

## Información Financiera Trimestral

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración .....	2
[110000] Información general sobre estados financieros .....	31
[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 .....	51
[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto.....	52
[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados .....	53
[800100] Notas - Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable.....	54
[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos .....	58
[800500] Notas - Lista de notas.....	59
[800600] Notas - Lista de políticas contables.....	61
[813000] Notas - Información financiera intermedia de conformidad con la NIC 34 .....	62

## [105000] Comentarios y Análisis de la Administración

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

---

#### Resumen

- El tráfico de pasajeros del segundo trimestre de 2021 aumentó 679% comparado con el 2T20, totalizando 4.5 millones de pasajeros y fue 23.9% menor al tráfico registrado en el 2T19. Los aeropuertos con la mayor recuperación de tráfico respecto del 2T19 son Mazatlán, Durango, Reynosa, Ciudad Juárez y Culiacán.
  - La UAFIDA ajustada fue de Ps.1,308 millones, comparada con Ps. 25 millones en el 2T20 y fue 9.2% menor que en el 2T19.
  - El Margen UAFIDA Ajustado alcanzó 74.7%, comparado con 7.3% en el 2T20 y 73.9% en el 2T19.
  - 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.482 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>)
  - **Instagram** (<https://www.instagram.com/OMAeropuertos>)
  - **Facebook** (<https://www.facebook.com/OMAeropuertos>)
- 

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

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

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

### Fuentes de Liquidez

Históricamente, la Compañía 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. La Compañía ha modificado su estrategia para financiar sus proyectos y ha incorporado deuda como un medio para fondar inversiones de capital estratégicas. En el futuro, la Compañía espera continuar cubriendo sus requerimientos de liquidez con flujos de efectivo generado por las operaciones de sus subsidiarias, con la reducción y control de costos y mejoras operativas para maximizar su rendimiento, y mediante deuda adicional para financiar inversiones bajo los Planes Maestros de Desarrollo, otras inversiones y capital de trabajo, y tener una estructura de capital más eficiente.

### 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 terrestre con México, excepto para viajes y comercio esenciales. Al 22 de abril de 2021, la frontera terrestre con México sigue cerrada. El 26 de enero de 2021, E.U.A. emitió un decreto, solicitando resultados negativos de la prueba COVID-19 para todos los pasajeros que viajan por aire. A partir del 7 de enero de 2021, Canadá estableció requisitos de pruebas similares para los pasajeros que viajan por aire al país. Posteriormente, el gobierno de Canadá suspendió los vuelos entre Canadá, México y el Caribe hasta el 30 de abril de 2021. El efecto total de las advertencias y restricciones de viaje en otros países aún no se conoce y podría afectar a nuestros niveles de pasajeros internacionales incluso después de que se hayan levantado las advertencias y restricciones formales.

El 31 de marzo de 2020, la Secretaría de Salud de México emitió un decreto por el que se suspendían todas las actividades no esenciales en el país hasta el 30 de abril, y el 21 de abril se amplió dicha suspensión hasta el 30 de mayo de 2020. Como consecuencia de estas suspensiones, el tráfico total de pasajeros en nuestros aeropuertos experimentó un fuerte descenso. En abril y mayo de 2020, nuestro tráfico total de pasajeros en las terminales disminuyó un 92.8% y un 93.5%, respectivamente, en comparación con los mismos períodos de 2019. El 29 de mayo de 2020, la Secretaría de Salud de México emitió un decreto estableciendo un sistema de semáforo de riesgo epidemiológico por región, aplicable tanto a los municipios como a los estados, el cual entró en vigor el 1 de junio de 2020 (y que sigue vigente a la fecha de este reporte anual) que determina el nivel de riesgo sanitario y el tipo de actividades autorizadas a realizar. Como resultado, los diferentes estados del país están experimentando diferentes niveles de reactivación y, en consecuencia, se están permitiendo diferentes tipos de actividades económicas. Como resultado de esta reactivación gradual de la actividad económica por región, el tráfico de pasajeros comenzó a mostrar signos de recuperación, con disminuciones mensuales de 84.6% en junio de 2020 a 41.5% en diciembre de 2020, en comparación con los mismos períodos de 2019. A lo largo de la pandemia,

los aeropuertos han sido considerados esenciales y nuestros aeropuertos se han mantenido operativos. Dado que OMA opera en 9 estados de la República Mexicana, el nivel de reactivación económica y la recuperación paulatina de los flujos de pasajeros en nuestros aeropuertos podría variar significativamente de un estado a otro, dependiendo del nivel de riesgo establecido en cada uno de los estados en los que operamos, así como los de nuestros principales destinos. En respuesta a este deterioro sustancial en el tráfico aéreo, hemos tomado una serie de acciones para mitigar nuestro negocio, operaciones y condición financiera, incluyendo, entre otras, (a) la reducción temporal de ciertas áreas operativas en los edificios de terminales, lo que resultó en un ahorro de electricidad y la optimización de nuestro equipo de limpieza y seguridad, (b) el aplazamiento del costo en mantenimientos menores con base en los niveles actuales de operaciones, (c) la reducción de la plantilla de personal de aproximadamente 100 puestos de trabajo implementada en el tercer trimestre de 2020, y (d) acuerdos de reducción y descuento con clientes comerciales y aeronáuticos. La mayor parte de nuestra estructura de costos es fija, y no se espera que el impacto de estas medidas sea significativo frente a la posible disminución de los ingresos resultante de la interrupción del tráfico de pasajeros en todas las operaciones de la Compañía.

Debido a las medidas implementadas por México y otros países, tales como los requisitos de refugio designado ("shelter in place") o cuarentena, las restricciones o avisos de viaje internacionales y nacionales, las limitaciones a las reuniones públicas, las recomendaciones de distanciamiento social, los acuerdos de trabajo a distancia y los cierres de destinos y atracciones turísticas, así como la percepción de los pasajeros sobre la seguridad, la facilidad y la previsibilidad de los viajes aéreos, nuestros principales clientes aéreos y nuestros arrendatarios comerciales han experimentado un entorno económico adverso, lo que ha provocado la detención de las operaciones, los procesos de reestructuración y la interrupción de las relaciones comerciales con la Compañía. Por ejemplo, el 30 de junio de 2020, Aeroméxico y sus filiales, que representaron el 20.3% de nuestro tráfico total de pasajeros en 2020, presentaron peticiones voluntarias del Capítulo 11 en E.U.A. para implementar una reestructuración financiera, mientras continúan operando. Además, desde el 9 de diciembre de 2020, Interjet, que representó el 5.6% de nuestro tráfico total de pasajeros en 2020, dejó de operar en nuestros aeropuertos. No podemos medir el alcance del impacto en nuestras operaciones y resultados financieros futuros como consecuencia de estos procesos.

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 2018, 2019 y 2020, la TUA representó el 56.2%, 58.5% y 44.7% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, y el 65.7%, 65.9% y 58.4% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

El alcance total del impacto actual del COVID-19 en los resultados operativos y financieros a largo plazo de la Compañía dependerá de los acontecimientos futuros, incluidos los que están fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y la velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la introducción y la propagación de nuevas variantes del virus, que pueden ser resistentes a las vacunas actualmente aprobadas, los requisitos de pruebas de pasajeros, los mandatos de cubrebocas u otras restricciones a los viajes, todo lo cual es muy incierto y no se puede predecir con certeza. Incluso en los casos en los que se han levantado o disminuido las advertencias y restricciones formales, el aumento de la propagación o el resurgimiento del COVID-19 podría dar lugar a la reintroducción o al aumento de dichas advertencias y restricciones formales. Esperamos que la pandemia de COVID-19 siga afectando gravemente a los países y regiones donde operamos en 2021. Nuestro tráfico total de pasajeros disminuyó un 37.8% en el primer trimestre de 2021 en comparación con el primer trimestre de 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía en el primer trimestre de 2021 fue de \$1,189,679 mil, en comparación con \$1,715,650 mil del primer trimestre de 2020. Hemos establecido protocolos de salud y seguridad destinados a mejorar el bienestar de los pasajeros y del personal operativo esencial en todos los aeropuertos en los que operamos. El personal que trabaja en las instalaciones está obligado a llevar equipo de protección y se han establecido prácticas de sanitización de acuerdo con los lineamientos de las autoridades sanitarias locales. También hemos implementado una política de trabajo a distancia para el personal cuando es posible. La pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto material en la Compañía, y la continuación de la reducción de la demanda de viajes aéreos podría tener un efecto material adverso en el negocio, los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez de la Compañía.

