos. No obstante, en caso de que la resolución de juicio no resulte favorable para el Aeropuerto de Culiacán, se considera que la repercusión económica del juicio sería a cargo del Gobierno Federal, en virtud de lo anterior y dado que el Aeropuerto de Culiacán estima poco probable una resolución desfavorable, no ha registrado provisión alguna en relación con estas demandas.

**Aeropuerto de Chihuahua**

En el mes de septiembre de 2019 la Tesorería Municipal de Chihuahua determinó a Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V. (Aeropuerto de Chihuahua) los créditos fiscales por concepto de impuesto predial, correspondientes a dos claves catastrales segregadas por la autoridad municipal.

Por la clave catastral 271-090-050 determinó los créditos fiscales por el período comprendido del primer bimestre de 1990 al sexto bimestre de 2014 por la cantidad de \$95,411 y por el período comprendido del primer bimestre de 2015 al cuarto bimestre de 2019 por la cantidad de \$12,577.

Por la clave catastral 271-090-051 determinó los créditos fiscales por el período comprendido del segundo bimestre de 2013 al sexto bimestre de 2014 por la cantidad de \$2,091, y por el período comprendido del primer bimestre de 2015 al cuarto bimestre de 2019 por la cantidad de \$3,449.

En contra de estas resoluciones se presentaron demandas de nulidad y de igual forma se llamó al juicio a la SCT como tercero interesado. Se desahogaron las etapas procesales de los juicios y con fechas 20 de agosto de 2020, 24 de noviembre de 2020 y 19 de enero de 2021 se dictaron las sentencias favorables al aeropuerto, la autoridad promovió el juicio de amparo para impugnar dos de las sentencias dictadas y se encuentra pendiente de resolver.

A la fecha de los presentes estados financieros consolidados las contingencias se mantienen debido a que los juicios continúan vigentes pues aún falta que se resuelvan los juicios de amparo promovidos en contra de la sentencia. No obstante, en caso de que la resolución de los juicios de amparo no resulte favorable para el Aeropuerto de Chihuahua, se considera que la repercusión económica



de los mismos sería a cargo del Gobierno Federal, en virtud de lo anterior y dado que el Aeropuerto de Chihuahua estima poco probable una resolución desfavorable, no ha registrado provisión alguna en relación con estas demandas.

#### **Aeropuerto de Tampico**

En el mes de diciembre de 2019 la Dirección de Catastro e Impuestos Inmobiliarios de Tampico, Tamaulipas, determinó a Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V. (Aeropuerto de Tampico) un crédito fiscal por concepto de impuesto predial por el período del mes de enero de 1999 a la fecha de la resolución (septiembre de 2019) por la cantidad de \$18,840.

En contra de esta resolución en febrero de 2020 se interpuso una demanda de nulidad, y de igual forma se llamó al juicio a la SCT como tercero interesado. Se desahogaron las etapas procesales del juicio y con fecha 17 de diciembre de 2020 se dictó la sentencia favorable al aeropuerto. La autoridad municipal podrá impugnar la sentencia por lo cual la resolución favorable al aeropuerto todavía no ha causado estado.

A la fecha de los presentes estados financieros consolidados las contingencias se mantienen debido a que el juicio continúa vigente pues la sentencia de fondo no ha causado estado. No obstante, en caso de que la sentencia sea impugnada por la autoridad y la resolución no resulte favorable para el Aeropuerto de Tampico, se considera que la repercusión económica del mismo sería a cargo del Gobierno Federal, en virtud de lo anterior y dado que el Aeropuerto de Tampico estima poco probable una resolución desfavorable, no ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda.

#### **b. Juicio de amparo relacionado con la exigencia de licencias municipales:**

##### **Aeropuerto de Chihuahua.**

En el mes de septiembre de 2019 la autoridad municipal de Chihuahua llevó a cabo visitas de verificación en los locales comerciales ubicados en el domicilio de Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V. (Aeropuerto de Chihuahua) para solicitar las licencias municipales de funcionamiento y de igual forma, requirió al Aeropuerto de Chihuahua para exhibir una licencia de construcción.

En contra de los requerimientos se interpuso una demanda de amparo por parte del Aeropuerto de Chihuahua, impugnando la orden de visita y la inconstitucionalidad de los reglamentos municipales aplicados; en este juicio se dictó la sentencia favorable para Aeropuerto de Chihuahua señalando la incompetencia de la autoridad municipal respecto a los requerimientos de licencias, ya que los espacios comerciales se encuentran en una zona o área integrante del Aeropuerto de Chihuahua en donde la Federación ejerce jurisdicción, por tratarse de un servicio de competencia federal la explotación de locales comerciales. La autoridad municipal impugnó la sentencia y a la fecha de los estados financieros no se ha dictado la resolución en esa instancia, por lo que el juicio continúa vigente ya que la sentencia de fondo no ha causado estado.

#### **c. Conflicto relacionado con la propiedad de ciertos terrenos**

##### **Aeropuerto de Ciudad Juárez**

El 15 de noviembre de 1995 se interpuso una demanda en contra de Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V. ("Aeropuerto de Ciudad Juárez"), por reclamo de la reivindicación de una porción de terrenos (240 hectáreas) donde se localiza el aeropuerto, por considerar el demandante que los terrenos fueron transferidos al Gobierno Mexicano en forma incorrecta. La parte actora reclama el pago de US\$120 millones por no poder reivindicar en su favor el terreno por estar destinado a un aeropuerto.

Dentro del juicio se han impugnado por la Entidad las pretensiones de la parte demandante con base en la legitimidad de la posesión derivada del Título de Concesión otorgada por la SCT. Asimismo, la SCT fue llamada al juicio en defensa de los intereses del Gobierno Federal.

En fecha 8 de julio de 2016 se dictó la sentencia del juicio, absolviendo a los demandados; sin embargo, la parte demandante impugnó la sentencia y por resolución dictada por la Primera Sala Civil en fecha 31 de julio de 2017 se resolvió el recurso de apelación revocando el fallo de primera instancia, por lo cual determinó la condena del Poder Ejecutivo de la Federación para restituir a la demandante en su derecho propiedad y el pago reclamado en la demanda.

En contra de la sentencia el Poder Ejecutivo promovió una demanda de amparo directo y con fecha 3 de mayo de 2018 se dictó la sentencia favorable, revocando la sentencia impugnada en la que se le había condenado a restituir a la demandante en su derecho de propiedad y en el pago reclamado en la demanda. La resolución del juicio de amparo también favoreció al Aeropuerto de Ciudad Juárez como codemandado en el juicio.

Con fecha 25 de mayo de 2018 y en cumplimiento a la ejecutoria de la sentencia de amparo, la Primera Sala Civil con sede en Chihuahua dictó una nueva sentencia en la cual absuelve a los demandados de las prestaciones reclamadas.

Esta sentencia fue impugnada por la parte actora mediante juicio de amparo directo y de igual forma, la parte actora solicitó ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (la "SCJN") que, en ejercicio de su facultad de atracción, resuelva el asunto, en definitiva. Sin embargo, la SCJN resolvió no ejercer la facultad de atracción para conocer del asunto y ordenó la devolución al Tribunal Colegiado para la resolución del juicio de amparo.

Con fecha 2 de enero de 2020 el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Chihuahua dictó la sentencia en el juicio de amparo promovido por la parte actora y negó el amparo solicitado por la demandante. En contra de la sentencia la parte actora promovió el recurso de revisión y el Tribunal Colegiado ordenó remitir el expediente a la SCJN para la resolución del recurso. Pendiente que se dicte la sentencia de revisión.

A la fecha de los estados financieros la contingencia se mantiene debido a que el juicio continúa vigente pues aún falta la sentencia de fondo que resuelva este juicio. En caso de que la resolución de juicio no resulte favorable para el Aeropuerto de Ciudad Juárez, se considera que la repercusión económica del juicio será a cargo del Gobierno Federal, tal como se establece en el título de concesión. El Aeropuerto de Ciudad Juárez no ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda, dado que no considera que tendrá un impacto económico, a pesar de que la resolución llegue a ser desfavorable.

##### **Aeropuerto de Durango**

El 5 de marzo de 2020 se notificó la demanda promovida en contra de Aeropuerto de Durango, S.A. de C.V. ("Aeropuerto de Durango"), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Gobierno del Estado de Durango y de la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano. La parte actora demandó la nulidad del decreto expropiatorio de fecha 8 de septiembre de 1975 que afectó una superficie de 40 hectáreas del Aeropuerto de Durango y reclama el pago de una indemnización por la afectación de la dicha superficie, así como el pago de los daños y perjuicios por el usufructo indebido del inmueble.

La audiencia del juicio fue desahogada con la comparecencia de las partes y está pendiente el desahogo de la etapa probatoria en el juicio. A la fecha de los estados financieros la contingencia se mantiene debido a que el juicio continúa vigente pues aún falta la sentencia de fondo que resuelva este juicio. En caso de que la resolución del juicio no resulte favorable para el Aeropuerto de Durango, se considera que la repercusión económica del juicio será a cargo del Gobierno Federal, tal como se establece en el título de concesión. El Aeropuerto de Durango no ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda.

#### **Aeropuerto de Reynosa**

El 16 de octubre de 2020 se notificó la demanda promovida en contra de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), en la cual Aeropuerto de Reynosa, S.A. de C.V. ("Aeropuerto de Reynosa") fue llamada al juicio como Tercero Interesado. Se demanda la nulidad de la resolución administrativa de fecha 7 de febrero de 2020 dictada por la AFAC en el Recurso de Revisión promovido por la actora para el efecto de que la AFAC realice el estudio de la petición de la actora y reconozca que se configuran los presupuestos jurídicos para la reversión de la expropiación de 2.6 hectáreas comprendidas en los decretos expropiatorios de 1970 y 1971.

Aeropuerto de Reynosa compareció al juicio y está pendiente la continuación de las etapas procesales. En el juicio no se incluye una reclamación económica; sin embargo, la contingencia se mantiene hasta en tanto se dicte la sentencia definitiva en el juicio de nulidad y en la misma se confirme la resolución impugnada o en su caso, se dicte una sentencia cuyos efectos deberán ser cumplimentados por la AFAC.

#### **d. *Conflicto relacionado con la compraventa de terreno***

##### **Aeropuerto de Monterrey**

El 14 de mayo de 2015, Banco Mercantil del Norte, S.A. (Banorte), actuando como fiduciario, presentó una demanda en contra de Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V. (Aeropuerto de Monterrey) en relación con la propiedad de un terreno previamente adquirido por el Aeropuerto y cuyo valor en libros en nuestros estados financieros al 31 de diciembre de 2020 asciende a \$266,850.

Con motivo de la demanda entablada, el actor ejerció la acción plenaria de posesión y reclamó del Aeropuerto la inexistencia jurídica de los documentos de compraventa, incluyendo la de la escritura de compra venta del inmueble, la posesión del inmueble presuntamente de su propiedad, y la restitución jurídica y material de la superficie reclamada, con las mejoras y derechos que existan. Aeropuerto de Monterrey compareció al juicio y solicitó llamar como demandada a la empresa DIAV, S.A. de C.V., en su carácter de vendedora del inmueble en conflicto. Ante la eventual afectación que le pudiera ocasionar la sentencia, DIAV, S.A. de C.V. compareció a juicio.

Con fecha 8 de agosto de 2018 se dictó sentencia definitiva del juicio en la que se determinó que la parte actora no acreditó su acción y se declararon improcedentes las prestaciones reclamadas. La actora impugnó esta sentencia mediante recurso de apelación en ambos efectos y de igual forma el aeropuerto impugnó la sentencia al considerar que el fallo determinó incorrectamente la falta de legitimación pasiva de DIAV, S.A. de C.V.

Con fecha 25 de julio de 2019 se dictó la sentencia dentro del recurso de apelación y el fallo resultó desfavorable para Aeropuerto de Monterrey, se revocó la sentencia de primera instancia y se condenó al Aeropuerto al pago de las prestaciones reclamadas. Con fecha 21 de agosto de 2019, el Aeropuerto promovió una demanda de amparo directo en contra de la sentencia, la cual se admitió a trámite y está pendiente de resolver por un Tribunal Colegiado de Circuito. En ese juicio de amparo se suspendió la ejecución de la sentencia reclamada.

La contingencia no está cuantificada en la demanda; sin embargo, la misma se mantiene hasta en tanto se resuelva en definitiva el juicio de amparo promovido por el Aeropuerto en contra de la sentencia de segunda instancia. En caso de que la resolución del juicio de amparo no resulte favorable para el Aeropuerto de Monterrey, la repercusión económica deberá ser a cargo del vendedor del terreno (DIAV, S.A. de C.V.), por lo que el Aeropuerto no ha registrado provisión alguna en relación con esta demanda.

#### **e. *Créditos fiscales***

##### **Aeropuerto de Acapulco**

En fecha 5 de febrero de 2020 la Secretaría de Finanzas del Estado de Guerrero notificó un crédito fiscal en contra de Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V. (Aeropuerto de Acapulco) por la cantidad de \$24,813 por concepto de contribuciones omitidas por ISR y pagos de IVA por el período comprendido del 1° de enero de 2015 al 31 de diciembre de 2015.

El crédito se impugnó mediante el Recurso de Revocación (el Recurso) y con fecha 23 de julio de 2020 se dictó la resolución que declaró la nulidad del crédito fiscal y ordenó a la autoridad la reposición del procedimiento toda vez que el crédito fiscal fue determinado dentro de un procedimiento viciado de origen. Aeropuerto de Acapulco promovió una demanda de nulidad en contra de la resolución al Recurso ya que la misma permitiría a la autoridad corregir las deficiencias del procedimiento, sin respetar los requisitos y plazos del procedimiento de fiscalización.

La demanda de nulidad fue admitida a trámite y la autoridad compareció al juicio, se continuará con el desarrollo de las etapas procesales del juicio. El Aeropuerto de Acapulco ha registrado una provisión en relación con este crédito.

## Información a revelar sobre riesgo de crédito [bloque de texto]

### Riesgo de crédito

**Administración del riesgo de crédito** – Se refiere al riesgo de que una de las partes incumpla con sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida financiera para la Entidad. El objetivo de la gestión de este riesgo es disminuir, en la medida de lo posible, su impacto a través del examen preventivo de la solvencia de los potenciales clientes de la Entidad. Periódicamente se evalúa la calidad crediticia de los importes pendientes de cobro y se revisan los importes estimados recuperables de aquéllos que se consideran de dudoso cobro a través de los saneamientos en el estado de resultados y otros resultados integrales del ejercicio. El riesgo de crédito ha sido históricamente muy limitado.

La exposición máxima del riesgo del crédito corresponde a los montos de la tabla incluida en el inciso b) de esta nota, asimismo, el detalle de las cuentas por cobrar vencidas no deterioradas se encuentra incluido en la nota 7. Existen fianzas y depósitos en garantía que disminuyen el riesgo de crédito, siendo lo más relevante los depósitos en garantía que se muestran como pasivo, dentro del estado consolidado de situación financiera.

La Entidad ha adoptado la política de únicamente involucrarse con partes solventes y obtener suficientes colaterales cuando sea apropiado, como una forma de mitigar el riesgo de la pérdida financiera ocasionada por posibles incumplimientos. La Entidad únicamente realiza transacciones con entidades que cuentan con la mejor calificación de riesgo. La exposición de crédito es revisada y aprobada por los Comités de la alta administración de la Entidad. El riesgo de crédito sobre el efectivo y equivalentes de efectivo es limitado debido a que las contrapartes son bancos con altas calificaciones de crédito asignadas por agencias calificadoras de crédito. Los instrumentos financieros que potencialmente exponen a la Entidad a riesgo crediticio se componen principalmente de cuentas por cobrar a clientes.