En virtud de que los ingresos de la Compañía dependen en gran medida del volumen de tráfico de pasajeros de sus aeropuertos, cualquier 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 relacionados con nuevos procedimientos regulatorios a efecto de preservar la salud de pasajeros y comunidad aeroportuaria, los cuales no podrían ser recuperados a través de nuestras tarifas máximas y, podría causar un efecto material adverso en el negocio, los resultados de las operación, 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, incluso si no se hacen sobre o se dirigen directamente a la industria del transporte aéreo, o el miedo a o las precauciones tomadas en previsión de tales ataques, tales como advertencias de amenazas nacionales elevadas, restricciones de viajes, la cancelación selectiva o el desvío de vuelos y las nuevas regulaciones de seguridad, entre otras, (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 como resultado de nuevos requisitos de seguridad y, en consecuencia, podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía. El brote de COVID-19 ha reducido y está reduciendo significativamente la demanda y la disponibilidad de los viajes aéreos en todo el mundo y, por lo tanto, podría seguir teniendo un efecto material adverso en nuestro negocio y resultados de las operaciones. 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, la estacionalidad, condiciones meteorológicas severas o extremas 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 número de movimientos 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.

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 y entró 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.

Después de las elecciones presidenciales en E.U.A en noviembre de 2020, y el cambio de administración para el periodo de cuatro años partir de 2021 y hasta 2024, 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. 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. El 20 de enero de 2021, el presidente Joe Biden emitió un Memorandum al Fiscal General, y al Secretario de Seguridad Nacional, para tomar medidas para preparar y fortalecer DACA, de manera consistente con la legislación aplicable. A la fecha continúa la incertidumbre acerca de si y cuándo se ratificará DACA, 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*), el 22 de diciembre de 2017, que, entre otras cosas, reduce la tasa de impuesto sobre la renta en EE.UU. del 35% al 21% e implementa nuevos impuestos sobre importaciones sobre ciertos bienes, aprobados 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 derivado de los efectos del brote de COVID-19. E.U.A. y México entraron técnicamente en recesión en 2020 tras el brote de COVID-19. El alcance y el efecto de esta recesión son difíciles de predecir, incluyendo si dicha recesión y cualquier recuperación de ésta serán similares a los períodos de recesión y recuperación pasados.

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. Sin embargo, en años recientes, la economía de E.U.A. continuó mejorando, con el PIB incrementado a una tasa real anualizada en términos reales del 3.1% en 2018, 2.3% en 2019, y disminuyó 3.5% en 2020, y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía incrementó en 4.4%, 7.9% y disminuyó 56.9% respectivamente. 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"* 81.2, en 202017.6

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 2018, 2019 y 2020, aproximadamente el 42.9%, el 43.0% y 40.0% 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 Transportes 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 predecesor 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 actual 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 actual 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 marzo de 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 puertas de abordaje en la Terminal 2 del AICM, cuya expansión fue anunciada el 24 de septiembre de 2019. Todavía hay incertidumbre cuando 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 2020, el 10.7% de los pasajeros atendidos por los aeropuertos de la Compañía fueron pasajeros internacionales, de los cuales, el 76.8% llegó o partió en vuelos que se originan o salen a los Estados Unidos. El negocio de viajes aéreos es susceptible al aumento de costos como resultado de la seguridad mejorada y seguros más altos. Tras los eventos del 11 de septiembre de 2001, la Compañía reforzó la seguridad en sus aeropuertos, y sus primas de seguro de responsabilidad civil general aumentaron sustancialmente. Para obtener más información sobre las pólizas de seguro de la Compañía véase, “Punto 4. Información sobre la Compañía: Propiedades, Planta y Equipo”.

En virtud de que la gran mayoría de los vuelos internacionales involucran viajes a y desde E.U.A., la Compañía podría verse obligada a cumplir con las medidas de seguridad de la Administración Federal de Aviación de E.U.A. (“FAA”) además de las directivas que emitan las autoridades mexicanas. Eventos mundiales como los ataques terroristas alrededor del mundo, así como otros ataques atribuidos al Estado Islámico de Iraq y Siria o cualquier otra organización pueden llevar a medidas de seguridad adicionales tomadas por la FAA o la Organización Internacional de Aeronáutica Civil (“OACI”), una agencia de la Organización de las Naciones Unidas, 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.

Como consecuencia de la pandemia de COVID-19, las aerolíneas y los aeropuertos han tenido que aplicar medidas de seguridad y de cumplimiento adicionales para cumplir con la normativa local en materia de salud y seguridad, lo que podría aumentar los costos. Entre otras cosas, hemos instalado dispensadores de gel desinfectante y purificadores de aire, hemos exigido el uso obligatorio de cubrebocas, hemos instalado barreras preventivas, hemos instituido medidas de espaciamento y flujo de movimientos y hemos impartido capacitación a nuestros empleados. Estas medidas mejoradas no han supuesto un aumento significativo de nuestros costos de operación hasta la fecha, pero es posible que tengamos que adoptar medidas de seguridad adicionales en el futuro. 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 y nacionales, 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 de la mayoría de nuestros equipos 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 2021-2025, 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 ocho de sus aeropuertos y podrían verse afectados en forma adversa por cualquier situación que afecte a dichos negocios.

En 2020, aproximadamente el 80.6% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía, provinieron de ocho de sus trece aeropuertos. 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 2020
○	
Monterrey.....	42.7%
Culiacán.....	10.0%
Chihuahua .....	6.4%



Mazatlán.....	6.0%
Ciudad Juárez.....	5.8%
Acapulco.....	3.5%
San Luis Potosí.....	3.3%
Zihuatanejo.....	2.8%
Cinco aeropuertos restantes, Servicios Complementarios del Centro Norte, Hotel NH Collection Terminal 2 y OMA Logística, S.A. de C.V. ("OMA Logística")(1).....	19.4%
<b>Total.....</b>	<b>100.0%</b>

1. OMA Logística incluye ingresos de Consorcio

Hotelería 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 ocho aeropuertos, cualquier suceso o situación que afecte a dichos aeropuertos, 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 cualquier impacto futuro 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 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 viajes aéreos y servicios hoteleros, el funcionamiento de los dos hoteles de la Compañía ha experimentado importantes disminuciones en índices de ocupación e ingresos. En 2020, los índices de ocupación del Hotel NH Collection en la Terminal 2 y el Hotel Hilton Garden Inn del aeropuerto de Monterrey fueron 42.4 y 41.6 puntos porcentuales más bajos, respectivamente, que en 2019. El 6 de abril de 2020, la Compañía suspendió temporalmente los servicios del Hotel Hilton Garden Inn hasta del 6 de julio de 2020 debido a la baja demanda de ocupación como resultado del brote de COVID-19.

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 al aeropuerto de 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 10.4% a 11.4%. 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 21% 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 13.3% o una tasa de ocupación 985 puntos básicos menor a lo estimado durante el período de proyección, igualará 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 2020, VivaAerobus representó 28.0%, Volaris representó 23.5%, Aeroméxico y sus filiales representaron el 20.0%, e Interjet representó el 5.7%. 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. El 30 de junio de 2020, Aeroméxico y sus filiales, que representaron el 20.3% de nuestro tráfico total de pasajeros en 2020, presentaron peticiones voluntarias del Capítulo 11 en los E.U.A. para implementar una reestructuración financiera mientras continúan operando. Además, a partir del 9 de diciembre de 2020, Interjet, que representó el 5.7% de nuestro tráfico total de pasajeros en 2020, dejó de operar en nuestros aeropuertos debido al impacto financiero del actual brote de COVID-19 en sus operaciones. 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, la crisis económica, y la actual crisis sanitaria de COVID-19, varias aerolíneas se encuentran operando bajo condiciones adversas. En caso de futuros incrementos en el precio del combustible u otros acontecimientos económicos o sanitarios 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 y sigue experimentando importantes dificultades financieras, y las recientes advertencias sobre la rentabilidad de la industria. En diciembre de 2020, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, o IATA, publicó su pronóstico financiero para 2021 para la industria mundial de las aerolíneas comerciales, en el que se estiman pérdidas netas después de impuestos de unos 38,700 millones de dólares, debido a que las aerolíneas continuarán con dificultades para reducir sus costos para compensar la pérdida de ingresos. El pronóstico también indica que se espera que los márgenes de utilidad netos aumenten ligeramente hasta el -8.4% en 2021. El 21 de febrero de 2021, anunció que no espera que la industria de aerolíneas tenga resultados de utilidades en efectivo hasta 2022. 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. El impacto económico provocado por el brote de COVID-19, que ha sido más aguda para las aerolíneas, ha desencadenado y podría continuar en desencadenar en insolvencias en el sector aeronáutico mundial.

Algunas aerolíneas 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. Durante 2020, la Compañía proporcionó prórrogas de pago a nuestros principales clientes aéreos, lo que nos permitió mitigar riesgos de incumplimiento. Asimismo, ofrecimos incentivos a nuestros arrendatarios comerciales mediante descuentos o prórrogas de pago. Ningún incentivo afectó significativamente la condición financiera o liquidez de la Compañía. Como resultado de la pandemia de COVID-19, nuestra reserva para cuentas incobrables se incrementó en un 231% hasta alcanzar los \$20.8 millones de Pesos al 31 de diciembre de 2020, que se compone principalmente de arrendatarios comerciales. No podemos asegurar que la pandemia de COVID-19 siga causando un aumento de la reserva para cuentas incobrables en 2021. 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) la aprobación del Congreso de la Unión para modificar la Ley Federal del Trabajo, y (iii) el efecto adverso laboral resultante de la crisis de COVID-19 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, un aumento subsecuente del 20% del salario mínimo general, y un incremento del 15% a partir del 1 de enero de 2020 (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, un incremento adicional de 5.0% el 1 de enero de 2020, y un incremento del 15% a partir del 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, de permanencia en el hogar, restricciones de actividades no esenciales y otras restricciones al funcionamiento general de las empresas en todo México, 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 ha experimentado ningún efecto material adverso como resultado de los diferentes desarrollos relacionados con la materia laboral o los que han resultado de la evolución de la pandemia de COVID-19 y no puede predecir si estas afectarían a su fuerza de trabajo y las relaciones con ella hacia adelante. 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 2020, representaban el 54.5% 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.

Recientemente, algunas aerolíneas han reportado pérdidas. En los casos en que la Compañía concede días de crédito a las aerolíneas, sustancialmente todos nuestros 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. En los casos en los que las aerolíneas no pueden proporcionar fianzas de cumplimiento adecuadas o suficientes u otro tipo de garantías, las aerolíneas operan bajo condiciones de pago por adelantado.

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 22 de abril de 2021, 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 CANAERO. 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, proveedores de 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 liquidez, 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 \$183,930 miles de pesos al 31 de diciembre de 2020. 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.

Del 31 de marzo de 2020 al 1 de junio de 2020, detuvimos la mayor parte de las obras de construcción, incluidas las necesarias para cumplir con nuestro Programa Maestro de Desarrollo, como resultado de las restricciones impuestas por el Gobierno Mexicano a la actividad no esencial, incluyendo la construcción, en México debido al brote de COVID-19. Estas restricciones generaron retrasos en nuestras obras programadas para cumplir con nuestros compromisos del Programa Maestro de Desarrollo para 2020. A pesar de que los retrasos fueron notificados y acordados con el regulador, en caso de que experimentemos cualquier otro retraso que nos impida cumplir con nuestros compromisos del Programa Maestro de Desarrollo, podría haber sanciones que podrían afectar negativamente a nuestro negocio, resultados de las operaciones, perspectiva y situación financiera

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). Las 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 recuperación de la inversión de \$695,759 miles de pesos, está incluida en el periodo indicativo de nuestro plan maestro de desarrollo actualmente aprobado para 2026-2035. 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 o cualesquiera 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.

***La interrupción, la modificación o el reemplazo de la Tasa de Oferta Interbancaria de Londres (LIBOR) o de otras tasas de interés de referencia, o la incertidumbre relacionada con la posibilidad de que se produzca cualquiera de los anteriores, puede afectar a nuestro negocio.***

Al 31 de diciembre de 2020, contábamos con \$13,503 miles de pesos (USD\$678,246) de endeudamiento a tipo variable vinculado a LIBOR u otras tasas de referencia. En julio de 2017, la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido, que regula LIBOR, anunció su intención de eliminar gradualmente el uso de LIBOR para finales de 2023. Además, otros reguladores han sugerido reformar o sustituir otras tasas de referencia, incluyendo tasas denominadas en Pesos. Como todavía no hay información definitiva sobre la eliminación de LIBOR, no podemos predecir actualmente el efecto de la interrupción, reforma o sustitución de LIBOR. Sin embargo, la supresión de LIBOR y la interrupción, reforma o sustitución de otras tasas de referencia pueden tener un impacto imprevisible en los mercados financieros más amplios o en los costos de los préstamos. Estos acontecimientos pueden, a su vez, aumentar el costo de nuestro endeudamiento a tipo variable o tener un efecto adverso en nuestros resultados de operaciones y situación financiera.

#### **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 2018, 2019 y 2020, aproximadamente el 65.0%, 67.5% y 54.8% respectivamente, de los ingresos totales de la Compañía, y aproximadamente 76.0%, 76.0 y 71.5%, respectivamente, del total de sus ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos fueron generados por servicios aeronáuticos, que se encuentran sujetos a regulaciones de precios conforme a las tarifas máximas de la Compañía. Estas regulaciones podrían limitar la flexibilidad de la Compañía para operar sus actividades aeronáuticas, lo que podría tener un efecto material adverso sobre su negocio, los resultados de operación, perspectivas y condición financiera. Adicionalmente, varios de los reglamentos aplicables a las operaciones de la Compañía que afectan su rentabilidad se encuentran autorizados (como en el caso de los Programas Maestros de Desarrollo) o establecidos (como en el caso de las tarifas máximas) por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes durante periodos de cinco años. Generalmente, la Compañía no tiene la capacidad de modificar de manera unilateral sus obligaciones (tal como las obligaciones de inversión conforme a sus Programas Maestros de Desarrollo o las obligaciones conforme a sus concesiones de prestar un servicio público) o aumentar sus tarifas máximas aplicables conforme a dichas regulaciones si el tráfico de pasajeros u otras asunciones sobre las cuales las regulaciones se basan cambiaran durante el periodo aplicable. Adicionalmente, este sistema de regulación de precios puede ser modificado en el futuro de manera que cause que las fuentes adicionales de ingresos de la Compañía sean reguladas.

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

Las tarifas máximas de la Compañía en México están sujetas a ajustes anuales de eficiencia, que tienen el efecto de reducir las tarifas máximas para cada año a efecto de reflejar las mejoras de eficiencia proyectadas. Para el periodo de cinco años concluido el 31 de diciembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2025, las tarifas máximas aplicables a los aeropuertos de la Compañía reflejan 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 y ejemplos 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 2025 han sido establecidas, la Compañía no puede predecir lo que el Programa Maestro de Desarrollo para 2026 y los siguientes años establecerá. Al momento de determinar las tarifas máximas para el siguiente periodo de cinco años (de 2026 a 2030), 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". La AFAC es responsable 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. Dicha 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 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 30 de noviembre de 2020, la SCT aprobó las tarifas máximas para los aeropuertos de la Compañía durante el período comprendido del 1 de enero de 2021 al 31 de diciembre de 2025. 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 2020, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía representaron aproximadamente el 99.3% 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. 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. Entre el 31 de diciembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2020, el peso se depreció por aproximadamente 5.5%, pasando de \$18.86 por dólar el 31 de diciembre de 2019 a \$19.89 por dólar el 31 de diciembre de 2020. Al 22 de abril de 2021, el tipo de cambio era de \$19.87 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 verá 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 Aeroportuarios 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 de Chihuahua, 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 anuncio que espera que el aeropuerto empiece operaciones a finales de 2020, con operaciones limitadas hasta finales del 2021. El 15 de enero de 2021, el estado de Chihuahua anunció que espera que el aeropuerto empiece operaciones a finales de 2021, debido a retrasos en las construcciones con motivo del COVID-19. 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

podrían llegar a competir con las suyas o que en caso de participar en dichas licitaciones podría no obtener la adjudicación de las concesiones correspondientes. Véase “Punto 4 del Reporte Anual – Información sobre la Compañía—Régimen Legal—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 27 de 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*”.

En diciembre de 2019, el Gobierno Mexicano publicó varias reformas a la Ley del Impuesto Sobre la Renta, la Ley del Impuesto al Valor Agregado, la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y el Código Fiscal de la Federación, la mayoría de las cuales entraron en vigor el 1 de enero de 2020. Este conjunto de reformas fiscales es uno de los más importantes de los últimos años y su principal objetivo es hacer frente a la evasión fiscal mediante el fortalecimiento de los mecanismos de control de las autoridades fiscales. Estas modificaciones impusieron restricciones estrictas a la deducibilidad de determinados gastos, como una nueva norma de eliminación de beneficios aplicable a los intereses netos, y la no deducibilidad de los pagos a partes relacionadas que se consideran sujetas a regímenes fiscales preferentes o mediante acuerdos, introdujeron normas relativas a los desajustes híbridos y añadieron modificaciones al tratamiento fiscal aplicable a las entidades extranjeras fiscalmente transparentes, lo cual podría afectar resultados operativos de la Compañía. Ninguna de estas reformas afectó significativamente los resultados operativos de la Compañía en 2020.

La reforma fiscal de 2020 también introdujo un nuevo régimen obligatorio de revelación de información dirigido a los asesores fiscales, con el fin de informar y supervisar los regímenes fiscales específicos enumerados en el artículo 199 del Código Fiscal de la Federación.