Las cuentas por cobrar a clientes principalmente se integran de TUA nacional e internacional cobradas por las aerolíneas a cada pasajero que viaja utilizando las terminales aéreas y entregadas posteriormente a la Entidad. Para estos ingresos, se tienen establecidas esquemas de pago de contado o de crédito que pueden ir hasta 60 días. Estos días se otorgan dependiendo de la garantía que puede proporcionar cada cliente. En caso de incumplimiento, serán sujetos a intereses moratorios y/o a un proceso jurídico de cobro.

Tanto para clientes contratados a crédito como de contado, se tienen establecidas garantías; las cuales consisten en lo siguiente: Fideicomiso, Fianza, Carta de Crédito, Depósito Líquido, Garantía Hipotecaria y Prendaria. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la estimación para cuentas de cobro dudoso relacionadas con cuentas por cobrar a clientes asciende a los montos descritos en la nota 7.

## Información a revelar sobre instrumentos de deuda [bloque de texto]

### Deuda a corto plazo

A la fecha en que fue autorizada la emisión de los estados financieros consolidados adjuntos, la Entidad tiene líneas de crédito disponibles de corto plazo con instituciones financieras por un monto de \$650,000, las cuales no se encuentran utilizadas.

### Deuda a largo plazo

La deuda a largo plazo con instituciones de crédito, emisiones de obligaciones y otros valores negociables se integra como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Certificados Bursátiles emitidos en el mercado mexicano el 16 de junio de 2014 por \$3,000,000 a una tasa fija de 6.85%, a un plazo de 7 años con vencimiento al 7 de junio de 2021. Los avales son nueve de los trece aeropuertos de la Entidad para que en suma se cumpla con un aval mínimo del 80% de la UAFIDA consolidada entre GACN y los nueve aeropuertos.	\$3,000,000	\$3,000,000	\$3,000,000
Certificados Bursátiles emitidos en el mercado mexicano el 26 de marzo de 2013 por \$1,500,000 a una tasa fija de 6.47%, a un plazo de 10 años con vencimiento al 14 de marzo de 2023. Los avales son nueve de los trece aeropuertos de la Entidad para que en suma se cumpla con un aval mínimo del 80% de la UAFIDA consolidada entre GACN y los nueve aeropuertos.	1,500,000	1,500,000	1,500,000
Crédito refaccionario con Private Export Funding Corporation (PEFCO) (respaldo por Ex-Im Bank) contratados por algunos aeropuertos en 2010 y 2011 por US\$25,365 miles de dólares, con vigencia al 21 de diciembre de 2021. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 el saldo es de US\$678, US\$2,495 y US\$4,583 miles de dólares, respectivamente. La garantía del crédito son los equipos	13,503	49,575	90,156

de revisión de equipaje documentado adquiridos <sup>(1)</sup>, el crédito devenga intereses a una tasa Libor a 3 meses más 1.25 puntos porcentuales, con pagos trimestrales del principal. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la tasa es de 1.49%, 3.15% y 4.04%, respectivamente.

Crédito refaccionario con UPS Capital Business Credit (respaldado por Exim Bank) por US\$3,120 miles de dólares, contratado el 20 de abril de 2014 y con vigencia al 25 de enero de 2019. Al 31 de diciembre de 2018 el saldo es de US\$156 miles de dólares, respectivamente. La garantía del crédito son los equipos de extinción de incendios <sup>(2)</sup> y como avales algunos aeropuertos. El crédito devengó intereses a una tasa Libor a 3 meses más 2.65 puntos porcentuales, con pagos trimestrales de principal. Al 31 de diciembre 2018 la tasa fue de 5.44%.

Total, deuda a largo plazo	4,513,503	4,549,575	4,593,223
Menos – comisiones y gastos por emisión de obligaciones	(3,115)	(5,966)	(8,629)
	4,510,388	4,543,609	4,584,594
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(3,013,502)	(36,851)	(41,425)
Deuda a largo plazo	\$ 1,496,886	\$ 4,506,758	\$ 4,543,169

1. El valor en libros asciende a \$266,181, \$275,095 y \$284,008 al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente, el cual está registrado en mejoras de bienes concesionados (nota 10). La Entidad no está autorizada para otorgar estos equipos en garantía en otros préstamos, ni venderlos a otra entidad.
2. El valor en libros asciende a \$35,760 al 31 de diciembre de 2018, el cual está registrado en mejoras de bienes concesionados (nota 10). La Entidad no está autorizada para otorgar estos equipos en garantía en otros préstamos, ni venderlos a otra entidad.

El movimiento del saldo inicial al saldo final de los préstamos bancarios por los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, corresponde a los pagos de capital de la deuda por \$42,592, \$40,790 y \$49,563 y efectos de (pérdida) ganancia cambiaria de \$ (6,520), \$2,858 y \$1,601. No se tiene ningún nuevo préstamo u otro movimiento en ese periodo.

El vencimiento de la deuda a largo plazo al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, se presenta en la nota 21.

Los créditos a largo plazo contratados incluyen ciertas cláusulas restrictivas que limitan los préstamos bancarios en subsidiarias, otorgar garantías, obligaciones sobre pago de impuestos, vender activos fijos y otros activos no circulantes, así como también requieren mantener ciertas razones financieras. Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, estas restricciones fueron cumplidas.

## Información a revelar sobre impuestos diferidos [bloque de texto]

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, los principales conceptos que originan el saldo del activo (pasivo) por ISR diferido son:

	Diciembre 31,		
Pasivos:	2020	2019	2018
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	\$ 244,982	\$ 157,560	\$ 163,406
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(426,325)	(407,173)	(401,735)
Pérdidas fiscales por amortizar <sup>(1)</sup>	15,883	14,937	25,563
IMPAC por recuperar <sup>(2)</sup>	28,619	28,619	28,619
Otros	3,013	3,340	-
Total, pasivo	• (133,828)	• (202,717)	• (184,147)
Activos:			
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	230,532	205,834	188,294
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(172,806)	(184,649)	(179,805)
Pérdidas fiscales por amortizar <sup>(1)</sup>	268,930	285,045	308,450

Otros	(8,898)	(9,226)	-
Total, activo	\$ 317,758	\$ 297,004	\$ 316,939
Impuesto diferido activo, neto	\$ 183,930	\$ 94,287	\$ 132,792

- Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la Entidad ha reconocido un activo por impuesto diferido de, \$284,813, \$299,982 y \$334,013 respectivamente, correspondientes a las pérdidas fiscales generadas por sus subsidiarias. Todas las subsidiarias de la Entidad esperan beneficiarse de las pérdidas en ejercicios futuros de acuerdo con sus proyecciones de utilidades fiscales y diversas estrategias de operación con repercusiones fiscales favorables.
  - La Entidad reconoció el IMPAC pagado durante 2002 a 2007 dentro de los impuestos diferidos en 2013, que estima recuperar cumpliendo con ciertos requisitos establecidos en la LISR. El saldo por recuperar al 31 de diciembre de 2020 asciende a \$28,619.
- b. Los movimientos del activo y pasivo por ISR diferido en el ejercicio son como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Saldo inicial activo neto por impuestos diferidos	\$ 94,287	\$ 132,792	\$ 150,953
Impuestos diferidos aplicados a resultados	85,731	(42,355)	(7,691)
Recuperación de IMPAC	-	-	(10,466)
Impuestos diferidos aplicados en otras partidas de la utilidad integral	3,912	3,850	(4)
Impuesto diferido activo, neto	\$ 183,930	\$ 94,287	\$ 132,792

## Información a revelar sobre beneficios a los empleados [bloque de texto]

### Beneficios a empleados

#### a. Plan de contribución definida

La Entidad maneja planes de beneficios al retiro de contribución definida para todos los empleados que califican. Los activos de los planes se mantienen separados de los activos de la Entidad en fondos, bajo el control de fiduciarios. Si el empleado abandona el plan antes de que adquiera totalmente los beneficios, la fiduciaria hará efectivo el pago al empleado hasta el 50% a partir del quinto año en que éste se adhirió a dicho plan y se incrementa un 10% conforme transcurra un año hasta llegar al 100%.

Las aportaciones al Fideicomiso, a las tasas especificadas en las reglas del plan, fueron por \$894, \$967 y \$1,454 por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente. Asimismo, se tienen contribuciones por pagar al Fideicomiso por \$175, \$133 y \$541 al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente.

#### b. Plan de beneficios definidos

El pasivo por obligaciones laborales se deriva de pagos de prima de antigüedad, de un plan de pensiones y pagos al término de la relación laboral a los empleados al momento de su retiro. La prima de antigüedad consiste en un pago único de 12 días por cada año trabajado, con base al último sueldo, limitado al doble del salario mínimo y los pagos por el plan de pensiones consisten en un equivalente de 20 días por cada año trabajado y 90 días con base al salario pensionable determinados con base en cálculos actuariales efectuados por actuarios externos, a través del método de crédito unitario proyectado.

A partir de diciembre 2011, se estableció el plan de pensiones que se menciona en el inciso a), los empleados elegibles son los que cumplen 60 años, teniendo como requisito 10 años de servicio a la Entidad.

Los planes en México normalmente exponen a la Entidad a riesgos actuariales como riesgo de inversión, riesgo de tipo de interés, riesgo de longevidad y el riesgo de salario.

Riesgo de inversión	El valor actual de las obligaciones del plan de beneficios definidos se calcula utilizando una tasa de descuento que se determina en función de los rendimientos de los bonos gubernamentales de largo plazo. Para seleccionar la tasa de descuento se considera la tasa de rendimiento (yield) del bono que es similar a la duración de las obligaciones de los pasivos laborales de la Entidad. Se toman en cuenta los días promedio en que se harán exigibles los pagos de beneficios y no los días que le faltan al bono para vencer, lo cual significa que la tasa de descuento dependerá de la expectativa que se tenga del flujo de los pagos de beneficios del plan.
Riesgo de interés	Una disminución en la tasa de interés de los bonos aumentará el pasivo del plan, sin embargo, esto se compensa parcialmente por un aumento en el rendimiento de las inversiones de deuda del plan.
Riesgo de longevidad	El valor presente de las obligaciones por beneficios definidos se calcula en función de la mejor estimación de la mortalidad de los participantes del plan, tanto durante como después de su empleo. Un aumento de la esperanza de vida de los participantes del plan aumentará el pasivo del plan.
Riesgo de salario	El valor presente de las obligaciones por beneficios definidos se calcula con referencia a los

salarios futuros de los participantes del plan. Por lo tanto, un aumento en el salario de los participantes del plan aumentará la responsabilidad del plan.

No hay otros beneficios posteriores al retiro a proporcionar a estos empleados.

El valor actual de las obligaciones por beneficios definidos se determinó al 31 de diciembre 2020, 2019 y 2018, por actuarios certificados por el Colegio Nacional de Actuarios de México. El valor actual de las obligaciones por beneficios definidos y el costo relativo al ejercicio actual y el costo de los servicios pasados, se valuó utilizando el método de crédito unitario proyectado.

Los principales supuestos utilizados para los fines de las valuaciones actuariales fueron las siguientes:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
Tasa de descuento (ver nota 5 a.)	7.4%	8.0%	9.0%
Tasa esperada de incremento salarial	5.8%	5.8%	5.8%
El promedio de longevidad a la edad de jubilación para los empleados actuales (años)	12	14	13
Inflación	4.0%	5.0%	4.0%

Los importes reconocidos en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales en relación con estos planes de beneficios definidos son los siguientes:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
Costo del servicio:			
Costo del servicio actual	\$ 8,276	\$ 7,465	\$ 7,467
Costo financiero neto	8,490	7,156	7,677
Reducciones y liquidaciones	(9,131)	-	-
Componentes de los costos de beneficios definidos reconocido en la utilidad neta	7,635	14,621	15,144
Remediación del pasivo por beneficios definidos neto:			
Pérdidas y ganancias actuariales resultante de cambios en las hipótesis financieras y demográficas	2,653	(161)	(10,131)
Ganancias y pérdidas que surgen de ajustes por la experiencia actuariales	10,386	12,995	(14,042)
Componentes de los costos de beneficios definidos reconocidos en otro resultado integral	13,039	12,834	(24,173)
Total	\$ 20,674	\$ 27,455	• (9,029)

El costo del servicio actual y el costo financiero neto del ejercicio se incluyen en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales.

La remediación del pasivo neto por beneficios definidos se incluye en otras partidas de (pérdidas) utilidad integral.

Los montos que se incluyen en el estado consolidado de situación financiera generado por la obligación de la Entidad con respecto a sus planes de beneficios definidos son como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Valor presente de las obligaciones por beneficios definidos	\$ 115,691	\$106,160	\$ 79,905

Los cambios en el valor presente de la obligación por beneficios definidos en el presente ejercicio fueron los siguientes:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Valor presente de la obligación por beneficios definidos al 1 de enero	\$ 106,160	\$ 79,905	\$ 127,479
Costo del servicio actual	8,276	7,465	7,467
Costo financiero	8,490	7,156	7,677
Reducciones y liquidaciones	(9,131)		
Nueva medición (ganancias) / pérdidas:			
Pérdidas y ganancias actuariales resultante de cambios en las hipótesis financieras y demográficas	2,653	(161)	(10,131)
Ganancias y pérdidas actuariales que surgen de ajustes por la experiencia actuarial	10,386	12,995	(14,042)

Beneficios pagados	(11,143)	(1,200)	(38,545)
Valor presente de la obligación por beneficios definidos	\$115,691	\$106,160	\$ 79,905

Las hipótesis actuariales significativas para la determinación de la obligación por beneficios definidos son: la tasa de descuento e incremento salarial esperado y mortalidad. Los análisis de sensibilidad siguientes han sido determinados con base en los cambios razonablemente posibles de los respectivos supuestos que se produzcan a finales del periodo de referencia, manteniendo constantes todas las demás hipótesis.

- Si la tasa de descuento base es 100 puntos mayor (menor), la obligación de beneficio definido se reduciría en \$17,706 (incrementaría en \$10,053).
- Si los incrementos salariales previstos aumentan (disminuyen) en un 1%, la obligación de beneficios definidos se reduciría en \$91,277 (aumentaría en \$102,853).

El análisis de sensibilidad presentado anteriormente puede no ser representativo de la variación real de la obligación de beneficios definidos, ya que es poco probable que el cambio en las hipótesis se produzca en forma aislada una de otras ya que algunos de los supuestos pueden interrelacionarse.

Asimismo, al presentar el análisis de sensibilidad anterior, el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos se calcula utilizando el método de crédito unitario proyectado a finales del periodo de referencia, que es el mismo que el aplicado en el cálculo del pasivo de obligaciones por beneficios definidos reconocido en el estado consolidado de situación financiera.

No hubo cambios en los métodos e hipótesis utilizados al elaborar el análisis de sensibilidad de años anteriores.

No ha habido ningún cambio en el proceso seguido por la Entidad para gestionar sus riesgos de períodos anteriores.

El periodo de liquidación promedio de la obligación por beneficios definidos de miembros activos, al 31 de diciembre de 2020 es 11.78 años (2019: 13.97 años y 2018: 16.75 años).

Los flujos de efectivo esperados por plan de pensiones y prima de antigüedad por los siguientes diez años son como sigue:

Años	Plan de pensiones	Prima de antigüedad	Total
2021		\$ 845	\$ 845
2022		961	961
2023	\$ 551	1,179	1,730
2024	9,837	1,420	11,257
De 2025 en adelante	43,161	14,016	57,177
Total	\$ 53,549	\$ 18,421	\$ 71,970

## Información a revelar sobre los segmentos de operación de la entidad [bloque de texto]

### Segmentos operativos

Los segmentos reportables se determinan sobre la base en la cual la Entidad reporta internamente su información financiera por segmentos a la alta gerencia para la toma las decisiones operativas de la Entidad y sobre las mismas bases contables descritas en la nota 4. La información financiera de las empresas de servicios y la tenedora ha sido combinada e incluida en la columna de "otros".