El 23 de abril de 2021, el Gobierno Mexicano publicó un decreto por virtud del cual se realizaron diversas reformas a la Ley Federal del Trabajo, Ley del Impuesto Sobre la Renta, Ley del IVA, entre otras con el fin de prohibir la subcontratación de personal. Dichas reformas entraron en vigor el 24 de abril de 2021, salvo por ciertas disposiciones legales que entraran en vigor el 1 de agosto de 2020. Entre los cambios más importantes de las reformas se encuentran: (i) la prohibición de la subcontratación de personal, que consiste en que una persona física o moral proporcione o ponga a disposición sus propios trabajadores en beneficio de otra, incluyendo las empresas de personal dentro del mismo grupo empresarial; (ii) la prestación de servicios especializados o la realización de trabajos especializados (a través de proveedores externos o empresas del mismo grupo empresarial) sigue estando permitido, sólo en la medida en que los servicios prestados no formen parte del objeto social o de la principal actividad económica de la empresa que reciba los servicios, (iii) las empresas que contraten servicios especializados con un contratista que no cumpla con sus obligaciones laborales, serán responsables solidarios con dicho contratista; (iv) las empresas que presten servicios especializados requerirán estar registradas ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS); (v) la violación de las nuevas reglas resultará en multas de 2,000 a 50,000 UMAs (aproximadamente entre USD \$9,003 a USD \$225,077); y (vi) los pagos al personal subcontratado no tendrán efectos fiscales de deducción de ISR o acreditamiento de IVA; además, las irregularidades serán perseguidas como delito de defraudación fiscal. La Compañía se encuentra analizando el efecto que dichas reformas tendrán en sus costos, lo que podría tener un impacto negativo en sus resultados de operaciones.

El 11 de enero de 2021, el Gobierno Mexicano publicó en el Diario Oficial de la Federación las reformas al artículo 311 de la Ley Federal del Trabajo, que regulan las condiciones de trabajo a distancia. Como resultado de estas reformas, los empleados que trabajan más del 40% de sus horas de trabajo desde su casa o desde cualquier otro lugar que no sea el domicilio de la compañía, sin supervisión u orientación del patrón, tienen nuevos derechos y obligaciones. Estas nuevas normas también establecen nuevas obligaciones para los patrones. Por ejemplo, los patrones deben ahora proporcionar las herramientas y servicios necesarios para que los empleados cumplan con su trabajo. Esta reforma entró en vigor a partir del 12 de enero de 2021 y prevé la publicación de una Norma Oficial Mexicana ("NOM") que determinarán las condiciones que deben cumplir los patrones para proteger la seguridad y la salud de los empleados que trabajan bajo esta modalidad. Estas novedades pueden afectar negativamente a los resultados de las operaciones o a la situación financiera de la compañía.

El 10 de marzo de 2021 entró en vigor un decreto que modifica algunos términos de la Ley de la Industria Eléctrica (LIE). Las modificaciones tienen como objetivo fortalecer la empresa estatal Comisión Federal de Electricidad (CFE). La reforma incluye, entre otras, (a) modificaciones al orden de prelación de despacho a la red eléctrica nacional; (b) modificaciones al otorgamiento de permisos referidos en la LIE, que ahora se sujetarán a los criterios de planeación emitidos por la Secretaría de Energía; y (c) facultades otorgadas a la Comisión Reguladora de Energía (CRE) para revocar contratos legados de autoabastecimiento. La Compañía celebró en 2017 un contrato de compraventa de energía (PPA) con un generador de electricidad eólica, que vence en 2028. En 2020, aproximadamente el 78% del consumo total de electricidad de la Compañía se suministró en virtud de este contrato. A la fecha de este reporte anual, no podemos predecir cómo afectarán estas modificaciones de la LIE al PPA.

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 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 2018, 2019 y 2020 los pasajeros terminales nacionales han representado aproximadamente el 88.2%, 88.1% y 89.3%, respectivamente, del volumen de tráfico de pasajeros de los aeropuertos de la Compañía. Adicionalmente, todos los activos de la Compañía están ubicados en México y todas sus operaciones se llevan a cabo en el país. En dichos términos, la situación financiera y los resultados de la operación de la Compañía dependen sustancialmente de las condiciones económicas prevalcientes en México. En consecuencia, las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa por cualquier deterioro en la situación general de la economía nacional, la devaluación del peso, la inflación, el aumento en las tasas de interés y por otros acontecimientos negativos políticos, sociales y económicos del país.

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

La economía mexicana atravesó por una crisis económica que inició en 2008 y continuó en 2009, como resultado del impacto en la crisis financiera global, la cual afectó varias economías emergentes. La relación de la economía mexicana con la economía de E.U.A. continúa siendo muy importante, por tanto, cualquier inconveniente a la perspectiva económica de E.U.A. podría entorpecer cualquier recuperación en México. Esta

correlación podría tener un impacto en el crecimiento del PIB y en otras condiciones macroeconómicas. La economía mexicana alcanzó un crecimiento real en el PIB del -8.05%, -0.1% y 2.0% en 2020, 2019 y 2018, respectivamente, y se estima que incrementará por 4.3% en 2021, y crecerá por 2.5% en 2022, de acuerdo con la Perspectiva Económica Mundial, publicada por el Fondo Monetario Internacional en enero de 2021.

Durante el 2020, el promedio de las tasas de interés de referencia en México disminuyó 253 puntos base comparado con el 2019. Las tasas de interés anualizadas de Certificados de la Tesorería de la Federación ("CETES") a 28 días promedió aproximadamente, 4.2%, 6.7%, 7.6%, 7.8% y 5.3% para 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020 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, podrían afectar de manera adversa y material la economía mexicana y el clima político, y a su vez, las operaciones de la Compañía.

Las últimas elecciones presidenciales y federales del Congreso en México se llevaron a cabo el 1 de julio de 2018. 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 o cualquier administración futura mantendrá políticas de negocio amigables y políticas económicas de mercado abierto, así como políticas que estimulen el crecimiento económico y estabilidad social. Cualquier 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 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 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 o cualquier otro partido político 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. El 6 de junio de 2021 tendrán lugar varios procesos electorales, incluyendo las elecciones intermedias para la Cámara de Diputados de México, así como las elecciones para gobernador en cincuenta estados, incluyendo seis de los estados en los que operamos nuestros aeropuertos, lo que podría dar lugar a cambios en la composición de la Cámara de Diputados de México, así como del partido gobernante en aquellos estados en los que operamos. 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. 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.

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%. Entre el 31 de diciembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2020, el peso se depreció de \$18.86 por

dólar el 31 de diciembre de 2019 a \$19.89 por dólar el 31 de diciembre de 2020. Durante los primeros meses de 2021, el peso se depreció, alcanzando \$19.87 pesos por dólar el 22 de abril de 2021.

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 cambiaras. Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía US\$4.1 millones en pasivos denominados en dólares representando 1.1% de la deuda consolidada. Al 31 de marzo de 2021, US\$ 80.2 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. (Buro de Asuntos Consulares) el 8 de septiembre de 2020 (la "Asesora de Viaje"), recomienda a los ciudadanos norteamericanos abstenerse de realizar viajes a los estados de Colima, Guerrero, Michoacán, Sinaloa (con excepción de la ciudad de Mazatlán) y Tamaulipas. 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, zonas del estado de Jalisco en la frontera con el estado de Michoacán, Estado de México, Morelos, Nayarit, Nuevo León (incluyendo la zona metropolitana de Monterrey), San Luis Potosí, la zona este de Sonora que es frontera con el estado de Chihuahua, 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 20 de enero de 2021, Joseph R. Biden se convirtió en el presidente número 46 de los E.U.A. La Compañía no puede asegurar que las políticas adoptadas por la nueva administración de E.U.A. no causarán un impacto en el valor de nuestras acciones; o, que el valor de mercado de los valores emitidos por la Compañía no 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 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 aeropuerto de Monterrey actualmente se encuentra en proceso de obtener esta certificación, misma que esperamos recibir en 2021. 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 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 anual, Fintech Holdings, Inc., Bagual S.à.r.l. (“Bagual”), Grenadier S.à.r.l. (“Grenadier”), Pequod S.à.r.l. (“Pequod”), Harpoon S.à.r.l. (“Harpoon”), Expanse S.à.r.l. (“Expanse”), conjuntamente (“Fintech”), a través de su subsidiaria directa SETA, son propietarios, 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 por lo menos el 7.65% de nuestro capital social en acciones Serie BB, tiene el derecho de nombrar y nominar el mismo número de consejeros y funcionarios que actualmente está facultado a nombrar 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.

El 14 de septiembre de 2020, Empresas ICA, S.A.B. de C.V. y Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V. (“CONOISA”) presentaron la Modificación No. 9, que modifica el Anexo 13D presentado ante la SEC y que informa que antes del 12 de junio de 2020, SETA era una filial al 100% de ICA Tenedora, S.A. de C.V. (“ICATEN”). El 10 de junio de 2020, cada uno de Bagual, Grenadier, Pequod, Harpoon y Expanse celebraron un Contrato de Compra de Acciones con ICATEN y, en el caso de Bagual, un Contrato de Compra de Acciones con cada uno de ICATEN e ICA Infraestructura, S.A. de C.V. (subsidiaria de ICATEN), para adquirir conjuntamente el 100% del capital social de SETA. Las operaciones se cerraron el 12 de junio de 2020 y el precio total de compra de las acciones de SETA fue de \$5.47 pesos por acción por 862,703,377 acciones.