31 de diciembre de 2020	Ingresos por servicios aeronáuticos	Ingresos por servicios no aeronáuticos	Ingreso por servicios de construcción	Depreciación y amortización	Utilidad de operación	Activos por segmento	Pasivos por segmento	Inversiones de capital	Inversión en concesión aeroportuaria
Metropolitano									
Monterrey	\$1,278,255	\$479,322	\$ 802,470	\$ 122,507	\$ 445,952	\$ 6,479,365	\$ 1,367,347	\$ 852,740	\$ 3,870,329
Turístico									
Acapulco	117,218	27,159	29,409	44,780	21,587	1,414,504	449,606	36,121	1,257,321
Mazatlán	211,184	37,431	24,704	18,699	63,103	1,358,969	162,731	32,655	548,185
Zihuatanejo	98,645	18,360	45,984	19,091	12,961	623,522	130,925	56,389	553,611
Regional									
Chihuahua	215,728	46,049	30,679	25,274	50,038	942,529	172,428	46,111	707,619
Culiacán	359,562	51,732	68,142	20,887	92,341	1,176,640	208,282	68,737	628,208

Clave de Cotización:	OMA						Trimestre:	4D	Año:	2020
Durango	79,515	11,083	50,203	8,259	10,220	361,233	130,170	51,282	253,402	
San Luis Potosí	108,045	28,508	58,189	21,569	34,648	764,159	507,738	58,489	677,976	
Tampico	74,330	17,414	67,530	9,920	10,157	459,542	173,952	75,441	385,514	
Torreón	94,892	17,425	12,233	10,605	23,661	427,761	145,686	12,428	288,688	
Zacatecas	71,292	10,512	7,480	8,024	20,756	278,600	104,243	29,634	212,775	
Fronterizo										
Ciudad Juárez	199,685	37,736	27,949	12,717	60,241	685,696	251,677	32,356	376,574	
Reynosa	58,010	11,500	55,366	9,553	9,171	724,866	445,447	59,569	596,461	
Hotelería:										
Hotel NH T2	-	110,299	-	40,301	(8,609)	498,674	201,062	187	-	
Hotel Hilton Garden Inn	-	32,614	-	11,430	(6,918)	297,470	31,397	3,628	-	
Parque Industrial VYNMSA	-	56,454	-	23,621	24,082	494,223	277,183	107,952	-	
Otros	-	2,671,873	-	36,688	1,621,773	18,275,746	6,327,815	10,699	-	
Total	2,966,362	3,665,473	1,280,339	443,927	2,485,163	35,263,499	11,087,689	1,534,419	10,356,661	
Eliminaciones	(23,804)	(2,494,434)	(26,470)	(8,583)	(763,696)	(17,071,919)	(3,722,356)	(28,634)	(127,006)	
Consolidado	\$2,942,558	\$1,171,039	\$1,253,869	\$ 435,344	\$ 1,721,468	\$18,191,580	\$7,365,333	\$1,505,785	\$10,229,656	

31 de diciembre de 2019	Ingresos por servicios aeronáuticos	Ingresos por servicios no aeronáuticos	Ingreso por servicios de construcción	Depreciación y amortización	Utilidad de operación	Activos por segmento	Pasivos por segmento	Inversiones de capital	Inversión en concesión aeroportuaria
Metropolitano									
Monterrey	\$2,641,052	\$ 726,685	\$323,035	\$ 111,020	\$ 473,615	\$ 5,715,147	\$ 941,349	\$ 331,393	\$3,168,968
Turístico									
Acapulco	227,954	40,241	63,102	43,286	53,812	1,419,091	452,731	63,333	1,269,386
Mazatlán	321,313	52,857	34,573	17,514	52,626	1,261,473	153,667	34,573	541,430
Zihuatanejo	191,512	25,596	22,876	18,660	43,614	605,929	122,048	22,876	524,549
Regional									
Chihuahua	411,393	67,021	124,701	17,974	67,379	888,950	157,533	135,394	699,711
Culiacán	617,979	66,286	68,960	18,658	96,278	1,021,410	140,294	69,834	579,084
Durango	150,130	13,433	36,677	7,537	23,014	329,251	104,720	36,677	210,111
San Luis Potosí	174,340	35,631	110,743	12,857	27,938	736,196	470,919	110,743	639,981
Tampico	197,160	28,057	61,823	9,218	31,808	424,573	143,603	61,823	326,939
Torreón	201,446	23,683	18,343	9,883	31,658	394,575	129,541	18,639	285,823
Zacatecas	141,500	13,945	6,842	7,813	31,135	276,150	113,357	6,842	212,224
Fronterizo									
Ciudad Juárez	380,271	55,990	17,650	11,799	61,374	602,764	211,678	31,452	362,169
Reynosa	113,515	18,240	112,031	8,189	26,375	676,207	400,642	113,242	549,139
Hotelería:									
Hotel NH T2	-	255,393	-	39,546	77,325	518,590	201,012	9,190	-
Hotel Hilton Garden Inn	-	103,474	-	11,382	32,345	301,362	34,001	82	-
Parque Industrial VYNMSA	-	41,981	-	19,548	15,622	390,478	185,094	46,160	-
Otros	-	5,651,607	-	50,368	4,891,268	17,432,325	6,554,142	3,194	-
Total	5,769,565	7,220,120	1,001,356	415,252	6,037,186	32,994,471	10,516,331	1,095,447	9,369,514



Eliminaciones	(16,903)	(5,400,515)	(46,522)	-	(1,181,880)	(15,717,510)	(3,126,865)	(46,522)	(102,403)
Consolidado	\$5,752,662	\$1,819,605	\$ 954,834	\$ 415,252	\$4,855,306	\$17,276,961	\$7,389,466	\$1,048,925	\$9,267,111

31 de diciembre de 2018	Ingresos por servicios aeronáuticos	Ingresos por servicios no aeronáuticos	Ingreso por servicios de construcción	Depreciación y amortización	Utilidad de operación	Activos por segmento	Pasivos por segmento
Metropolitano							
Monterrey	\$2,447,993	\$ 656,051	\$ 232,698	\$ 103,454	\$ 815,055	\$ 5,350,950	\$ 742,350
Turístico							
Acapulco	182,663	35,418	279,099	33,125	43,460	1,415,909	467,444
Mazatlán	276,126	48,564	31,308	16,594	81,654	1,256,447	164,075
Zihuatanejo	167,578	24,441	13,534	18,266	43,595	617,071	117,245
Regional							
Chihuahua	364,755	56,747	141,546	13,462	103,980	874,960	170,457
Culiacán	539,540	57,959	33,888	17,408	145,767	978,514	153,687
Durango	112,310	11,101	13,788	6,558	29,339	294,355	76,831
San Luis Potosí	167,030	30,529	231,726	8,711	39,665	635,811	385,551
Tampico	190,502	27,902	26,169	8,604	47,618	333,070	75,739
Torreón	184,396	23,027	19,990	9,426	48,883	352,659	111,946
Zacatecas	105,626	12,568	9,655	7,460	27,667	261,320	86,236
Fronterizo							
Ciudad Juárez	310,892	46,110	9,096	11,631	89,551	496,472	153,823
Reynosa	106,867	15,283	144,830	7,909	30,104	567,054	309,368
Hotelería:							
Hotel NH T2	-	246,065	-	22,969	67,250	308,727	29,626
Hotel Hilton Garden Inn	-	100,051	-	10,840	28,973	248,633	7,260
Parque Industrial VYNMSA	-	28,190	-	14,260	8,276	344,931	139,277
Otros	-	4,433,390	-	41,068	4,135,788	15,504,577	6,069,798
Total	5,156,278	5,853,396	1,187,327	351,745	5,786,625	29,841,460	9,260,713
Eliminaciones	(16,226)	(4,227,899)	(45,822)	-	(1,654,089)	(14,250,976)	(2,182,156)
Consolidado	\$5,140,052	\$ 1,625,497	\$1,141,505	\$ 351,745	\$ 4,132,536	\$ 15,590,484	\$ 7,078,557

## Información a revelar sobre gastos [bloque de texto]

El costo de servicios se integra como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
Sueldos y salarios	\$227,076	\$ 242,237	\$231,753
Mantenimiento	124,563	177,191	152,583
Seguridad y seguros	134,774	161,351	170,549
Servicios públicos (energía eléctrica, limpieza y agua)	122,961	177,250	210,158
Arrendamiento de inmuebles	2,543	15,683	44,359
Estimación de cuentas incobrables	17,738	(241)	(5,960)
Costo por servicio de hotelería	30,650	85,706	65,853
Participación de los trabajadores en las utilidades causada	1,917	236	1,099
Arrendamiento de equipo, honorarios y otros	103,736	94,794	107,502
	\$765,958	\$ 954,207	\$977,896

## Información a revelar sobre el valor razonable de instrumentos financieros [bloque de texto]

### Valor razonable de los instrumentos financieros

Esta nota proporciona información acerca de cómo la Entidad determina los valores razonables de los distintos activos y pasivos financieros. Excepto como se detalla en el siguiente cuadro, la Entidad considera que los importes en libros de los activos y pasivos financieros reconocidos en los estados financieros consolidados se aproximan a sus valores razonables por ser de corto plazo sus vencimientos.

	Diciembre 31, 2020		Diciembre 31, 2019		Diciembre 31, 2018	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Pasivos financieros:						
Deuda a largo plazo (Nota 15)	\$4,513,503	\$4,524,746	\$4,594,575	\$4,517,336	\$4,593,223	\$4,326,267

	Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2020			
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
Pasivos financieros:				
Deuda a largo plazo <sup>(1)</sup>	\$ 4,512,510	\$ 12,236	\$ -	4,524,746
Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2019				
Pasivos financieros:				
Deuda a largo plazo <sup>(1)</sup>	\$ 4,371,570	\$ 145,766	\$ -	4,517,336
Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2018				
Pasivos financieros:				
Deuda a largo plazo <sup>(1)</sup>	\$ 4,129,695	\$ 196,572	\$ -	4,326,267

- El valor razonable del pasivo financiero incluido en las categorías de nivel 2 se ha determinado de acuerdo con los modelos de valuación generalmente aceptados sobre la base de un análisis de flujos de efectivo descontados, en donde la hipótesis más importante es la tasa de descuento que refleja el riesgo de crédito de las contrapartes. El valor razonable del pasivo financiero incluido en el nivel 1, corresponde a los certificados bursátiles que cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores.

## Información a revelar sobre instrumentos financieros [bloque de texto]

### Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos

Las principales categorías de los instrumentos financieros, los cuales están valuados a su costo amortizado, son:

	Clasificación del riesgo	Diciembre 31,		
		2020	2019	2018
<b>Activos financieros:</b>				
Efectivo y equivalentes de efectivo y otras inversiones conservadas al vencimiento	Crédito y tasa de interés	\$2,958,804	\$3,429,873	\$2,978,559
Cientes, neto	Crédito y tipo de cambio	833,643	757,756	696,566
<b>Pasivos financieros:</b>				
Deuda a corto y largo plazo	Tasa de interés, tipo de cambio y liquidez	4,513,503	4,549,575	4,593,223
Cuentas por pagar <sup>(1)</sup>	Liquidez	204,048	196,791	203,999
Intereses por pagar	Liquidez	44,295	42,438	40,227
Arrendamiento corto y largo plazo	Liquidez	194,763	220,860	28,806
Cuentas por pagar a partes	Liquidez	167,704	187,515	226,202

relacionadas

1. Este rubro no incluye la PTU, cuyo importe es por \$4,700, \$12,883 y \$8,218 al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente.

Por el desarrollo de sus actividades la Entidad está expuesta a diversos riesgos de tipo financiero, fundamentalmente como consecuencia de la realización de sus negocios ordinarios y de la deuda contratada para financiar sus actividades operativas. La función de tesorería corporativa de la Entidad presta servicios a los negocios para coordinar el acceso a los mercados financieros nacionales e internacionales, supervisa y gestiona los riesgos financieros relacionados con las operaciones de la Entidad. Estos riesgos incluyen el riesgo de mercado (riesgo de tasas de interés, tipo de cambio de divisas y precios), riesgo de crédito y de liquidez.

Periódicamente, la administración de la Entidad evalúa la exposición al riesgo y revisa las alternativas para administrar dichos riesgos, supervisando y administrando los riesgos financieros a través de los informes internos de riesgo, los cuales analizan las exposiciones por el grado y la magnitud de los riesgos. El Consejo de Administración establece y vigila las políticas y procedimientos para medir y administrar los riesgos a que está expuesta la Entidad

## 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 impuestos a las ganancias [bloque de texto]

Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al Impuesto Sobre la Renta ("ISR"), cuya tasa impositiva fue del 30% para 2020, 2019 y 2018 continuará al 30% para años posteriores.

- a. Los gastos por impuestos a la utilidad del periodo se integran como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
ISR causado	\$ 480,232	\$1,329,867	\$1,113,712
ISR diferido	(85,731)	42,355	7,691
Gasto por impuestos a la utilidad	\$ 394,501	\$1,372,222	\$1,121,403

- b. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, los principales conceptos que originan el saldo del activo (pasivo) por ISR diferido son:

Pasivos:	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	\$ 244,982	\$ 157,560	\$ 163,406
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(426,325)	(407,173)	(401,735)
Pérdidas fiscales por amortizar <sup>(1)</sup>	15,883	14,937	25,563
IMPAC por recuperar <sup>(2)</sup>	28,619	28,619	28,619
Otros	3,013	3,340	-
Total, pasivo	• (133,828)	• (202,717)	• (184,147)
Activos:			
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	230,532	205,834	188,294
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(172,806)	(184,649)	(179,805)

Pérdidas fiscales por amortizar <sup>(1)</sup>	268,930	285,045	308,450
Otros	(8,898)	(9,226)	-
Total, activo	\$ 317,758	\$ 297,004	\$ 316,939
Impuesto diferido activo, neto	\$ 183,930	\$ 94,287	\$ 132,792

- Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la Entidad ha reconocido un activo por impuesto diferido de, \$284,813, \$299,982 y \$334,013 respectivamente, correspondientes a las pérdidas fiscales generadas por sus subsidiarias. Todas las subsidiarias de la Entidad esperan beneficiarse de las pérdidas en ejercicios futuros de acuerdo con sus proyecciones de utilidades fiscales y diversas estrategias de operación con repercusiones fiscales favorables.
- La Entidad reconoció el IMPAC pagado durante 2002 a 2007 dentro de los impuestos diferidos en 2013, que estima recuperar cumpliendo con ciertos requisitos establecidos en la LISR. El saldo por recuperar al 31 de diciembre de 2020 asciende a \$28,619.
- Los movimientos del activo y pasivo por ISR diferido en el ejercicio son como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Saldo inicial activo neto por impuestos diferidos	\$ 94,287	\$ 132,792	\$ 150,953
Impuestos diferidos aplicados a resultados	85,731	(42,355)	(7,691)
Recuperación de IMPAC	-	-	(10,466)
Impuestos diferidos aplicados en otras partidas de la utilidad integral	3,912	3,850	(4)
Impuesto diferido activo, neto	\$ 183,930	\$ 94,287	\$ 132,792

- La conciliación de la tasa legal del ISR con la tasa efectiva, expresadas como un porcentaje de la utilidad antes de impuestos a la utilidad es como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de					
	2020		2019		2018	
	Importe	Tasa%	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 1,492,380		\$4,599,656		\$3,985,582	
ISR causado	480,232		1,329,867		1,113,712	
ISR diferido	(85,731)		42,355		7,691	
Gasto por impuestos a la utilidad y tasa efectiva	394,501	26.43%	1,372,222	29.83%	1,121,403	28.14%
Más efecto de diferencias permanentes, principalmente ingresos no acumulables, gastos no deducibles, y efectos de la inflación para efectos fiscales	53,213	3.57%	7,675	0.17%	74,272	1.86%
Tasa legal	\$ 447,714	30.00%	\$1,379,897	30.00%	\$ 1,195,675	30.00%

- Cada concesión aeroportuaria ha recibido la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para amortizar las pérdidas fiscales hasta que las mismas se agoten, se termine el plazo de vigencia de la concesión o se liquiden las concesiones. Los años de origen y sus montos actualizados al 31 de diciembre de 2020 son:

Año de origen	Pérdidas amortizables
2001	\$ 5,999
2002	160,499
2003	197,796
2004	229,480
2005	28,073
2006	18,953
2007	78,672
2008	34,168
2009	5,648
2011	32,203
2012	56,125
2013	15,549
2018	5,370
2019	21,248
2020	25,011
	\$ 914,794

- f. Adicional a las pérdidas fiscales por amortizar anteriores de las concesionarias aeroportuarias, se tienen pérdidas fiscales de otras subsidiarias por un importe de \$34,826 y su período de vigencia es de 10 años conforme a la Ley de ISR y cuyo vencimiento será entre 2020 y 2028.
- g. En el ejercicio 2020, la Entidad amortizó pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por un monto de \$133,053.
- h. Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre son:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Cuenta de capital de aportación	\$4,694,822	\$4,584,512	\$4,458,342
Cuenta de utilidad fiscal neta	3,144,619	2,878,878	1,684,563
Total	\$7,839,441	\$7,463,390	\$6,142,905

- i. Los dividendos pagados, provenientes de utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014, a personas físicas residentes en México y a residentes en el extranjero, pudieran estar sujetos a un ISR adicional de hasta el 10%, el cual deberá ser retenido por la Entidad.

## Información a revelar sobre capital social [bloque de texto]

### Capital contable

- a. El capital social pagado y suscrito al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, está representado por acciones ordinarias, nominativas y sin expresión de valor nominal y se integra como sigue:

	Diciembre 31, 2020	
	Número de acciones	Capital social aportado
Capital fijo:		
Serie B clase I	340,345,556	\$ 262,447
Serie BB clase I	49,766,000	38,375
	390,111,556	\$ 300,822
	Diciembre 31, 2019	
	Número de acciones	Capital social aportado
Capital fijo:		
Serie B clase I	344,004,973	\$ 265,269
Serie BB clase I	49,766,000	38,375
Acciones en Tesorería Serie B clase I	(2,470,158)	(1,905)
	391,300,815	\$ 301,739
	Diciembre 31, 2018	
	Número de acciones	Capital social aportado
Capital fijo:		
Serie B clase I	344,004,973	\$ 265,269
Serie BB clase I	49,766,000	38,375
Acciones en Tesorería Serie B clase I	(324,507)	(250)
	393,446,466	\$ 303,394

- b. En Asambleas Generales Ordinarias de Accionistas celebradas 7 de julio de 2020, 29 de abril de 2019 y 28 de abril del 2018, se acordó la aprobación y aplicación de los resultados por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, respectivamente.
- c. Durante los ejercicios 2020 y 2019, se recompraron 1,189,250 y 2,145,651 acciones propias, respectivamente, por un valor de \$150,000 y \$244,201, respectivamente. En el ejercicio 2018 no hubo compras ni ventas de acciones propias. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 el precio de mercado por acción era de \$128.39, \$141.83 y \$93.65 pesos, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Entidad tiene en su tesorería, acciones propias recompradas por un importe de \$244,201 y \$34,234, dicho importe está representado por 2,470,158 y 324,507, respectivamente de acciones serie B Clase I.

- d. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 7 de julio de 2020 se aprobó lo siguiente:

- Se aprobó incrementar la reserva para la readquisición de acciones propias a \$1,500,000, para lo cual se traspasó el monto total utilizado para la recompra de acciones durante 2019, así como el utilizado desde el 1° de enero de 2020 al día de la Asamblea. Asimismo, se aprobó ejercer hasta dicho importe, en el período comprendido de la fecha de celebración de esta Asamblea y hasta la fecha de la celebración de la Asamblea que apruebe los resultados del ejercicio 2020
  - Se aprobó la cancelación de 3,659,417 acciones Serie B por un valor teórico de \$2,822 que se encontraban en la tesorería de la Entidad.
  - La disminución de la parte fija del capital social de la Entidad a \$300,822, representando un total de 390,111,556 acciones ordinarias, de las cuales 49,766,000 acciones corresponden a la Serie BB y 340,345,556 corresponden a acciones Serie B.
- e. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 29 de abril de 2019 se aprobó lo siguiente:
- Decreto y pago de un dividendo en efectivo a sus accionistas por un monto de \$1,600,000 a distribuirse en una sola exhibición a razón de \$4.0633 pesos por acción. El monto efectivamente pagado a los accionistas de la participación controladora fue de \$1,598,680 correspondiente a las acciones en circulación menos las acciones en tesorería. La fecha del pago a más tardar el 31 de mayo de 2019;
  - Se aprobó incrementar la reserva para la readquisición de acciones propias a \$1,500,000, para lo cual se traspasan a la reserva \$33,984 de resultados acumulados.
- f. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2018 se aprobó lo siguiente:
- Decreto y pago de un dividendo en efectivo a sus accionistas por un monto total de hasta \$1,600,000 a distribuirse en una sola exhibición a razón de \$4.0633 pesos por acción. El monto efectivamente pagado a los accionistas fue de \$1,598,680 correspondiente a las acciones en circulación menos las acciones en tesorería a la fecha del pago (30 de mayo de 2018);
  - Se aprobó una reserva para la recompra de acciones propias correspondientes de la serie B por un monto de \$1,466,016, y recursos por hasta la misma cantidad para ser utilizados durante el ejercicio 2018 y hasta que la Asamblea de Accionistas apruebe los resultados de dicho periodo.
- g. La distribución del capital contable, excepto por los importes actualizados del capital social aportado y de las utilidades retenidas fiscales, causará el impuesto sobre la renta sobre dividendos a cargo de la Entidad a la tasa vigente al momento de la distribución. El impuesto que se pague por dicha distribución se podrá acreditar contra el impuesto sobre la renta del ejercicio en el que se pague el impuesto sobre dividendos y en los dos ejercicios inmediatos siguientes, contra el impuesto del ejercicio y los pagos provisionales de los mismos.
- h. Los resultados acumulados incluyen la reserva legal. En México de acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de las utilidades netas del ejercicio debe separarse un 5% como mínimo para integrar la reserva legal, hasta que su monto represente el 20% del capital social a valor nominal. La reserva legal puede capitalizarse, sin embargo, no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad, y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 su importe asciende a \$60,729 y al 31 de diciembre, 2018 a \$61,689.

## Información a revelar sobre arrendamientos [bloque de texto]

### Como arrendatario:

Los contratos de arrendamiento que ha contratado la Entidad son como sigue:

La Entidad adquirió en octubre de 2008 las acciones de Consorcio Grupo Hotelero T2, S. A. de C. V., derivado de esta adquisición asumió los compromisos establecidos en el contrato de arrendamiento firmado con el AICM por un período de 20 años, para llevar a cabo la construcción, acondicionamiento y operación de un hotel y la explotación de áreas comerciales en la Terminal 2 del AICM. Se estableció como monto de renta un ingreso mínimo garantizado (IMG), cuyo monto actualizado a 2020 fue de \$31,171 anuales, o una participación del 18% de los ingresos totales obtenidos, lo que sea mayor. El IMG se ajustará anualmente con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC).

- a. A continuación, se presenta un resumen de los activos por derecho de uso:

Costo o valuación	Inmuebles	Otros	Total
Saldo al 1o. de enero de 2019	\$ 213,342	\$ 18,475	\$ 231,817
Adiciones	10,732	5,508	16,240
Saldo al 31 de diciembre de 2019	224,074	23,983	248,057
Adiciones	9,771	769	10,540
Disminuciones	(1,055)	(1,475)	(2,530)
Saldo al 31 de diciembre 2020	\$ 232,790	\$ 23,277	\$ 256,067

### Depreciación acumulada

Costo o valuación	Inmuebles	Otros	Total
Saldo al 1 de enero de 2020	• (30,803)	• (6,466)	• (37,269)
Depreciación del año	(31,463)	(9,885)	(41,348)
Disminuciones	-	797	797
Saldo al 31 de diciembre de 2020	• (62,266)	• (15,554)	• (77,820)

b. Se presenta un resumen de los montos reconocidos en el estado de resultados:

	2020	2019
Gasto por depreciación del activo por derechos de uso	\$ 41,348	\$ 37,269
Gasto por interés en los pasivos por arrendamiento	22,431	22,983

c. A continuación, se presenta un resumen del pasivo por arrendamiento:

Análisis de madurez:	2020	2019
Hasta 1 año	\$ 26,553	\$ 72,320
Más de 1 año hasta 3 años	55,134	73,975
Mayor a 3 años hasta su vencimiento	113,076	74,565
Total	\$ 194,763	\$ 220,860

La Compañía no enfrenta un riesgo de liquidez significativo respecto a sus pasivos por arrendamiento. Los pasivos por arrendamiento se monitorean a través de la tesorería de la Entidad.

d. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el total de las salidas de efectivo por concepto de arrendamientos asciende a \$57,325 y \$57,061 (excluyendo los conceptos erogados en exceso del IMG como participación variable), respectivamente.

#### **Como arrendador:**

##### *Ingresos por arrendamientos*

Corresponden principalmente a los contratos de arrendamiento celebrados por la Entidad por locales y espacios en los aeropuertos, los cuales se basan en una renta mensual, la cual generalmente se incrementa cada año con base en el INPC, y/o el valor más alto entre una renta mensual mínima garantizada (también ajustada anualmente por el INPC) y un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, las rentas futuras comprometidas son como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
Plazo:	2020	2019	2018
1 año o menos	\$ 444,523	\$ 546,671	\$ 562,681
Entre 1 y 5 años	753,230	843,404	1,002,351
Más de 5 años	118,256	161,109	240,584
Total	\$1,316,009	\$1,551,184	\$1,805,616

Las rentas mínimas de la tabla anterior no incluyen las rentas contingentes ni los incrementos por INPC o el aumento que se basa en un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario. Los ingresos por rentas contingentes registradas como ingresos durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 fueron \$136,181, \$229,727 y \$204,172, respectivamente.

Como resultado del impacto generado por la pandemia del COVID-19, la Entidad otorgó algunos descuentos a locatarios comerciales durante la segunda mitad del año, los cuales estaban sujetos a determinadas condiciones. Dichos descuentos se otorgaron en función del decremento en el tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Emisora durante el período.

Los ingresos por arrendamientos operativos devengados se detallan en la nota 27.

## Información a revelar sobre riesgo de liquidez [bloque de texto]

### a. **Riesgo de liquidez**

**Administración del riesgo de liquidez** – Este riesgo se origina por los desfases temporales entre las necesidades de fondos para hacer frente a los compromisos de inversiones en negocios, vencimientos de deudas, necesidades de circulante, etc. y los orígenes de fondos provenientes de recursos generados por la actividad ordinaria de la Entidad y financiación bancaria en sus distintas modalidades. Asimismo, diferentes factores económicos o de la industria, como crisis financieras o la suspensión de operaciones de alguna aerolínea podrían afectar el flujo de efectivo de la empresa. El objetivo de la Entidad en la gestión de este riesgo es mantener un equilibrio entre la flexibilidad, plazo y condiciones de las facilidades crediticias contratadas en función de las necesidades de fondos previstas a corto, mediano y largo plazo. En este sentido, destaca el uso de la financiación de deuda a largo plazo tal como se describe en la nota 15. El Comité Ejecutivo de la Entidad es quien tiene la responsabilidad final por la gestión de liquidez. Dicho Comité ha establecido un marco de trabajo apropiado para la gestión de liquidez.

La Entidad administra el riesgo de liquidez manteniendo reservas, facilidades financieras y de préstamos adecuadas, monitoreando continuamente los flujos de efectivo proyectados y reales y conciliando los perfiles de vencimiento de los activos y pasivos financieros. Adicionalmente, como se menciona en la nota 14, la Entidad tiene líneas de crédito disponibles para capital de trabajo. Las siguientes tablas detallan los vencimientos contractuales restantes de la Entidad para sus pasivos financieros con períodos de reembolso acordados. Las tablas han sido diseñadas con base en los flujos de efectivo proyectados no descontados de los pasivos financieros con base en la fecha en la cual la Entidad deberá hacer los pagos. Las tablas incluyen los flujos de efectivo de intereses proyectados, como los desembolsos de capital de la deuda financiera incluidos en el estado consolidado de situación financiera. En la medida en que los intereses sean a la tasa variable, el importe no descontado se deriva de las curvas en la tasa de interés al final del período de reporte. El vencimiento contractual se basa en la fecha en la cual la Entidad deberá hacer el pago.

Al 31 de diciembre de 2020	2021	2022-2024	2025-2027	028 en adelante	Total
Deuda a largo plazo	\$ 3,013,502	\$ 1,500,001	\$ -	\$ -	\$ 4,513,503
Intereses <sup>(1)</sup>	188,641	118,077	-	-	306,718
Cuentas por pagar	204,048	-	-	-	204,048
Intereses por pagar	44,295	-	-	-	44,295
Pasivo por arrendamiento	26,553	168,210	-	-	194,763
Cuentas por pagar a partes relacionadas	167,704	-	-	-	167,704
Total	\$ 3,644,743	\$ 1,786,288	\$ -	\$ -	\$ 5,431,031

Al 31 de diciembre de 2019	2020	2021-2023	2024-2026	027 en adelante	Total
Deuda a largo plazo	\$ 36,851	\$ 4,512,724	\$ -	\$ -	\$ 4,549,575
Intereses <sup>(1)</sup>	308,630	306,760	-	-	615,390
Cuentas por pagar	256,228	-	-	-	256,228
Intereses por pagar	42,438	-	-	-	42,438
Pasivo por arrendamiento	72,320	148,540	-	-	220,860
Cuentas por pagar a partes relacionadas	187,515	-	-	-	187,515
Total	\$ 903,982	\$ 4,968,024	\$ -	\$ -	\$ 5,872,006

Al 31 de diciembre de 2018	2019	2020-2022	2023-2025	026 en adelante	Total
Deuda a largo plazo	\$ 41,425	\$ 3,051,798	\$ 1,500,000	\$ -	\$ 4,593,223
Intereses <sup>(1)</sup>	309,877	596,259	19,680	-	925,816
Cuentas por pagar	208,729	-	-	-	208,729
Intereses por pagar	40,227	-	-	-	40,227
Cuentas por pagar a partes relacionadas	226,202	-	-	-	226,202
Total	\$ 826,460	\$ 3,648,057	\$ 1,519,680	\$ -	\$ 5,994,197

- Los intereses proyectados se determinaron, en el caso de obligaciones con tasa variable, en base a los tipos de interés a plazo (LIBOR) y asumiendo un tipo de cambio de \$19.9087, \$18.8727 y \$19.6566 (al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente) por dólar de EE. UU.

Los importes incluidos en la deuda con instituciones de crédito incluyen instrumentos a tasa de interés fija y variable. Los pasivos financieros a tasa de interés variable están sujetos a cambio, si los cambios en las tasas de interés variable difieren de aquellos estimados de tasas de interés determinados al final del período de reporte se presenta a valor razonable.

La Entidad espera cumplir sus obligaciones con los flujos de efectivo de las operaciones y recursos que se reciben del vencimiento de activos financieros. Adicionalmente, la Entidad tiene acceso a líneas de crédito revolventes con instituciones bancarias.