Los intereses de SETA, Fintech, así como aquéllos de cualquier nuevo accionista de control, 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*

La oferta de asientos aumentó 410% con respecto al 2T20. Comparada con respecto al 2T19, ésta disminuyó 23.6% debido principalmente al número de rutas suspendidas por parte de las aerolíneas.

El **total de tráfico de pasajeros** alcanzó 4.5 millones de pasajeros, representando un aumento de 679% respecto del 2T20 y una disminución de 23.9% contra el mismo periodo de 2019. La mezcla de pasajeros en el trimestre fue de 85.9% nacionales y 14.1% internacionales.

El **tráfico de pasajeros nacionales** aumentó 610% respecto al 2T20, mientras que el tráfico de pasajeros internacionales aumentó 17.8 veces. Con respecto al 2T19, los pasajeros nacionales e internacionales decrecieron 26.6% y 1.5%, respectivamente.

Los aeropuertos con la mayor recuperación en volumen de pasajeros, en relación al 2T19, fueron:

- **Mazatlán (+1.9%)**, en las rutas a Tijuana y Chihuahua.
- **Durango (-6.0%)**, en las rutas a Dallas y Tijuana.
- **Reynosa (-14.2%)**, en las rutas a Tapachula y Villahermosa.
- **Ciudad Juárez (-16.6%)**, en las rutas a Cancún, Tijuana y Puerto Vallarta.
- **Culiacán (-18.0%)**, en las rutas a Phoenix y Tijuana.

**Actividades Comerciales**

El nivel de ocupación en las áreas comerciales dentro de los edificios terminales de OMA al 30 de junio de 2021 fue de 84.9%. Durante el trimestre, se desocuparon espacios por un total de 471 metros cuadrados.

**Operaciones OMA Carga**

**OMA Carga:** los ingresos de este segmento se incrementaron 69.3% contra el 2T20 debido a una mayor operación para el manejo, almacenaje y custodia de carga de importación aérea durante el trimestre. Se operó un total de 9,667 toneladas, 102.2% mayor al 2T20.

**Servicios de Hotelería**

**Hotel NH Collection T2:** registró una tasa de ocupación promedio de 55.8%. La tarifa promedio por habitación fue de Ps.2,053 durante el trimestre.

**Hotel Hilton Garden Inn:** registró una tasa de ocupación promedio de 45.8%. La tarifa promedio por habitación fue de Ps.1,886 durante el trimestre.

**Operaciones Servicios Industriales**

**OMA VYNMSA Aero Industrial Park:** generó ingresos por Ps.15 millones, 25.6% mayor en relación al 2T20. El incremento es atribuible 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** aumentaron 778% derivado principalmente por el incremento en el tráfico de pasajeros en relación al 2T20.

Los **ingresos no aeronáuticos** aumentaron 107%.

Las **actividades comerciales** aumentaron 87.8%. Los giros con mayor variación fueron:

- **Estacionamientos**, +580% derivado del incremento en tráfico de pasajeros.
- **Restaurantes, Arrendadoras de Autos y Tiendas**, +104%, +63.2% y +51.2%, respectivamente, debido a menores niveles de descuento otorgados y a un incremento en el ingreso por participaciones sobre ventas.

Las **actividades de diversificación** tuvieron un aumento de 114%, principalmente por el crecimiento en servicios de hotelería y OMA Carga.

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)** aumentó 6.9%, principalmente por un mayor gasto de servicios contratados y gastos de mantenimiento menor, derivado del crecimiento en el tráfico de pasajeros durante el trimestre.

La **provisión de mantenimiento mayor** registró un cargo por Ps.151 millones y refleja una mayor ejecución futura de obras de mantenimiento mayor en el Programa Maestro de Desarrollo aprobado para el periodo 2021-2025. Al cierre del trimestre, el saldo de la provisión en el estado de situación financiera es de Ps.1,553 millones.

El **derecho de uso de activos concesionados (DUAC)** fue de Ps.81 millones y la **asistencia técnica** fue de Ps.34 millones.

El **total de costos y gastos de operación** se incrementó 45.8%. Excluyendo el costo de construcción, el total de costos y gastos de operación tuvo un incremento de 43.6%.

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

El **resultado de operación** fue de Ps.1,037 millones, con un margen operativo de 47.5%.

La **UAFIDA Ajustada** fue de Ps.1,308 millones, con un margen de 74.7%.

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

El **costo de financiamiento** fue de Ps.169 millones, principalmente por un mayor costo por intereses y una pérdida cambiaria.

La **utilidad neta consolidada** en el trimestre fue de Ps.620 millones.

Tomando como base la participación controladora de la utilidad neta, la utilidad por acción fue de Ps.1.59; y la utilidad por ADS fue de US\$0.64. Cada ADS equivale a ocho acciones Serie B.

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

En el 2T21, 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.482 millones, los cuales se desglosan en Ps.431 millones de mejoras a bienes concesionados, Ps.18 millones de mantenimiento mayor y Ps.33 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 segundo trimestre de 2021, las actividades de operación generaron una entrada neta de efectivo por Ps.1,118 millones. Dicha generación de flujo fue principalmente soportada por un resultado de operación positivo.

En el segundo trimestre de 2021, las actividades de inversión generaron una salida neta de efectivo por Ps.386 millones. Las actividades de financiamiento representaron una entrada neta de efectivo por Ps.361 millones, principalmente por los recursos obtenidos de la colocación de los certificados bursátiles (OMA 21V y OMA 21-2) por un monto total de Ps.3,500 millones, netos de la amortización anticipada de los certificados bursátiles OMA 14 por Ps.3,000 millones.

Los flujos de efectivo de las diferentes actividades durante el 2T21 resultaron en un aumento de Ps.1,094 millones, los cuales, sumados al efecto de la apreciación del peso frente al dólar durante el trimestre en la posición de caja de la Compañía, el cual ocasionó un decremento de efectivo por Ps.62 millones y al saldo inicial de caja, el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al 30 de junio de 2021 fue de Ps.4,191 millones.

#### **Actualización COVID-19**

Durante el segundo trimestre del año, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos OMA continuó con su tendencia de recuperación en relación con el mismo período de 2019, derivado de una mayor movilidad en el país permitida por el semáforo epidemiológico. A la fecha de este reporte, 1 estado en el que opera OMA se encuentra en semáforo rojo, mientras que 3 se encuentran en naranja, 4 en amarillo y 1 en verde.

Durante los meses de abril, mayo y junio, el tráfico total de pasajeros se contrajo en 27.9%, 22.8% y 21.0% en relación a los mismos meses del 2019. Cabe destacar que, durante el trimestre, los pasajeros internacionales representaron el 98.5% de los pasajeros internacionales del 2T19. Dicha recuperación fue impulsada principalmente por los viajes hacia Estados Unidos.

Al 30 de junio de 2021, OMA tenía en operación 131 rutas origen-destino, comparado con 140 rutas origen-destino al 31 de diciembre de 2020 y 183 al 31 de diciembre de 2019.

#### **Eventos Relevantes**

**Oferta Pública de Adquisición de Acciones por parte de Aerodrome Infrastructure S.à.r.l.** El 7 de julio de 2021 concluyó la Oferta Pública de Adquisición por parte de Aerodrome Infrastructure, S.à r.l., afiliada de Fintech Holdings, Inc., con la liquidación de la misma. En esta fecha, Aerodrome adquirió 60,155,201 acciones serie B por un total de Ps.8,241 millones, las cuales representan un 15.4% del capital social de OMA. Como resultado, Fintech Holdings, Inc. es titular, indirectamente, del 30.1% del capital social de OMA.

---

## 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 30 de junio de 2021.

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 30 de junio de 2021, 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 30 de junio de 2021.

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 30 de junio de 2021. 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 2021 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 2021 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>	2021-04-01 al 2021-06-30
<b>Fecha de cierre del periodo sobre el que se informa :</b>	2021-06-30
<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>	2
<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.