## Información a revelar sobre riesgo de mercado [bloque de texto]

### Riesgo de mercado

**Administración del riesgo de tasa de interés** – El riesgo de tasa de interés se genera por las variaciones en los flujos futuros de efectivo de la deuda a largo plazo contratada a tasa de interés variable como consecuencia de las oscilaciones en las tasas de



interés de mercado. El objetivo de la gestión de este riesgo es amortiguar los impactos en el costo de la deuda motivados por las fluctuaciones de dichas tasas de interés.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la deuda total a largo plazo asciende a \$4,513,503 y \$4,549,575, respectivamente, de la cual el 99% está a tasa de interés fija y el 1.0% a tasa de interés variable. Al 31 de diciembre de 2018 de la deuda total a largo plazo por \$4,593,223 el 98% estaba a tasa de interés fija y el 2.0% a tasa de interés variable.

La proporción de deuda a largo plazo que causa interés a tasa variable expone a la Entidad al riesgo de interés como consecuencia de las oscilaciones en las tasas de interés de mercado. La exposición al riesgo radica principalmente en las variaciones que pudieran darse en la tasa de interés de referencia usada, la Tasa London Interbank Offered Rate o "LIBOR" a 3 meses.

El riesgo es administrado por la Entidad monitoreando constantemente la evolución de dichas tasas de interés. Durante el año la tendencia de la LIBOR a 3 meses ha sido a la baja. La LIBOR a 3 meses estuvo en su nivel más alto el 2 de enero de 2020 (1.91%) y su nivel más bajo el 9 de diciembre de 2020 (0.22%). Por lo anterior, si las tasas se incrementan de forma significativa, la Entidad podría evaluar la adquisición de algún instrumento de cobertura para mitigar el riesgo en dichas tasas de interés.

Debido a la reforma tasa de interés de referencia IBOR La Entidad ha monitoreado cercanamente el mercado y las salidas de varios grupos de industrias que administran la transición a la nueva tasa de interés de referencia. Esto incluye anuncios hechos por los reguladores de IBOR. Los reguladores han dejado en claro que, al final del 2021, ya no se buscará persuadir u obligar a los bancos a que se sometan a IBORs.

Para la deuda de tasa variable, la Entidad determinó que las modificaciones no serán necesarias ya que la deuda termina en 2021.

**Análisis de sensibilidad para tasas de interés** – Los siguientes análisis de sensibilidad se basan en el supuesto de un movimiento desfavorable de puntos base en las tasas de interés, en las cantidades indicadas, aplicables a cada categoría de pasivos financieros a tasa variable. La Entidad determina su sensibilidad aplicando la tasa de interés hipotética (tasa de referencia incrementada al porcentaje especificado más la sobretasa) a cada categoría de pasivos financieros que causa interés a tasa variable.

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la Entidad registró deuda pendiente de pago incluyendo su porción circulante que causa intereses a tasa variable por \$13,503, \$49,575 y \$93,223, respectivamente (notas 14 y 15 para conocer por instrumento de financiamiento los saldos insolutos y las tasas de interés pagadas). Un cambio hipotético, instantáneo y desfavorable del 10% en la tasa de interés LIBOR a 3 meses, aplicable en la deuda pendiente de pago a tasa variable, habría dado como resultado un gasto de financiamiento adicional de aproximadamente \$40, \$179 y \$260 por 2020, 2019 y 2018, respectivamente. El incremento se calculó para la deuda en dólares con base en tipo de cambio de cierre de cada año (\$ 19.9087, \$18.8727 y \$19.6566 para el 2020, 2019 y 2018, respectivamente).

**Administración del riesgo cambiario** – La Entidad lleva a cabo transacciones en moneda extranjera; y, en consecuencia, tiene exposición a fluctuaciones cambiarias, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas. El principal riesgo respecto al tipo de cambio implica cambios en el valor del peso mexicano con relación al dólar.

Históricamente, una parte de los ingresos generados por nuestros aeropuertos (principalmente derivados de la Tarifa de Uso de Aeropuertos (TUA) cobrada a los pasajeros internacionales) están ligados a dólares, aunque dichos ingresos son facturados en pesos con base en el tipo de cambio promedio del mes anterior. El 13.20%, 15.95% y 15.69%, de los ingresos consolidados (excluyendo de los ingresos por servicios de construcción) de la Entidad, fueron provenientes del ingreso por TUA a pasajeros internacionales en los años 2020, 2019 y 2018, respectivamente. Sustancialmente, todos los demás ingresos, costos y gastos de la Entidad están denominados en pesos. Con base en una apreciación del 10% del peso frente al dólar, la Entidad considera que sus ingresos se habrían disminuido en \$54,293, \$120,798 y \$106,179 en 2020, 2019 y 2018, respectivamente.

Una apreciación del peso mexicano frente al dólar reduciría los ingresos y las obligaciones en dólares al expresarse en pesos. Mientras que una depreciación del peso frente al dólar de EE. UU. aumentaría los ingresos y las obligaciones de la Entidad en virtud de acuerdos de ingresos y deuda expresados en pesos.

Por el año que terminó el 31 de diciembre de 2020, el peso tuvo una depreciación frente al dólar del 5.5%, con relación a los tipos de cambios vigentes al cierre del año 2019.

**Análisis de sensibilidad de monedas extranjeras** – Los siguientes análisis de sensibilidad asumen una fluctuación instantánea y desfavorable en los tipos de cambio en que están expresados todos los pasivos monetarios denominados en moneda extranjera de la Entidad. La sensibilidad se determina aplicando la variación hipotética en el tipo de cambio al final del período que se informa.

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, un cambio hipotético, instantáneo y desfavorable de 10% en el tipo de cambio del peso frente al dólar, aplicable en nuestras posiciones activas (pasivas) netas por US\$75,718, US\$67,214 y US\$53,944, respectivamente, habría dado como resultado una (ganancia) pérdida cambiaria estimada de aproximadamente \$(150,745), \$(126,851) y \$(106,035), al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 respectivamente.

Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del período de reporte son los siguientes (cifras en miles):

Moneda	Pasivos			Activos		
	Diciembre 31,			Diciembre 31		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Dólares estadounidenses	US\$(4,095)	US\$(10,059)	US\$(13,185)	US\$79,813	US\$77,273	US\$67,129

Las operaciones en miles de dólares estadounidenses por los años que terminaron el 31 diciembre de 2020, 2019 y 2018, fueron como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Asistencia técnica	US\$3,766	US\$7,954	US\$8,781
Arrendamientos	1,039	935	2,227
Compra de maquinaria y mantenimiento	7,065	7,685	9,527
Software	2,152	443	437
Servicios profesionales, cuotas y suscripciones	1,786	702	2,147
Otros	4,765	4,303	8,043

Los tipos de cambio vigentes a la fecha de los estados financieros fueron los siguientes:

	Diciembre 31,		
Tipo de cambio del dólar estadounidense	2020	2019	2018
Interbancario	\$19.9087	\$18.8727	\$19.6566

Al 24 de marzo del 2021, fecha de emisión de los estados financieros consolidados, el tipo de cambio interbancario era de \$ 20.5788.

## Información a revelar sobre otros activos circulantes [bloque de texto]

Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

Las otras cuentas por cobrar y pagos anticipados se integran como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Pagos anticipados	\$ 59,033	\$ 33,310	\$ 27,296
Depósitos en garantía	6,167	5,897	5,897
Otros	1,375	3,535	7,068
	\$ 66,575	\$ 42,742	\$ 40,261

## Información a revelar sobre propiedades, planta y equipo [bloque de texto]

Propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo

Las propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo se integran como sigue:

	Diciembre 31,		
Valor neto en libros:	2020	2019	2018
Terrenos (ver nota 10)	\$ 1,709,508	\$ 1,709,508	\$ 1,709,508
Mejoras en bienes arrendados	854,829	786,085	783,221
Maquinaria y equipo	72,867	83,611	99,194
Mobiliario y equipo	27,940	35,105	42,674
Equipo de transporte	287	1,555	25,326
Equipo de cómputo	2,838	2,212	4,930
Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados	32,200	29,025	5,409
	<u>\$2,700,469</u>	<u>\$2,647,101</u>	<u>\$2,670,262</u>

Costo	Terrenos	Mejoras en bienes arrendados	Maquinaria y equipo	Mobiliario y equipo	Equipo de transporte	Equipo de cómputo	Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados	Total
Saldos al 1 de enero de 2018	\$1,709,508	\$ 825,481	\$ 201,114	\$ 153,355	\$ 61,043	\$ 67,697	\$ 22,341	\$ 3,040,539
Adquisiciones	-	53,347	2,293	5,444	1,038	1,102	104,038	167,262
Ventas	-	-	(321)	-	-	(666)	-	(987)
Trasposos	-	120,970	-	-	-	-	(120,970)	-
Otros	-	-	(127)	(687)	(351)	(402)	-	(1,567)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	1,709,508	999,798	202,959	158,112	61,730	67,731	5,409	3,205,247
Adquisiciones	-	49,345	3,386	2,168	-	869	80,290	136,058
Ventas	-	-	-	(525)	-	-	-	(525)
Trasposos	-	9,403	-	-	(34,283)	(430)	(55,656)	(80,966)
Otros	-	-	-	(20)	(5,792)	(595)	(1,018)	(7,425)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	1,709,508	1,058,546	206,345	159,735	21,655	67,575	29,025	3,252,389
Adquisiciones	-	-	8,380	440	-	3,973	134,821	147,614
Trasposos	-	130,420	-	-	-	-	(130,420)	-
Otros	-	-	-	(206)	-	(3,097)	(1,226)	(4,529)
Saldo al 31 de diciembre de 2020	<u>\$1,709,508</u>	<u>\$ 1,188,966</u>	<u>\$ 214,725</u>	<u>\$ 159,969</u>	<u>\$ 21,655</u>	<u>\$ 68,451</u>	<u>\$ 32,200</u>	<u>\$ 3,395,474</u>

Depreciación acumulada	Mejoras en bienes arrendados	Maquinaria y equipo	Mobiliario y equipo	Equipo de transporte	Equipo de cómputo	Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados	Total
Saldos al 1 de enero de 2018	\$ (164,892)	\$ (84,997)	\$ (106,242)	\$ (24,797)	\$(58,214)	\$ -	\$(439,142)
Depreciación del período	(51,685)	(18,902)	(9,883)	(11,630)	(5,655)	-	(97,755)
Ventas	-	134	-	-	666	-	800
Otros	-	-	687	23	402	-	1,112
Saldos al 31 de diciembre de 2018	(216,577)	(103,765)	(115,438)	(36,404)	(62,801)	-	(534,985)
Depreciación del período	(55,884)	(18,969)	(9,729)	(4,806)	(3,051)	-	(92,439)
Ventas	-	-	525	-	-	-	525
Otros	-	-	12	21,110	489	-	21,611
Saldo al 31 de diciembre de 2019	(272,461)	(122,734)	(124,630)	(20,100)	(65,363)	-	(605,288)
Depreciación del período	(61,676)	(19,124)	(7,720)	(1,268)	(2,532)	-	(92,320)
Ventas	-	-	-	-	-	-	-

Otros	-	-	321	-	2,282	-	2,603
Saldo al 31 de diciembre de 2020	\$ (334,137)	\$ (141,858)	\$ (132,029)	\$ (21,368)	\$ (65,613)	\$ -	\$ (695,005)

## Información a revelar sobre provisiones [bloque de texto]

### Provisión de mantenimiento mayor

La Entidad está obligada a realizar actividades de mantenimiento mayor en sus aeropuertos y reconoce una provisión al originarse la obligación correspondiente; el importe reconocido es la mejor estimación, a la fecha de los estados financieros consolidados adjuntos, del valor actual del desembolso futuro necesario para liquidar la obligación, descontada con una tasa del 7.89%, 8.00% y 9.67%, al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la provisión de mantenimiento mayor de la Entidad se integra como sigue:

	Diciembre 31, 2019			Diciembre 31, 2020	
		Adiciones	Aplicaciones	Corto plazo	Largo plazo
Mantenimiento mayor de bienes concesionados	\$ 953,896	\$467,793 <sup>(1)</sup>	• (103,704)	\$ 443,570	\$ 874,415
	Diciembre 31, 2018			Diciembre 31, 2019	
		Adiciones	Aplicaciones	Corto plazo	Largo plazo
Mantenimiento mayor de bienes concesionados	\$ 943,548	\$315,481 <sup>(1)</sup>	• (305,133)	\$ 151,554	\$ 802,342
	Diciembre 31, 2017			Diciembre 31, 2018	
		Adiciones	Aplicaciones	Corto plazo	Largo plazo
Mantenimiento mayor de bienes concesionados	\$ 857,624	\$225,244 <sup>(1)</sup>	• (139,320)	\$ 224,982	\$ 718,566

1. Incluye \$75,262, \$ 23,157 y \$(23,392) reconocidos como costo (ingreso) por intereses en el estado consolidado de resultados por efecto acumulado de valuación a valor presente al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente.

La provisión de mantenimiento mayor al 31 de diciembre de 2020 refleja la actualización de dicha provisión como resultado de la aprobación en diciembre 2020 del Programa Maestro de Desarrollo para el período 2021-2025 como se indica en la Nota 2.

## Información a revelar sobre partes relacionadas [bloque de texto]

### Saldos y transacciones con partes relacionadas

- a. Los anticipos por obras a partes relacionadas se integran como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
ICA Constructora de Infraestructura, S. A. de C. V. <sup>(1)</sup>	\$ 7,964	\$ 178,977	\$ 28,363
ICA Constructora, S. A. de C. V. <sup>(1)</sup>	90,204	-	6,859
Autovía Golfo Centro, S.A. de C. V. <sup>(1)</sup>	110,312	-	-
VCD Construcción y Desarrollo, S. A. P. I. de C. V. <sup>(1)</sup>	5,729	3,012	3,125
	\$ 214,209	\$ 181,989	\$ 38,347

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

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Por pagar:			
Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S. A. de C. V. (SETA) <sup>(1)</sup>	\$ -	\$ 80,504	\$ 140,294
Operadora Nacional Hispana, S. A. de C. V. <sup>(1)</sup>	5,928	2,527	6,900
VCD Construcción y Desarrollo, S. A. P. I. de C. V. <sup>(1)</sup>	5,772	5,335	5,947

ICA Ingeniería, S. A. de C. V. <sup>(1)</sup>	367	1,177	367
Actica Sistemas, S. de R. L. de C. V. <sup>(1)</sup>	3,971	3,972	5,588
Autovía Golfo Centro, S. A. de C. V.	16,442	-	-
GGA Capital, S. A. P. I. de C. V. <sup>(1)</sup>	117,845	75,950	61,250
ICA Constructora de Infraestructura, S. A. de C. V. <sup>(1)</sup>	-	16,652	5,222
ICA Constructora, S. A. de C. V. <sup>(1)</sup>	16,564	-	-
Grupo ICA Constructora, S.A. de C.V. <sup>(1)</sup>	794	794	-
Grupo Hotelero Santa Fe, S. A. de C. V. <sup>(1)</sup>	21	604	634
	\$ 167,704	\$ 187,515	\$ 226,202

#### 1. Entidad afiliada

El saldo por pagar a GGA Capital, S.A.P.I. de C.V. por \$117,845, \$75,950 y \$61,250 corresponde a préstamos por pagar a corto plazo al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente. Los préstamos generaron intereses a una tasa de TIIE a 91 días más 3.5 puntos porcentuales, la tasa de interés fue de 7.7430% y 10.1412%, respectivamente.

c. Las principales transacciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones fueron como sigue:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
<b>Inversiones de capital:</b>			
Naves industriales	\$ 100,194	\$ 43,599	\$ 94,938
<b>Gastos:</b>			
Pagos de asistencia técnica recibida	81,164	150,108	172,610
Servicios administrativos	22,453	38,251	69,887
<b>Ingresos:</b>			
Ingresos por arrendamiento	23,828	72	258
Servicios administrativos	190	-	-
Intereses	28,633	-	-
<b>Mantenimiento mayor a bienes concesionados:</b>			
Plataforma			46,889
Mantenimiento	813	310	226
<b>Mejoras a bienes concesionados:</b>			
Edificio terminal	564,563	553,405	306,665
Canales pluviales	-	-	5,956

Las remuneraciones a los consejeros y funcionarios que conforman el Consejo de Administración, Comité de Auditoría, Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad fueron de \$12,453, \$14,546 y \$23,950 por 2020, 2019 y 2018, respectivamente.

Beneficios a los empleados – Los beneficios a empleados otorgados al personal gerencial clave de la Entidad, fueron beneficios a corto plazo por \$73,711, \$58,989 y \$96,344 en 2020, 2019 y 2018, respectivamente.

Asistencia técnica – El 14 de diciembre de 2020, se suscribió un Tercer Convenio Modificatorio al Contrato de Asistencia Técnica y Transferecia de Tecnología con SETA con vigencia al 31 de diciembre de 2021 y renovaciones anuales automáticas a partir de 2020. La contraprestación anual por este concepto corresponde a lo que sea mayor entre US\$3,766 (miles) actualizados anualmente de acuerdo al índice Nacional de Precios al Consumidor de Estados Unidos de América o el 3% de la UAFIDA consolidada antes de asistencia técnica. Para efectos de este cálculo, la UAFIDA consolidada antes de asistencia técnica considera exclusivamente las concesiones aeroportuarias y las empresas que proveen directa o indirectamente el servicio de empleados a los aeropuertos. En 2019 y 2018 la parte variable de la contraprestación por este concepto fue mayor a la parte fija de US\$3,661 (miles) y US\$3,517 (miles), en 2020 no se generó parte variable.

De conformidad con los estatutos de la Entidad, SETA (tenedora de las acciones Serie "BB" de GACN) está facultada para nombrar y destituir al director general, al director de finanzas, al director de operaciones y al director comercial de la Entidad, a elegir tres miembros del Consejo de Administración y vetar ciertas acciones que requieren la aprobación de los accionistas de la Entidad (incluyendo el pago de dividendos y las relacionadas a su derecho de nombrar a ciertos miembros de la alta dirección). En caso de terminación del contrato de asistencia técnica, las acciones Serie "BB" se convertirán en acciones Serie "B", dando como resultado la terminación de las facultades antes mencionadas.

Si en cualquier momento después del 14 de junio de 2015 SETA tuviera menos del 7.65% de acciones Serie "BB" del capital social de la GACN, dichas acciones deberán convertirse en acciones Serie "B", con lo cual SETA perdería todos sus derechos especiales. En tanto SETA retenga cuando menos el 7.65% del capital social de GACN en acciones Serie "BB" todos sus derechos especiales prevalecerán vigentes.

SETA posee el 12.8% de la participación accionaria de GACN, a través de acciones serie BB. Adicionalmente, mantiene directamente el 1.9% de nuestro capital social a través acciones serie B de GACN.

## Información a revelar sobre ingresos de actividades ordinarias [bloque de texto]

### Ingresos

De acuerdo con la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los ingresos se clasifican en servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Los servicios aeronáuticos comprenden los prestados a aerolíneas, a pasajeros y los complementarios.

Los servicios no aeronáuticos comprenden servicios no esenciales para la operación de un aeropuerto, tales como arrendamiento de espacios comerciales, para restaurantes y bancos.

Los ingresos por servicios aeronáuticos están bajo el sistema de regulación tarifaria administrado por la SCT para las concesiones aeroportuarias, que establece una tarifa máxima (TM) por año para cada aeropuerto por un periodo de cinco años. La TM es el monto máximo de ingresos por unidad de tráfico que puede obtener un aeropuerto proveniente de servicios aeronáuticos en un año. Bajo esta regulación, una unidad de tráfico es equivalente a un pasajero (excluyendo pasajeros en tránsito) o 100 kilogramos (220 libras) de carga.

Los ingresos no aeronáuticos no están bajo el sistema de regulación tarifaria de la SCT. Sin embargo, en algunos casos pueden estar sujetos a regulaciones por otras autoridades, como puede ser el caso de las tarifas cobradas en los estacionamientos.

Bajo la Ley de Aeropuertos y su Reglamento los ingresos por estacionamiento de vehículos se clasifican como aeronáuticos. Para propósitos de estos estados financieros la Entidad clasifica estos ingresos como no aeronáuticos.

A continuación, se presenta la integración de los ingresos de la Entidad para operaciones continuas utilizando la clasificación establecida por la Ley de Aeropuertos y su Reglamento con excepción de lo mencionado en el párrafo anterior:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
<b>Servicios aeronáuticos:</b>			
TUA nacional	\$ 1,857,551	\$ 3,776,401	\$3,382,198
TUA internacional	542,933	1,207,989	1,061,793
Aterrizajes	147,387	229,919	205,787
Plataforma de embarque y desembarque	90,257	150,055	136,852
Plataforma de permanencia prolongada y pernocta	31,905	35,910	36,402
Revisión de pasajeros y su equipaje de mano, nacional e internacional	29,688	62,970	54,570
Aerocares y pasillos telescópicos	19,920	48,074	47,956
Otros servicios aeroportuarios, arrendamientos y derechos de acceso regulados <sup>(3)</sup>	222,917	241,344	214,494
<i>Total, de ingresos por servicios aeronáuticos <sup>(1)</sup></i>	<i>\$ 2,942,558</i>	<i>\$5,752,662</i>	<i>\$5,140,052</i>

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
<b>Servicios no aeronáuticos:</b>			
<b>Actividades comerciales:</b>			
Estacionamiento de vehículos	\$ 126,818	\$ 279,463	\$ 244,461
Publicidad <sup>(2)(3)</sup>	59,695	76,200	68,475
Tiendas <sup>(2)(3)</sup>	64,486	124,554	114,418
Restaurantes <sup>(2)(3)</sup>	87,499	144,374	120,828
Arrendadoras de autos <sup>(2)(3)</sup>	111,037	149,454	131,478
Tiempos compartidos y promoción de hoteles <sup>(2)(3)</sup>	12,683	16,663	14,115
Servicios financieros <sup>(2)(3)</sup>	7,853	10,367	9,255
Comunicaciones y redes <sup>(2)(3)</sup>	17,800	16,006	15,551
Servicio al pasajero	3,281	4,127	2,746
Salones VIP	36,538	51,176	36,649
Otros servicios	44,300	43,542	36,607
<i>Total, de ingresos por actividades comerciales</i>	<i>\$ 571,990</i>	<i>\$ 915,926</i>	<i>\$ 794,583</i>
<b>Actividades de diversificación:</b>			
Servicios de hotelería	\$ 141,890	\$ 357,032	\$ 344,307

OMA carga (Servicios de logística de carga aérea)	183,382	194,936	177,396
Servicios inmobiliarios	16,499	18,181	16,352
Servicios industriales	51,272	39,451	26,340
Otros servicios	7,547	4,966	4,061
<i>Total, de ingresos por actividades de diversificación</i>	<i>\$ 400,590</i>	<i>\$ 614,566</i>	<i>\$ 568,456</i>
Actividades complementarias:			
Arrendamientos varios <sup>(2)(3)</sup>	\$ 85,729	\$ 83,477	\$ 74,887
Derechos de acceso	15,819	19,709	18,023
Revisión de equipaje documentado	86,491	175,006	153,192
Otros servicios	10,420	10,921	16,356
<i>Total, de ingresos por actividades complementarias</i>	<i>\$ 198,459</i>	<i>\$ 289,113</i>	<i>\$ 262,458</i>
<i>Total, de ingresos por servicios no aeronáuticos</i>	<i>\$1,171,039</i>	<i>\$1,819,605</i>	<i>\$1,625,497</i>

- Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, incluye incentivos otorgados a las aerolíneas por \$145,785, \$219,139 y \$87,422, respectivamente.
- Estos ingresos son considerados como concesiones comerciales.
- Los ingresos por concesiones comerciales y servicios complementarios se generan principalmente con base a los contratos de arrendamiento operativos celebrados por la Entidad. Los contratos de arrendamientos se basan en una renta mensual (la cual generalmente se incrementa cada año con base en el INPC) y/o el valor más alto entre una renta mensual mínima garantizada y un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario. La renta mensual y la renta mensual mínima garantizada están incluidas en el rubro "Actividades comerciales" en el cuadro anterior y en los ingresos complementarios.

Aproximadamente el 77% de los ingresos consolidados durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020 y 2019 y 2018, fueron generados por los aeropuertos de Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Culiacán, Chihuahua, Ciudad Juárez y San Luis Potosí.

## Información a revelar sobre acuerdos de concesión de servicios [bloque de texto]

### Inversión en concesiones aeroportuarias

La Entidad tiene concesiones para operar, mantener y desarrollar 13 aeropuertos internacionales en México, los cuales se concentran en las regiones centro y norte del país. Cada una de las concesiones tiene una vigencia de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998. El término de cada una de las concesiones puede ser prorrogado por la SCT bajo ciertas circunstancias por un plazo que no exceda de 50 años adicionales. Como operador de los trece aeropuertos concesionados, la Entidad cobra a las aerolíneas, pasajeros y otros usuarios por el uso de las instalaciones aeroportuarias. También obtiene ingresos por actividades comerciales realizadas en sus aeropuertos, tales como la renta de espacios a restaurantes y otros comercios.

Los términos y condiciones básicas de cada contrato de concesión son los siguientes:

- El concesionario tiene el derecho de administrar, operar, mantener y usar las instalaciones del aeropuerto y llevar a cabo la construcción, mejora o mantenimiento de las instalaciones de acuerdo con el Programa Maestro de Desarrollo en forma quinquenal, así como prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.
- El concesionario solo podrá usar las instalaciones del aeropuerto para los fines especificados en la concesión y deberá proporcionar servicios de conformidad con la ley y los reglamentos aplicables y está sujeto a revisiones de la SCT.
- El concesionario deberá pagar un derecho de uso de activos concesionados (actualmente 5% de los ingresos anuales brutos del tenedor de la concesión), de conformidad con la Ley Federal de Derechos.
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) tiene el derecho exclusivo del suministro de combustible en los aeropuertos concesionados.
- El concesionario deberá conceder el acceso y el uso de áreas específicas del aeropuerto sin costo, a ciertas dependencias del Gobierno Mexicano con el objeto de permitirles llevar a cabo sus actividades dentro de los aeropuertos.
- La concesión puede ser revocada si el concesionario incumple algunas de las obligaciones impuestas por la concesión, tal como lo establece el artículo 27 de la Ley de Aeropuertos o por las razones mencionadas en el Artículo 26 de la referida Ley y en la concesión. La violación de ciertos términos de la concesión puede originar su revocación sólo si el incumplimiento es sancionado por la SCT, en el mismo sentido, por lo menos en tres ocasiones.

Toda vez que cada concesionario forma parte de un grupo económico integrado, el concesionario y Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. responderán solidariamente frente a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, respecto de las obligaciones que se contienen en cada una de las concesiones otorgadas y tal cual lo indica el título de concesión.

Los términos y condiciones de cada contrato de concesión han sido cumplidos en todos los aspectos importantes durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018.

Las inversiones en concesiones aeroportuarias se integran por: mejoras en bienes concesionados, derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias. El monto total de adquisición de las concesiones se asignó a los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias con base en el valor neto de reposición de los activos determinados por peritos independientes y en aquellos aeropuertos donde el costo de la concesión excedió el valor del avalúo, este exceso se registró como concesiones aeroportuarias.

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la inversión en concesión aeroportuaria, clasificada como activo intangible, se integra de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias, concesiones aeroportuarias y mejoras en bienes concesionados, como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Obras terminadas en operación:			
Concesiones aeroportuarias	\$ 605,643	\$ 605,643	\$ 605,643
Derechos de uso de instalaciones	3,356,762	3,356,762	3,356,762
Mejoras en bienes concesionados, terminadas (nota 15)	8,594,136	7,331,450	6,165,810
Mejoras en bienes concesionados, en proceso (activos contractuales)	615,246	624,063	834,868
Amortización acumulada	(2,942,131)	(2,650,807)	(2,396,427)
	\$10,229,656	\$ 9,267,111	\$8,566,656

El movimiento de inversión en concesiones aeroportuarias ha sido el siguiente:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Inversión en concesiones aeroportuarias			
Saldo inicial	\$11,917,918	\$ 10,963,084	\$ 9,821,579
Incremento	1,253,869	954,835	1,141,505
Saldo final	13,171,787	11,917,919	10,963,084
Amortización en concesiones aeroportuarias:			
Saldo inicial	(2,650,808)	(2,396,428)	(2,173,162)
Incremento	(291,323)	(254,380)	(223,266)
Saldo final	(2,942,131)	(2,650,808)	(2,396,428)
Neto en inversión en concesiones aeroportuarias	\$10,229,656	\$ 9,267,111	\$ 8,566,656

*Programa maestro de desarrollo (PMD)* – La Entidad tiene la obligación de realizar mantenimientos, mejoras en bienes concesionados y adquirir activos fijos, de acuerdo con el PMD. Tal como se menciona en la nota 2 Eventos relevantes, el PMD por el quinquenio 2021-2025 es por \$11,979,621 a valor histórico al 31 de diciembre de 2019, y \$12,586,901, a valor del 31 de diciembre de 2020 actualizado con el Índice Nacional de Precios del Productor (INPPIC) de la industria de la construcción, de acuerdo con el contrato de concesión, el cual se tiene programado ejercer de acuerdo con lo siguiente:

Año	Importe
2021	\$ 2,565,502
2022	2,655,068
2023	2,620,741
2024	2,510,125
2025	2,235,465
	\$ 12,586,901

El PMD por el quinquenio anterior 2016-2020, fue por \$4,445,653, a valor del 31 de diciembre de 2014, y \$6,303,586 a valor del 31 de diciembre de 2020 actualizado con el INPPIC, de acuerdo con el contrato de concesión. El importe por ejercer al 31 de diciembre de 2020 es por \$ 264,783, el cual se tiene programado seguir ejerciendo hasta concluir los proyectos.

En 2009, la Entidad pagó \$1,159,613, para adquirir terrenos estratégicamente situados junto al Aeropuerto de Monterrey para permitir el crecimiento futuro del Aeropuerto, incluyendo la construcción de una segunda pista de aterrizaje que el Aeropuerto tiene la intención de construir en el futuro.

El 4 de diciembre de 2012, el Aeropuerto de Monterrey recibió autorización de la Agencia Federal de Aviación Civil, para incluir \$386,538 (monto expresado en pesos nominales de 2009) en inversiones como parte del PMD 2011-2015. Adicionalmente, durante la revisión del PMD del 2011, se incluyeron \$77,306 debido a un ajuste extraordinario en su tarifa máxima bajo el PMD. El remanente de la inversión por reconocer por un costo de \$695,759 (cantidad expresada en pesos nominales de 2009), ha sido incluida en los periodos indicativos 2026-2035 del Programa Maestro de Desarrollo aprobado. Esta cantidad podría no ser reconocida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el futuro. Las cantidades definitivas de recuperación son ajustadas anualmente con base en INPPIC.

Los terrenos adquiridos por los Aeropuertos de la Entidad son propiedad exclusiva de ésta y se clasifican en los estados consolidados de situación de situación financiera como parte del rubro de propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo; éstos son registrados a su valor de adquisición.



Los terrenos seguirán siendo clasificados en este rubro hasta que se hayan concluido las gestiones con la AFAC. Si la AFAC reconoce el terreno como parte de la inversión en concesión, se estima que la propiedad le será transferida al Gobierno Mexicano, por lo que, en el momento de dicho reconocimiento, la Entidad dará de baja el activo y reconocerá una adición por el mismo importe a la inversión en concesiones aeroportuarias (mejoras en bienes concesionados), y sujeta a amortización por el periodo remanente de la concesión.