### Seguimiento de análisis [bloque de texto]

Instituciones financieras que dan la cobertura de análisis:

---

<b>Institución</b>	<b>Nombre</b>
Actinver Casa de Bolsa	Ramón Ortiz
Bank of America Merrill Lynch	Alan Macías
Banorte-IXE	José Espitia
Barclays Bank PLC	Pablo Monsiváis
BBVA Bancomer	Montserrat Araujo
Bradesco BBI	Rodolfo Ramos
Citigroup	Stephen Trent
Credit Suisse	Alejandro Zamacona
Goldman Sachs	Bruno Armorim
Grupo Bursátil Mexicano (GBM)	Javier Gayol
Vector	Marco Montañez
Invex	José Cardona
HSBC	Cenk Orcan
Intercam Casa de Bolsa	Alejandra Marcos
Insight Investment Research	Robert Crimes
Itaú BBA	Thais Cascello
J.P. Morgan	Fernando Abdalla
Morgan Stanley	Josh Milberg / Lucas T Barbosa
Scotiabank	Francisco Suárez
Signum Research	Lucía Tamez
UBS Brasil CCTVM	Rogério Araujo
BTGPactual	Lucas Marquiori

---



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

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2021-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2020-12-31
<b>Estado de situación financiera [sinopsis]</b>		
<b>Activos [sinopsis]</b>		
<b>Activos circulantes[sinopsis]</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	4,190,597,000	2,958,804,000
Clientes y otras cuentas por cobrar	1,345,372,000	1,047,852,000
Impuestos por recuperar	269,098,000	542,365,000
Otros activos financieros	222,110,000	181,808,000
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	6,027,177,000	4,730,829,000
Activos mantenidos para la venta	0	0
Total de activos circulantes	6,027,177,000	4,730,829,000
<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	10,221,000	11,230,000
Inversiones registradas por método de participación	0	0
Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas	0	0
Propiedades, planta y equipo	2,723,891,000	2,700,469,000
Propiedades de inversión	0	0
Activos por derechos de uso	188,370,000	178,247,000
Crédito mercantil	21,987,000	23,391,000
Activos intangibles distintos al crédito mercantil	10,788,817,000	10,229,656,000
Activos por impuestos diferidos	334,682,000	317,758,000
Otros activos no financieros no circulantes	0	0
Total de activos no circulantes	14,067,968,000	13,460,751,000
Total de activos	20,095,145,000	18,191,580,000
<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	388,780,000	371,752,000
Impuestos por pagar a corto plazo	228,560,000	153,046,000
Otros pasivos financieros a corto plazo	0	3,013,502,000
Pasivos por arrendamientos a corto plazo	23,488,000	26,553,000
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	877,923,000	660,712,000
Total provisiones circulantes	877,923,000	660,712,000
Total de pasivos circulantes distintos de los pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	1,518,751,000	4,225,565,000
Pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	0	0
Total de pasivos circulantes	1,518,751,000	4,225,565,000
<b>Pasivos a largo plazo [sinopsis]</b>		
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	329,809,000	350,738,000
Impuestos por pagar a largo plazo	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2021-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2020-12-31
Otros pasivos financieros a largo plazo	4,986,402,000	1,496,886,000
Pasivos por arrendamientos a largo plazo	183,088,000	168,210,000
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	123,985,000	115,691,000
Otras provisiones a largo plazo	976,023,000	874,415,000
Total provisiones a largo plazo	1,100,008,000	990,106,000
Pasivo por impuestos diferidos	114,549,000	133,828,000
Total de pasivos a Largo plazo	6,713,856,000	3,139,768,000
Total pasivos	8,232,607,000	7,365,333,000
<b>Capital Contable [sinopsis]</b>		
Capital social	300,822,000	300,822,000
Prima en emisión de acciones	29,786,000	29,786,000
Acciones en tesorería	0	0
Utilidades acumuladas	11,359,601,000	10,324,666,000
Otros resultados integrales acumulados	(4,933,000)	(4,933,000)
Total de la participación controladora	11,685,276,000	10,650,341,000
Participación no controladora	177,262,000	175,906,000
Total de capital contable	11,862,538,000	10,826,247,000
Total de capital contable y pasivos	20,095,145,000	18,191,580,000

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2021-01-01 - 2021-06-30	Acumulado Año Anterior 2020-01-01 - 2020-06-30	Trimestre Año Actual 2021-04-01 - 2021-06-30	Trimestre Año Anterior 2020-04-01 - 2020-06-30
<b>Resultado de periodo [sinopsis]</b>				
<b>Utilidad (pérdida) [sinopsis]</b>				
Ingresos	3,663,377,000	2,531,436,000	2,180,791,000	634,939,000
Costo de ventas	1,734,314,000	1,335,593,000	996,498,000	652,862,000
Utilidad bruta	1,929,063,000	1,195,843,000	1,184,293,000	(17,923,000)
Gastos de venta	0	0	0	0
Gastos de administración	280,790,000	261,776,000	147,639,000	132,019,000
Otros ingresos	209,000	32,000	209,000	32,000
Otros gastos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) de operación	1,648,482,000	934,099,000	1,036,863,000	(149,910,000)
Ingresos financieros	47,105,000	408,859,000	27,334,000	26,834,000
Gastos financieros	250,134,000	210,490,000	196,643,000	116,977,000
Participación en la utilidad (pérdida) de asociadas y negocios conjuntos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	1,445,453,000	1,132,468,000	867,554,000	(240,053,000)
Impuestos a la utilidad	409,162,000	343,262,000	247,693,000	(58,788,000)
Utilidad (pérdida) de operaciones continuas	1,036,291,000	789,206,000	619,861,000	(181,265,000)
Utilidad (pérdida) de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) neta	1,036,291,000	789,206,000	619,861,000	(181,265,000)
<b>Utilidad (pérdida), atribuible a [sinopsis]</b>				
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	1,034,935,000	785,257,000	619,926,000	(180,246,000)
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación no controladora	1,356,000	3,949,000	(65,000)	(1,019,000)
Utilidad por acción [bloque de texto]	2.66	2.02	1.59	(0.46)
<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	2.66	2.02	1.59	(0.46)
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción	2.66	2.02	1.59	(0.46)
<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 2021-01-01 - 2021-06-30	Acumulado Año Anterior 2020-01-01 - 2020-06-30	Trimestre Año Actual 2021-04-01 - 2021-06-30	Trimestre Año Anterior 2020-04-01 - 2020-06-30
<b>Estado del resultado integral [sinopsis]</b>				
Utilidad (pérdida) neta	1,036,291,000	789,206,000	619,861,000	(181,265,000)
<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	0	0	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, cambio en el valor razonable de pasivos financieros atribuible a cambios en el riesgo de crédito del pasivo	0	0	0	0
Otro resultado integral, neto de impuestos, utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital	0	0	0	0
Participación de otro resultado integral de asociadas y negocios conjuntos que no se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0	0	0
Total otro resultado integral que no se reclasificará a resultados, neto de impuestos	0	0	0	0
<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 2021-01-01 - 2021-06-30	Acumulado Año Anterior 2020-01-01 - 2020-06-30	Trimestre Año Actual 2021-04-01 - 2021-06-30	Trimestre Año Anterior 2020-04-01 - 2020-06-30
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	0	0	0	0
Resultado integral total	1,036,291,000	789,206,000	619,861,000	(181,265,000)
<b>Resultado integral atribuible a [sinopsis]</b>				
Resultado integral atribuible a la participación controladora	1,034,935,000	785,257,000	619,926,000	(180,246,000)
Resultado integral atribuible a la participación no controladora	1,356,000	3,949,000	(65,000)	(1,019,000)

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2021-01-01 - 2021-06-30	Acumulado Año Anterior 2020-01-01 - 2020-06-30
<b>Estado de flujos de efectivo [sinopsis]</b>		
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación [sinopsis]</b>		
Utilidad (pérdida) neta	1,036,291,000	789,206,000
<b>Ajustes para conciliar la utilidad (pérdida) [sinopsis]</b>		
+ Operaciones discontinuas	0	0
+ Impuestos a la utilidad	409,162,000	343,262,000
+ (-) Ingresos y gastos financieros, neto	0	0
+ Gastos de depreciación y amortización	238,076,000	214,473,000
+ Deterioro de valor (reversiones de pérdidas por deterioro de valor) reconocidas en el resultado del periodo	0	0
+ Provisiones	232,057,000	121,037,000
+ (-) Pérdida (utilidad) de moneda extranjera no realizadas	3,515,000	(331,944,000)
+ Pagos basados en acciones	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) del valor razonable	0	0
- Utilidades no distribuidas de asociadas	0	0
+ (-) Pérdida (utilidad) por la disposición de activos no circulantes	(209,000)	(32,000)
+ Participación en asociadas y negocios conjuntos	0	0
+ (-) Disminuciones (incrementos) en los inventarios	0	0
+ (-) Disminución (incremento) de clientes	(175,224,000)	(43,056,000)
+ (-) Disminuciones (incrementos) en otras cuentas por cobrar derivadas de las actividades de operación	276,477,000	(259,379,000)
+ (-) Incremento (disminución) de proveedores	(55,596,000)	(50,190,000)
+ (-) Incrementos (disminuciones) en otras cuentas por pagar derivadas de las actividades de operación	(88,341,000)	20,224,000
+ 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)	839,917,000	14,395,000
Flujos de efectivo netos procedentes (utilizados en) operaciones	1,876,208,000	803,601,000
- Dividendos pagados	0	0
+ Dividendos recibidos	0	0
- Intereses pagados	(192,345,000)	(172,462,000)
+ Intereses recibidos	4,859,000	(39,474,000)
+ (-) Impuestos a las utilidades reembolsados (pagados)	219,431,000	614,965,000
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	0	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	1,853,981,000	321,624,000
<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	209,000	32,000
- Compras de propiedades, planta y equipo	57,463,000	114,440,000
+ Importes procedentes de ventas de activos intangibles	0	0
- Compras de activos intangibles	866,174,000	572,846,000
+ Recursos por ventas de otros activos a largo plazo	0	0
- Compras de otros activos a largo plazo	0	0