Las mejoras realizadas por cuenta de la Entidad a las instalaciones aeroportuarias pueden ser reconocidas por la AFAC como parte de la inversión en concesión de aeropuertos. El costo de las mejoras aeroportuarias reconocidas por la AFAC que forman parte de la inversión en concesión de la Entidad es recuperado en forma de ajustes a las tarifas máximas que la Entidad puede cobrar por servicios aeronáuticos, mismas que están reguladas por la AFAC.

## Información a revelar sobre subsidiarias [bloque de texto]

### Composición de GACN

- a. La información sobre la composición de GACN al cierre del ejercicio es el siguiente:

Actividad Principal	Lugar de constitución y operación	Número de subsidiarias	
		Diciembre 31, 2020, 2019 y 2018	
Aeropuertos	México	13	
Hoteles	México	2	
Servicios	México	9	
		24	

- b. Las Entidades subsidiarias consolidadas son las siguientes:

Nombre de la subsidiaria	Porcentaje de participación 2020, 2019 y 2018
Servicios Aeroportuarios:	
Aeropuerto de Monterrey, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Acapulco, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Mazatlán, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Zihuatanejo, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Culiacán, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Ciudad Juárez, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Chihuahua, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Torreón, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Durango, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Tampico, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Reynosa, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Zacatecas, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de San Luis Potosí, S. A. de C. V.	100%
Corporativas:	
Operadora de Aeropuertos del Centro Norte, S. A. de C. V.	100%
Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S. A. de C. V.	100%
Servicios Aero Especializados del Centro Norte, S. A. de C. V.	100%
OMA Logística, S. A. de C. V. <sup>(1)</sup>	100%
Holding Consorcio Grupo Hotelero T2, S. A. de C. V. <sup>(2)</sup>	100%

- Incluye a sus subsidiarias con una participación en: OMA VYMSA Aero Industrial Park, S.A. de C.V. (VYNMSA) del 51%, Consorcio Hotelero Aeropuerto de Monterrey, S.A.P.I. de C.V. del 85% y Servicios Hoteleros Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V. del 85%.
- Incluye a sus subsidiarias: Servicios Complementarios del Centro Norte, S. A. de C. V. con el 100% de las acciones y Consorcio Grupo Hotelero T2, S. A. de C. V. y Servicios Corporativos Terminal T2, con el 90% de las acciones.

La Entidad tiene el poder de voto en las asambleas de accionistas de las subsidiarias y tiene el control en virtud de su derecho contractual de nombrar al consejo de administración de las sociedades quienes están facultados para afectar sus actividades relevantes.

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la Entidad no ha realizado inversión en acciones de entidades estructuradas ni en entidades de inversión.

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

### Principales políticas contables

Los estados financieros consolidados 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 áreas involucradas con un alto grado de juicio y complejidad o áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativos en los estados financieros consolidados se describen en la nota 5. 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 al 31 de diciembre de 2020 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados del ejercicio 2019 y 2018, excepto por las normas e interpretaciones descritas en la sección a inciso I siguiente, que entraron en vigor durante 2020.

- 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") que son obligatorias para el año en curso**

En el año en curso, la Entidad aplicó una serie de normas IFRS 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 2020.

#### **i. Impacto inicial de la aplicación de la Reforma de la Tasa de Interés de Referencia (Enmienda a la IAS 9, IAS 39, y la IFRS 7).**

En septiembre de 2019, el IASB emitió el documento Interest Rate Benchmark Reform (enmiendas a la IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7). Estas enmiendas, modifican requerimientos específicos de la contabilidad de coberturas, para permitir que la contabilidad de coberturas continúe para las coberturas afectadas durante el periodo de incertidumbre antes de que la cobertura de ítems o instrumentos afectados por la actual tasa de interés de referencia sea modificada como resultado de las reformas en marcha de la tasa de interés de referencia.

La Entidad considera que no tendrá impacto en los estados financieros consolidados por la aplicación de la Reforma de la Tasa de Interés de Referencia.

#### **ii. Impacto inicial por las concesiones aplicadas a las Rentas bajo IFRS 16 debido a temas relacionados con COVID-19**

En mayo de 2020, el IASB emitió la modificación a la IFRS 16, Concesiones de Renta Relacionadas a COVID-19 que provee recursos prácticos para las concesiones de renta de los arrendatarios que ocurrieron como consecuencia directa del COVID-19, introduciendo así un expediente práctico para la IFRS 16. El expediente práctico permite a un arrendatario la elección de evaluar si una concesión de renta relacionada a COVID-19 es una modificación de arrendamiento. El arrendatario que haga esta elección deberá contabilizar cualquier cambio en los pagos de renta resultantes por la concesión de renta por COVID-19 aplicando la IFRS 16 como si el cambio no fuera una modificación al arrendamiento.

El expediente práctico aplica solo a las concesiones de renta que ocurren por consecuencia directa relacionada a COVID-19 y solo si las siguientes condiciones se cumplen:

- El cambio en los pagos por arrendamiento resulta en una consideración que sea sustancialmente la misma, o menor que, la consideración del arrendamiento inmediatamente anterior al cambio.
- Cualquier reducción en los pagos de arrendamiento solo afecta a los pagos debidos en o antes del 30 de junio de 2021 (una concesión de renta cumple esta condición si resulta en una reducción de pagos antes del 30 de junio de 2021 o incrementa los pagos de arrendamiento después del 30 de junio de 2021); y
- No hay un cambio sustantivo en alguna otra cláusula o condición del arrendamiento.

La Entidad no tendrá algún impacto material en las revelaciones o en las cantidades de estos estados financieros consolidados, debido a que no tuvo concesiones aplicadas a rentas pagadas.

#### **iii. Impacto de la aplicación de otras modificaciones a las Normas e Interpretaciones IFRS que son efectivas por los periodos que comiencen en o después del 1 de enero de 2020**

En el presente año, la Entidad ha aplicado las modificaciones e interpretaciones a IFRS abajo mencionadas emitidas por el Comité que son efectivas por el periodo de reporte que empiece a partir del 1 de enero de 2020. La adopción no ha tenido algún impacto material en las revelaciones o en las cantidades de estos estados financieros.

*Modificaciones a las referencias del Marco Conceptual en las IFRS*

La Entidad ha adoptado las modificaciones incluidas en *Modificaciones a las referencias del Marco Conceptual en las IFRS* por primera vez en este año. Las modificaciones incluyen enmiendas derivadas a las normas afectadas que ahora se refieren al nuevo *Marco Conceptual*. No todas las modificaciones, sin embargo, actualizan dichos

pronunciamientos con respecto a las referencias y frases del *Marco Conceptual* que se refieren al *Marco Conceptual* revisado. Algunos pronunciamientos solo se actualizan para indicar a que versión del *Marco Conceptual* hacen referencia (el *Marco Conceptual* del IASC adoptado por el IASB en 2001, el *Marco Conceptual* del IASB de 2010, o el nuevo y revisado *Marco Conceptual* de 2018) o para indicar las definiciones de las normas que no han sido actualizadas con las nuevas definiciones desarrolladas en el *Marco Conceptual revisado*.

Las normas que han tenido modificaciones son IFRS 2, IFRS 3, IFRS 6, IFRS 14, IAS 1, IAS 8, IAS 34, IAS 37, IAS 38, IFRIC 12, IFRIC 19, IFRIC 20, IFRIC 22, y SIC-32.

La Entidad ha adoptado las modificaciones a la IFRS 3 por primera vez en el año. Las modificaciones aclaran que mientras que los negocios usualmente tienen salidas, las salidas no son requeridas para un conjunto integrado de actividades o activos para que califiquen como un negocio. Para que se considere un negocio un conjunto de actividades o activos debe incluir, como mínimo, entradas y un proceso sustantivo que conjuntamente contribuyan a la creación de salidas.

*Modificaciones a la IFRS 3 Definición de un negocio*

La modificación elimina la evaluación de si los participantes del mercado son capaces de reemplazar alguna entrada o proceso y continuar con las salidas. Las modificaciones también introdujeron una guía adicional que ayuda a determinar si un proceso sustantivo ha sido adquirido.

Las modificaciones introdujeron una prueba de concentración opcional que permite una evaluación simplificada de si un conjunto adquirido de actividades y activos no es un negocio. Bajo la prueba de concentración opcional, el conjunto adquirido de actividades y activos no es un negocio si sustancialmente todos los valores razonables de los activos adquiridos son concentrados en un mismo activo identificable o grupo de activos similares.

Las modificaciones son aplicadas prospectivamente a todas las combinaciones de negocios o adquisición de activos para los cuales la fecha de adquisición es en o después del 1 de enero de 2020.

La Entidad ha adoptado las modificaciones a la IAS 1 y la IAS 8 en el año. Las modificaciones hicieron la definición "material" en las IAS 1 más fácil de entender y no se pretende alterar el concepto subyacente de materialidad en las IFRS. El concepto de "oscurecer" la información material con información inmaterial ha sido incluido como parte de la nueva definición.

*Modificaciones a la IAS 1 y a la IAS 8 Definición de materialidad*

El umbral de la materialidad que influye en los usuarios ha sido cambiado de 'podrían influenciar' a 'razonablemente se espera que puedan influenciar'.

La definición de "material" en la IAS 8 ha sido reemplazada por una referencia a la definición en la IAS 1. Además, el IASB modificó otras normas y el *Marco Conceptual* para contener una definición de "material" para asegurar consistencia.

## II. IFRS nuevas y modificadas que han sido emitidas, pero aún no han entrado en vigencia

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

IFRS 10 e IAS 28 (modificaciones)	<i>Venta o contribución de activos entre un inversionista y su asociada o negocio conjunto (3)</i>
Modificaciones a IAS 1	<i>Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes. (2)</i>
Modificaciones a IFRS 3	<i>Referencias al marco conceptual (1)</i>
Modificaciones a IAS 16	<i>Propiedad, Planta y Equipo - antes de ser utilizados (1)</i>
Modificaciones a IAS 37	<i>Contratos onerosos - costos de cumplir con un contrato (1)</i>
Mejoras anuales a IFRS ciclo del 2018 - 2020	<i>Modificaciones a IFRS 1 Primera adopción de las Normas Internacionales de Información financiera, IFRS 9 Instrumentos Financieros, IFRS 16 Arrendamientos y la IAS 41 Agricultura</i>

1. En vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2022
2. En vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2023
3. Le fecha de entrada en vigor aún no ha sido definida por el IASB

La administración no espera que la adopción de los estándares antes mencionados tenga un impacto importante en los estados financieros consolidados de la Entidad en períodos futuros.

**Información a revelar sobre proveedores y otras cuentas por pagar [bloque de texto]**

## Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar se integran como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Proveedores y contratistas	\$ 107,507	\$ 140,806	\$ 155,904
Anticipos de clientes	91,841	43,102	39,877
Participación de los trabajadores en las utilidades causada	4,700	12,883	8,218
	\$ 204,048	\$ 196,791	\$ 203,999

**Información a revelar sobre clientes y otras cuentas por cobrar [bloque de texto]**

## Clientes

a. El saldo de clientes se integra como sigue:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Clientes	\$ 854,402	\$ 766,748	\$ 728,552
Estimación para cuentas de cobro dudoso (nota 7 b.)	(20,759)	(8,992)	(31,986)
	\$ 833,643	\$ 757,756	\$ 696,566

Las cuentas por cobrar a clientes representan, principalmente, el ingreso generado por la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) pagada por cada pasajero (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Entidad. Esta TUA es recolectada por las aerolíneas y entregada posteriormente a la Entidad. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, las cuentas por cobrar de TUA ascendieron a \$658,269, \$625,246 y \$577,391, respectivamente.

La administración de la Entidad considera que el importe en libros de las cuentas por cobrar es similar a su valor razonable. No se hace ningún cargo por intereses sobre las cuentas por cobrar a corto plazo de clientes. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la Entidad ha reconocido una estimación para cuentas de cobro dudoso por \$20,759, \$8,992 y \$31,986 respectivamente.

A continuación, se muestra el porcentaje de integración que representan los principales clientes en las cuentas por cobrar (antes de la estimación para cuentas de cobro dudoso) así como, los ingresos generados por los clientes más importantes, los cuales pueden representar un riesgo potencial de crédito, si estos presentaran problemas financieros y operativos que les impidiera liquidar los montos adeudados a la Entidad.

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Cuentas por cobrar:	%	%	%
Aeroenlaces Nacionales, S. A. de C. V.	33.00	21.16	23.76
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.	28.10	27.40	24.20
Aerolitoral, S. A. de C. V.	8.98	20.88	21.47
Aerovías de México, S. A. de C.V.	4.74	6.70	7.15
	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
Ingresos por cliente (en porcentaje):	%	%	%
Aerolitoral, S. A. de C. V.	10.49	13.26	14.99
Aeroenlaces Nacionales, S. A. de C. V.	21.07	17.79	16.84
ABC Aerolíneas, S. A. de C. V.	4.24	10.38	11.19
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S. A. P. I. de C. V.	17.36	16.11	13.79
Aerovías de México, S. A. de C. V.	4.70	4.07	4.41

El 30 de junio de 2020, Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y algunas de sus subsidiarias, entre ellas Aerolitoral, S.A. de C.V. y Aerovías de México, S.A. de C.V. entraron en un proceso de reorganización bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2020 y a la fecha de emisión de los estados financieros, tanto Aerolitoral, S.A. de C.V. como Aerovías de México, S.A. de C.V. se encuentran sustancialmente al corriente de sus pagos con la Entidad y continúan operando en los Aeropuertos de la Entidad.

Durante el último trimestre de 2020, ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. dejó de operar en los aeropuertos de la Entidad. El monto de cuentas por cobrar a dicho cliente al 31 de diciembre de 2020 no es relevante.

b. Cambios en la estimación para cuentas de cobro dudoso:

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Saldos al inicio del año	\$ 8,992	\$ 31,986	\$ 38,223
Incremento (disminución)	18,342	(241)	(5,960)
Cancelaciones	(5,542)		
Aplicaciones	(1,033)	(22,753)	(277)
Saldos al final del año	\$ 20,759	\$ 8,992	\$ 31,986

La cancelación de las cuentas consideradas como incobrables, se realiza una vez que la Entidad agotó todos los medios a su alcance para la recuperación de la cuenta.

A continuación, se presentan los movimientos de la estimación por deterioro de clientes en 2020, con el modelo de pérdidas esperadas utilizado por la Entidad:

	Aeropuertos	Otros	Total
Valor bruto en libros	\$ 784,108	\$ 28,251	\$ 812,359
Colaterales	1,584,553	8,048	1,592,601
Rango de probabilidad de incumplimiento	0%-100%	0%-100%	
Rango de severidad de la pérdida	0%-100%	0%-100%	
Saldo inicial de la estimación de deterioro de cartera	8,847	145	8,992
Incremento en la estimación	15,156	3,186	18,342
Cancelaciones	(5,542)		(5,542)
Aplicaciones	(1,033)	-	(1,033)
Saldo final de la estimación de deterioro de cartera	\$ 17,428	\$ 3,331	\$ 20,759

## [800600] Notas - Lista de políticas contables

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

#### Principales políticas contables

Los estados financieros consolidados 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 áreas involucradas con un alto grado de juicio y complejidad o áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativos en los estados financieros consolidados se describen en la nota 5. 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 al 31 de diciembre de 2020 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados del ejercicio 2019 y 2018, excepto por las normas e interpretaciones descritas en la sección a inciso I siguiente, que entraron en vigor durante 2020.

#### 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") que son obligatorias para el año en curso**

En el año en curso, la Entidad aplicó una serie de normas IFRS 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 2020.

#### **i. Impacto inicial de la aplicación de la Reforma de la Tasa de Interés de Referencia (Enmienda a la IRS 9, IAS 39, y la IFRS 7).**

En septiembre de 2019, el IASB emitió el documento Interest Rate Benchmark Reform (enmiendas a la IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7). Estas enmiendas, modifican requerimientos específicos de la contabilidad de coberturas, para permitir que la contabilidad de coberturas continúe para las coberturas afectadas durante el periodo de incertidumbre antes de que la cobertura de ítems o instrumentos afectados por la actual tasa de interés de referencia sea modificada como resultado de las reformas en marcha de la tasa de interés de referencia.

La Entidad considera que no tendrá impacto en los estados financieros consolidados por la aplicación de la Reforma de la Tasa de Interés de Referencia.

#### **ii. Impacto inicial por las concesiones aplicadas a las Rentas bajo IFRS 16 debido a temas relacionados con COVID-19**

En mayo de 2020, el IASB emitió la modificación a la IFRS 16, Concesiones de Renta Relacionadas a COVID-19 que provee recursos prácticos para las concesiones de renta de los arrendatarios que ocurrieron como consecuencia directa del COVID-19, introduciendo así un expediente práctico para la IFRS 16. El expediente práctico permite a un arrendatario la elección de evaluar si una concesión de renta relacionada a COVID-19 es una modificación de arrendamiento. El arrendatario que haga esta elección deberá contabilizar cualquier cambio en los pagos de renta resultantes por la concesión de renta por COVID-19 aplicando la IFRS 16 como si el cambio no fuera una modificación al arrendamiento.

El expediente práctico aplica solo a las concesiones de renta que ocurren por consecuencia directa relacionada a COVID-19 y solo si las siguientes condiciones se cumplen:

- El cambio en los pagos por arrendamiento resulta en una consideración que sea sustancialmente la misma, o menor que, la consideración del arrendamiento inmediatamente anterior al cambio.
- Cualquier reducción en los pagos de arrendamiento solo afecta a los pagos debidos en o antes del 30 de junio de 2021 (una concesión de renta cumple esta condición si resulta en una reducción de pagos antes del 30 de junio de 2021 o incrementa los pagos de arrendamiento después del 30 de junio de 2021); y
- No hay un cambio sustantivo en alguna otra cláusula o condición del arrendamiento.

La Entidad no tendrá algún impacto material en las revelaciones o en las cantidades de estos estados financieros consolidados, debido a que no tuvo concesiones aplicadas a rentas pagadas.

#### **iii. Impacto de la aplicación de otras modificaciones a las Normas e Interpretaciones IFRS que son efectivas por los períodos que comiencen en o después del 1 de enero de 2020**

En el presente año, la Entidad ha aplicado las modificaciones e interpretaciones a IFRS abajo mencionadas emitidas por el Comité que son efectivas por el periodo de reporte que empiece a partir del 1 de enero de 2020. La adopción no ha tenido algún impacto material en las revelaciones o en las cantidades de estos estados financieros.

*Modificaciones a las referencias del Marco Conceptual en las IFRS*

La Entidad ha adoptado las modificaciones incluidas en *Modificaciones a las referencias del Marco Conceptual en las IFRS* por primera vez en este año. Las modificaciones incluyen enmiendas derivadas a las normas afectadas que ahora se refieren al nuevo *Marco Conceptual*. No todas las modificaciones, sin embargo, actualizan dichos pronunciamientos con respecto a las referencias y frases del *Marco Conceptual* que se refieren al *Marco Conceptual* revisado. Algunos pronunciamientos solo se actualizan para indicar a que versión del *Marco Conceptual* hacen referencia (el *Marco Conceptual* del IASC adoptado por el IASB en 2001, el *Marco Conceptual* del IASB de 2010, o el nuevo y revisado *Marco Conceptual* de 2018) o para indicar las definiciones de las normas que no han sido actualizadas con las nuevas definiciones desarrolladas en el *Marco Conceptual revisado*.

Las normas que han tenido modificaciones son IFRS 2, IFRS 3, IFRS 6, IFRS 14, IAS 1, IAS 8, IAS 34, IAS 37, IAS 38, IFRIC 12, IFRIC 19, IFRIC 20, IFRIC 22, y SIC-32.

*Modificaciones a la IFRS 3 Definición de un negocio*

La Entidad ha adoptado las modificaciones a la IFRS 3 por primera vez en el año. Las modificaciones aclaran que mientras que los negocios usualmente tienen salidas, las salidas no son requeridas para un conjunto integrado de actividades o activos para que califiquen como un negocio. Para que se considere un negocio un conjunto de actividades o activos debe incluir, como mínimo, entradas y un proceso sustantivo que conjuntamente contribuyan a la creación de salidas.

La modificación elimina la evaluación de si los participantes del mercado son capaces de reemplazar alguna entrada o proceso y continuar con las salidas. Las modificaciones también introdujeron una guía adicional que ayuda a determinar si un proceso sustantivo ha sido adquirido.

Las modificaciones introdujeron una prueba de concentración opcional que permite una evaluación simplificada de si un conjunto adquirido de actividades y activos no es un negocio. Bajo la prueba de concentración opcional, el conjunto adquirido de actividades y activos no es un negocio si sustancialmente todos los valores razonables de los activos adquiridos son concentrados en un mismo activo identificable o grupo de activos similares.

Las modificaciones son aplicadas prospectivamente a todas las combinaciones de negocios o adquisición de activos para los cuales la fecha de adquisición es en o después del 1 de enero de 2020.

*Modificaciones a la IAS 1 "oscurecer" la información material con información inmaterial ha sido incluido como parte y a la IAS 8 Definición de materialidad*

La Entidad ha adoptado las modificaciones a la IAS 1 y la IAS 8 en el año. Las modificaciones hicieron la definición "material" en las IAS 1 más fácil de entender y no se pretende alterar el concepto subyacente de materialidad en las IFRS. El concepto de "oscurecer" la información material con información inmaterial ha sido incluido como parte de la nueva definición.

El umbral de la materialidad que influye en los usuarios ha sido cambiado de 'podrían influenciar' a 'razonablemente se espera que puedan influenciar'.

La definición de "material" en la IAS 8 ha sido reemplazada por una referencia a la definición en la IAS 1. Además, el IASB modificó otras normas y el *Marco Conceptual* para contener una definición de "material" para asegurar consistencia.

## II. IFRS nuevas y modificadas que han sido emitidas, pero aún no han entrado en vigencia

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

IFRS 10 e IAS 28 (modificaciones)	<i>Venta o contribución de activos entre un inversionista y su asociada o negocio conjunto (3)</i>
Modificaciones a IAS 1	<i>Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes. (2)</i>
Modificaciones a IFRS 3	<i>Referencias al marco conceptual (1)</i>
Modificaciones a IAS 16	<i>Propiedad, Planta y Equipo - antes de ser utilizados (1)</i>
Modificaciones a IAS 37	<i>Contratos onerosos - costos de cumplir con un contrato (1)</i>
Mejoras anuales a IFRS ciclo del 2018 - 2020	<i>Modificaciones a IFRS 1 Primera adopción de las Normas Internacionales de Información financiera, IFRS 9 Instrumentos Financieros, IFRS 16 Arrendamientos y la IAS 41 Agricultura</i>

1. En vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2022
2. En vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2023

3. Le fecha de entrada en vigor aún no ha sido definida por el IASB

La administración no espera que la adopción de los estándares antes mencionados tenga un impacto importante en los estados financieros consolidados de la Entidad en periodos futuros.

## Descripción de la política contable para costos de préstamos [bloque de texto]

### 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.

## Descripción de la política contable para garantías colaterales [bloque de texto]

### 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.

## Descripción de la política contable para construcciones en proceso [bloque de texto]

### 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.

## Descripción de la política contable para gastos por depreciación [bloque de texto]

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.

---

## Descripción de la política contable para baja en cuentas de instrumentos financieros [bloque de texto]

---

### *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 a otra entidad el activo financiero y sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad del activo.

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.

### *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 se modifica 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.

---

## Descripción de la política contable para la determinación de los componentes del efectivo y equivalentes de efectivo [bloque de texto]

---

### *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.

---

## Descripción de la política contable para las ganancias por acción [bloque de texto]

---

### *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.

---

## Descripción de la política contable para beneficios a los empleados [bloque de texto]

---

### *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"), 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 otros resultados integrales.

Como resultado de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (ISR) de 2014, al 31 de diciembre de 2020 y 2019, la PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme a la fracción I del artículo 9 de la misma Ley.

Los 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 otros resultados integrales en el período en que se producen. La remediación reconocida en otros resultados integrales 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 otros resultados integrales. 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.

## Descripción de la política contable para activos financieros [bloque de texto]

### **Activos financieros**

Todas las compras o ventas regulares de activos financieros se reconocen y se dan de baja en la 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 31 de diciembre de 2020, 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 montos 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 de pago. Al 31 de diciembre de 2020, la Entidad no mantiene activos financieros 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 se mantiene con fines de negociación o se designa como un activo financiero a valor razonable con cambios en resultados. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 la Entidad no cuenta con activos financieros a valor razonable a través de resultados.

---

## Descripción de la política contable para instrumentos financieros [bloque de texto]

---

### **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

---

## Descripción de la política contable para instrumentos financieros a valor razonable con cambios en resultados [bloque de texto]

---

### *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 se mantiene con fines de negociación o se designa como un activo financiero a valor razonable con cambios en resultados. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 la Entidad no cuenta con activos financieros a valor razonable a través de resultados.

---

## Descripción de la política contable para pasivos financieros [bloque de texto]

---

### *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 importes recibidos, netos de los costos directos de emisión.

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. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados por 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.

#### *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 valúan posteriormente al costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva.

---

## Descripción de la política contable para conversión de moneda extranjera [bloque de texto]

---

### **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.

---

## Descripción de la política contable para deterioro del valor de activos [bloque de texto]

---

### **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 se someten 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 se descuentan 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 se reconoce 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.

---

## Descripción de la política contable para deterioro del valor de activos financieros [bloque de texto]

---

### **Deterioro de activos financieros**

La Entidad reconoce una provisión para pérdidas por pérdidas crediticias esperadas en inversiones en instrumentos de deuda que se miden a costo amortizado o a 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.

*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.

i. *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 pueden no ser recuperables en su totalidad 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.

ii. *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.

iii. *Política de bajas*

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

iv. *Medición y reconocimiento de pérdidas crediticias*

De acuerdo con la 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 del dinero en el tiempo 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.

## Descripción de la política contable para impuestos a las ganancias [bloque de texto]

### **Impuestos a la utilidad**

El gasto por impuestos a la utilidad se integra de la suma del impuesto causado 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 otros resultados integrales, 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 2021-2025 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.

---

## Descripción de la política contable para activos intangibles distintos al crédito mercantil [bloque de texto]

---

### ***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.

---

## Descripción de la política contable para arrendamientos [bloque de texto]

---

### ***Arrendamientos***

- La Entidad como arrendador

Los arrendamientos en los que la Entidad funge como arrendador se clasifican como arrendamientos financieros o arrendamientos operativos. Cuando los términos del contrato transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad al arrendatario, el contrato se clasifica como un arrendamiento financiero. Todos los demás contratos se clasifican como contratos operativos.

El ingreso por rentas proveniente de arrendamientos operativos se reconoce bajo línea recta a través del plazo del arrendamiento relevante.

Los montos pendientes de arrendamientos financieros se reconocen como arrendamientos por cobrar por el monto de la inversión neta en los arrendamientos. Los ingresos por arrendamientos financieros se asignan a los periodos contables de manera que refleje una tasa de retorno periódica constante sobre la inversión neta insoluble respecto de los arrendamientos.

- La Entidad como arrendatario

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

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

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

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

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

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

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

- El plazo del arrendamiento se modifica o hay un evento o cambio significativo en las circunstancias del arrendamiento resultando en un cambio en la evaluación del ejercicio de opción de compra, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento se mide descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada.
- Los pagos de renta se modifican como consecuencia de cambios en índices o tasa o un cambio en el pago esperado bajo un valor residual garantizado, en cuyos casos el pasivo por arrendamiento se reevalúa descontando los pagos de renta actualizados utilizando la misma tasa de descuento (a menos que el cambio en los pagos de renta se deba a un cambio en una tasa de interés variable, en cuyo caso se usa una tasa de descuento actualizada).
- Un contrato de arrendamiento se modifica y la modificación no se contabiliza como un arrendamiento separado, en cuyo caso el pasivo por arrendamiento se reevalúa basándose en el plazo del arrendamiento modificado, descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada a la fecha de entrada en vigor de la modificación.

La Entidad no realizó ninguno de los ajustes mencionados en los periodos presentados.

#### *Activos por derechos de uso*

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

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

Los activos por derechos de uso se presentan como un concepto separado en el estado consolidado de posición financiera.

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

## Descripción de la política contable para propiedades, planta y equipo [bloque de texto]

### **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 se determinan 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.

## Descripción de la política contable para provisiones [bloque de texto]

### **a. 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 (si el valor del dinero en el tiempo es material).

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.

### **b. 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 se revisa y actualiza 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 estimado 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 se revisan al final de cada periodo reportado y se ajustan 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 se revisa 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 se registra como una partida operativa dentro del estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

---

## Descripción de las políticas contables para el reconocimiento de ingresos de actividades ordinarias [bloque de texto]

---

### **Reconocimiento de ingresos**

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 (ver nota 27).

#### *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.

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

Los 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 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 considera que los importes que paga se encuentran a valor de mercado.

## Descripción de la política contable para acciones propias [bloque de texto]

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. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados por la compra, venta, emisión o cancelación de los instrumentos de capital propios de la Entidad.

## Descripción de otras políticas contables relevantes para comprender los estados financieros [bloque de texto]

### Administración de riesgos financieros

#### a. **Políticas contables significativas**

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.

Los detalles de las políticas contables significativas y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la nota 4.

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

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

LA INFORMACION ES ANUAL DICTAMINADA

### Descripción de sucesos y transacciones significativas

#### Eventos relevantes

##### *Programa Maestro de Desarrollo (2021-2025)*

El 27 de noviembre de 2020 fueron autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través de la Agencia Federal de Aviación Civil ("AFAC") los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) de los trece aeropuertos del Grupo para los años 2021-2025. El PMD incluye mantenimiento mayor, gastos menores e inversiones de capital para la expansión, mejora y modernización y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria y equipos, en función de los estándares nacionales e internacionales de eficiencia, operacionales y de seguridad, considerando el crecimiento de tráfico de pasajeros esperado. El monto de inversión comprometido totaliza \$11,979,621 a valor del 31 de diciembre del 2019.

##### **Acuerdos de Asamblea**

En Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas celebrada el 7 de julio de 2020, se aprobó la cancelación de 3,659,417 acciones serie B representativas del capital social mínimo o fijo. Asimismo, se aprobó incrementar la reserva para la adquisición de acciones propias a \$1,500,000, para lo cual se traspasó el monto total utilizado para la recompra de acciones durante 2019, así como el utilizado desde el 1° de enero de 2020 al día de la Asamblea.

#### Evento subsecuente

La Entidad ha solicitado la inscripción de un nuevo programa de certificados bursátiles a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, y a la fecha de emisión de los estados financieros consolidados, ha iniciado el proceso de autorización para llevar a cabo una oferta pública de certificados bursátiles por hasta \$3,500,000 en uno o más tramos. Se espera que la colocación se realice antes del mes de mayo de 2021 y, con los recursos netos obtenidos, la Entidad amortizaría en su totalidad los certificados bursátiles con clave de pizarra "OMA 14" existentes con vencimiento al 7 de junio de 2021 y monto principal por \$3,000,000.

<b>Dividendos pagados, acciones ordinarias:</b>	0
---	---

<b>Dividendos pagados, otras acciones:</b>	0
--	---

<b>Dividendos pagados, acciones ordinarias por acción:</b>	0
--	---

<b>Dividendos pagados, otras acciones por acción:</b>	0
---	---