Concepto	Acumulado Año Actual	Acumulado Año Anterior
	2021-01-01 - 2021-06-30	2020-01-01 - 2020-06-30
+ Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
- Anticipos de efectivo y préstamos concedidos a terceros	0	0
+ Cobros procedentes del reembolso de anticipos y préstamos concedidos a terceros	0	0
- Pagos derivados de contratos de futuro, a término, de opciones y de permuta financiera	0	0
+ Cobros procedentes de contratos de futuro, a término, de opciones y de permuta financiera	0	0
+ Dividendos recibidos	0	0
- Intereses pagados	0	0
+ Intereses cobrados	47,105,000	77,502,000
+ (-) Impuestos a la utilidad reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	0	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(876,323,000)	(609,752,000)
<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	0	150,000,000
- Pagos por otras aportaciones en el capital	0	0
+ Importes procedentes de préstamos	0	0
- Reembolsos de préstamos	13,967,000	21,941,000
- Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	0	0
- Pagos de pasivos por arrendamientos	28,452,000	29,028,000
+ Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
- Dividendos pagados	0	0
- Intereses pagados	179,417,000	160,900,000
+ (-) Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)	0	0
+ (-) Otras entradas (salidas) de efectivo	479,792,000	32,585,000
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento	257,956,000	(329,284,000)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	1,235,614,000	(617,412,000)
<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	(3,821,000)	333,630,000
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	1,231,793,000	(283,782,000)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	2,958,804,000	3,429,873,000
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	4,190,597,000	3,146,091,000

**[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	300,822,000	29,786,000	0	10,324,666,000	0	0	0	0	0
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>									
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	1,034,935,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	1,034,935,000	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	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	1,034,935,000	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	300,822,000	29,786,000	0	11,359,601,000	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	(4,933,000)	(4,933,000)	10,650,341,000	175,906,000	10,826,247,000
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>								
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>								
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	0	1,034,935,000	1,356,000	1,036,291,000
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	1,034,935,000	1,356,000	1,036,291,000
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	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	1,034,935,000	1,356,000	1,036,291,000
Capital contable al final del periodo	0	0	0	(4,933,000)	(4,933,000)	11,685,276,000	177,262,000	11,862,538,000

**[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	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	785,257,000	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	785,257,000	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	636,174,000	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	300,822,000	29,786,000	0	10,015,565,000	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	785,257,000	3,949,000	789,206,000
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	0	785,257,000	3,949,000	789,206,000
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	0	0	635,257,000	3,949,000	639,206,000
Capital contable al final del periodo	0	0	0	4,194,000	4,194,000	10,350,367,000	176,334,000	10,526,701,000

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

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2021-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2020-12-31
<b>Datos informativos del estado de situación financiera [sinopsis]</b>		
Capital social nominal	300,822,000	300,822,000
Capital social por actualización	0	0
Fondos para pensiones y prima de antigüedad	123,985,000	115,691,000
Numero de funcionarios	6	6
Numero de empleados	410	389
Numero de obreros	473	474
Numero de acciones en circulación	390,111,556	390,111,556
Numero de acciones recompradas	0	1,189,259
Efectivo restringido	0	0
Deuda de asociadas garantizada	0	0

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2021-01-01 - 2021-06-30	Acumulado Año Anterior 2020-01-01 - 2020-06-30	Trimestre Año Actual 2021-04-01 - 2021-06-30	Trimestre Año Anterior 2020-04-01 - 2020-06-30
<b>Datos informativos del estado de resultados [sinopsis]</b>				
Depreciación y amortización operativa	238,076,000	214,473,000	119,999,000	106,888,000

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

Concepto	Año Actual 2020-07-01 - 2021-06-30	Año Anterior 2019-07-01 - 2020-06-30
<b>Datos informativos - Estado de resultados 12 meses [sinopsis]</b>		
Ingresos	6,499,407,000	6,949,937,000
Utilidad (pérdida) de operación	2,435,851,000	3,385,079,000
Utilidad (pérdida) neta	1,344,964,000	2,407,913,000
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	1,344,036,000	2,408,580,000
Depreciación y amortización operativa	458,947,000	425,331,000



## [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]	Hasta 4 años [miembro]
Bancarios [sinopsis]															
Comercio exterior (bancarios)															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Con garantía (bancarios)															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Banca comercial															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros bancarios															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total bancarios															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bursátiles y colocaciones privadas [sinopsis]															
Bursátiles listadas en bolsa (quiropgrafarios)															
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 13	NO	2013-06-26	2023-03-26	6.47			1,500,000,000								
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 21 VERDE	NO	2021-04-16	2026-10-04	TIE 28 + 75						1,000,000,000					
CERTIFICADOS BURSATILES OMA 21-2	NO	2021-04-16	2028-07-04	7.83						2,486,402,000					
TOTAL					0	0	1,500,000,000	0	0	3,486,402,000	0	0	0	0	0
Bursátiles listadas en bolsa (con garantía)															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colocaciones privadas (quiropgrafarios)															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colocaciones privadas (con garantía)															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total bursátiles listados en bolsa y colocaciones privadas															
TOTAL					0	0	1,500,000,000	0	0	3,486,402,000	0	0	0	0	0
Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo [sinopsis]															
Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total otros pasivos circulantes y no circulantes con costo															
TOTAL					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Proveedores [sinopsis]															
Proveedores															
GGA CAPITAL	NO	2021-06-30	2021-06-30				110,495,000								
ICA CONSTRUCTORA SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30				22,180,000								
PROYEXTRA SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30				13,239,000								
ICA SERVICIOS DE DIRECCION CORPORATIVA	NO	2021-06-30	2021-06-30				10,386,000								
COOPERATIVA DE PRODUCCION BORQUIN CONSTRUCCIONES SC DE RL DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30				5,408,000								
AUTOVIA GOLFO CENTRO	NO	2021-06-30	2021-06-30				4,956,000								
SERVISEG SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30				4,175,000								
ACTICA SISTEMAS S DE RL DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30				4,026,000								
VCD CONSTRUCCION Y DESARROLLO SAPI DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30				3,482,000								
OPERADORA NACIONAL HISPANA	NO	2021-06-30	2021-06-30				3,439,000								

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]		
IMPACTO TOTAL EN SEGURIDAD PRIVADA INTEGRAL SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			1,534,000												
MANTENIMIENTOS INTEGRADOS DISEÑO Y COMERCIALIZACION SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			1,184,000												
SIT TELECOMUNICACIONES S DE RL MI	NO	2021-06-30	2021-06-30			1,086,000												
SEYCOCO SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			996,000												
ELEVADORES SCHINDLER SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			887,000												
EULALIO BAUTISTA CERDA	NO	2021-06-30	2021-06-30			832,000												
DIEGZA SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			765,000												
INSUMOS COMERCIALES DEL GOLFO SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			645,000												
INDUSTRIA NACIONAL DE INCINERADORES MEXICANOS SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			623,000												
AIRIS DE MEXICO SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			576,000												
INSTITUTO MEXICANO DEL PETROLEO	NO	2021-06-30	2021-06-30			551,000												
IKUSI MEXICO SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			528,000							384,000					
MAPEOS TRIDIMENSIONALES DE MEXICO SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			470,000												
CORPORATIVO DE INGENIERIA TERRESTRE SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			431,000												
A&C INTERNATIONAL BUSINESS SC	NO	2021-06-30	2021-06-30			428,000												
ACAPULCO DREAM SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			420,000												
CAME AUTOMATISMOS DE MEXICO S DE RL DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			414,000												
IRMA SHINAGAWA MONTOYA	NO	2021-06-30	2021-06-30			411,000												
GRUPO SANTA FE	NO	2021-06-30	2021-06-30			369,000												
ICA INGENIERIA SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			367,000												
OPERADORA CENTRAL DE ESTACIONAMIENTOS SAPI DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			347,000												
DRENAX SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			332,000												
CONSTRUCCION Y ARRENDAMIENTO DE MAQUINARIA DE SINALOA SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			328,000												
MEXTYPSA SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			317,000												
PROVETECNIA SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30			108,000							995,000					
VARIOS MN	NO	2021-06-30	2021-06-30			20,974,000												
SERVICIOS DE TECNOLOGIA AEROPORTUARIA, S.A. DE C.V.	NO	2021-06-30	2021-06-30										37,961,000					
SEGMAN SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30										18,234,000					
INTERCAMBIO COMERCIAL SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30										4,785,000					
SKY LEASING SAPI DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30										2,719,000					
CORPORATIVO AVANZADO DEL ORIENTE SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30										2,015,000					
ARINC DE MEXICO SA DE CV	NO	2021-06-30	2021-06-30										598,000					
VARIOS ME	NO	2021-06-30	2021-06-30										5,714,000					
<b>TOTAL</b>					<b>0</b>	<b>217,709,000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>73,405,000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total proveedores</b>					<b>0</b>	<b>217,709,000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>73,405,000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Otros pasivos circulantes y no circulantes sin costo [sinopsis]</b>																		
<b>Otros pasivos circulantes y no circulantes sin costo</b>																		
<b>TOTAL</b>					<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total otros pasivos circulantes y no circulantes sin costo</b>																		
<b>TOTAL</b>					<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total de créditos</b>																		
<b>TOTAL</b>					<b>0</b>	<b>217,709,000</b>	<b>1,500,000,000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3,486,402,000</b>	<b>0</b>	<b>73,405,000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**[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	77,861,000	1,542,879,000	0	0	1,542,879,000
Activo monetario no circulante	0	0	0	0	0
Total activo monetario	77,861,000	1,542,879,000	0	0	1,542,879,000
<b>Pasivo monetario [sinopsis]</b>					
Pasivo monetario circulante	3,755,000	74,411,000	0	0	74,411,000
Pasivo monetario no circulante	0	0	0	0	0
Total pasivo monetario	3,755,000	74,411,000	0	0	74,411,000
Monetario activo (pasivo) neto	74,106,000	1,468,468,000	0	0	1,468,468,000

**[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>				
AERONAUTICOS	2,221,547,000	0	0	2,221,547,000
NO AERONAUTICOS	718,523,000	0	0	718,523,000
CONSTRUCCION	723,307,000	0	0	723,307,000
TOTAL	3,663,377,000	0	0	3,663,377,000

## **[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 SEGUNDO TRIMESTRE DE 2021, QUE AL 30 DE JUNIO DE 2021, 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 2021-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2020-12-31
<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	840,000	831,000
Saldos en bancos	3,507,129,000	2,473,467,000
Total efectivo	3,507,969,000	2,474,298,000
<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	682,628,000	484,506,000
Otros acuerdos bancarios, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Total equivalentes de efectivo	682,628,000	484,506,000
Otro efectivo y equivalentes de efectivo	0	0
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	4,190,597,000	2,958,804,000
<b>Clientes y otras cuentas por cobrar [sinopsis]</b>		
Clientes	1,006,471,000	833,643,000
Cuentas por cobrar circulantes a partes relacionadas	338,901,000	214,209,000
<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	1,345,372,000	1,047,852,000
<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 2021-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2020-12-31
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	857,375,000	854,829,000
Total terrenos y edificios	2,566,883,000	2,564,337,000
Maquinaria	63,121,000	72,871,000
<b>Vehículos [sinopsis]</b>		
Buques	0	0
Aeronave	0	0
Equipos de Transporte	61,000	279,000
Total vehículos	61,000	279,000
Enseres y accesorios	0	0
Equipo de oficina	25,072,000	27,942,000
Activos tangibles para exploración y evaluación	0	0
Activos de minería	0	0
Activos de petróleo y gas	0	0
Construcciones en proceso	63,336,000	32,200,000
Anticipos para construcciones	0	0
Otras propiedades, planta y equipo	5,418,000	2,840,000
Total de propiedades, planta y equipo	2,723,891,000	2,700,469,000
<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	10,788,817,000	10,229,656,000
Total de activos intangibles distintos al crédito mercantil	10,788,817,000	10,229,656,000
Crédito mercantil	21,987,000	23,391,000
Total activos intangibles y crédito mercantil	10,810,804,000	10,253,047,000
<b>Proveedores y otras cuentas por pagar [sinopsis]</b>		
Proveedores circulantes	291,114,000	238,816,000
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 2021-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2020-12-31
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	97,666,000	132,936,000
Total proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	388,780,000	371,752,000
<b>Otros pasivos financieros a corto plazo [sinopsis]</b>		
Créditos Bancarios a corto plazo	0	13,502,000
Créditos Bursátiles a corto plazo	0	3,000,000,000
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	0	3,013,502,000
<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	329,809,000	350,738,000
Total de proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	329,809,000	350,738,000
<b>Otros pasivos financieros a largo plazo [sinopsis]</b>		
Créditos Bancarios a largo plazo	0	0
Créditos Bursátiles a largo plazo	4,986,402,000	1,496,886,000
Otros créditos con costo a largo plazo	0	0
Otros créditos sin costo a largo plazo	0	0
Otros pasivos financieros a largo plazo	0	0
Total de otros pasivos financieros a largo plazo	4,986,402,000	1,496,886,000
<b>Otras provisiones [sinopsis]</b>		
Otras provisiones a largo plazo	976,023,000	874,415,000
Otras provisiones a corto plazo	877,923,000	660,712,000
Total de otras provisiones	1,853,946,000	1,535,127,000
<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)	(4,933,000)



Concepto	Cierre Trimestre Actual 2021-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2020-12-31
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)	(4,933,000)
<b>Activos (pasivos) netos [sinopsis]</b>		
Activos	20,095,145,000	18,191,580,000
Pasivos	8,232,607,000	7,365,333,000
Activos (pasivos) netos	11,862,538,000	10,826,247,000
<b>Activos (pasivos) circulantes netos [sinopsis]</b>		
Activos circulantes	6,027,177,000	4,730,829,000
Pasivos circulantes	1,518,751,000	4,225,565,000
Activos (pasivos) circulantes netos	4,508,426,000	505,264,000

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2021-01-01 - 2021-06-30	Acumulado Año Anterior 2020-01-01 - 2020-06-30	Trimestre Año Actual 2021-04-01 - 2021-06-30	Trimestre Año Anterior 2020-04-01 - 2020-06-30
<b>Análisis de ingresos y gastos [sinopsis]</b>				
<b>Ingresos [sinopsis]</b>				
Servicios	3,663,377,000	2,531,436,000	2,180,791,000	634,939,000
Venta de bienes	0	0	0	0
Intereses	0	0	0	0
Regalías	0	0	0	0
Dividendos	0	0	0	0
Arrendamiento	0	0	0	0
Construcción	0	0	0	0
Otros ingresos	0	0	0	0
Total de ingresos	3,663,377,000	2,531,436,000	2,180,791,000	634,939,000
<b>Ingresos financieros [sinopsis]</b>				
Intereses ganados	47,105,000	77,502,000	27,334,000	26,834,000
Utilidad por fluctuación cambiaria	0	331,357,000	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	47,105,000	408,859,000	27,334,000	26,834,000
<b>Gastos financieros [sinopsis]</b>				
Intereses devengados a cargo	244,309,000	210,490,000	133,821,000	104,413,000
Pérdida por fluctuación cambiaria	5,825,000	0	62,822,000	12,564,000
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	250,134,000	210,490,000	196,643,000	116,977,000
<b>Impuestos a la utilidad [sinopsis]</b>				
Impuesto causado	445,365,000	344,340,000	257,609,000	(61,615,000)
Impuesto diferido	(36,203,000)	(1,078,000)	(9,916,000)	2,827,000
Total de Impuestos a la utilidad	409,162,000	343,262,000	247,693,000	(58,788,000)

## [800500] Notas - Lista de notas

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

---

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de Junio de 2021 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés) por lo tanto se opta por la opción 1 la cual se documenta en el anexo 813000. Dichos estados financieros contienen todos los ajustes, incluyendo aquellos de carácter normal y recurrente necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera, y los resultados de las operaciones. La lectura y análisis de estos estados financieros debe efectuarse conjuntamente con los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2020.

---

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

---

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

---

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

---

#### Administración de capital

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

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

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

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

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

---

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

---

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de Junio de 2021 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés) por lo tanto se opta por la opción 1 la cual se documenta en el anexo 813000. Dichos estados financieros contienen todos los ajustes, incluyendo aquellos de carácter normal y recurrente necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera, y los resultados de las operaciones. La lectura y análisis de estos estados financieros debe efectuarse conjuntamente con los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2020.

---



## [800600] Notas - Lista de políticas contables

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

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de Junio de 2021 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés) por lo tanto se opta por la opción 1 la cual se documenta en el anexo 813000. Dichos estados financieros contienen todos los ajustes, incluyendo aquellos de carácter normal y recurrente necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera, y los resultados de las operaciones. La lectura y análisis de estos estados financieros debe efectuarse conjuntamente con los estados financieros por el año que terminó el 31 de diciembre de 2020.

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

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

#### Efectivo y equivalentes de efectivo

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

<b>Efectivo y equivalentes de efectivo</b>	<b>JUNIO</b>	<b>JUNIO</b>
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Fondo fijo	840	791
Bancos	3,507,129	2,548,500
Inversiones en valores	682,628	596,800
	<b>4,190,597</b>	<b>3,146,091</b>

#### Deuda a largo plazo

La deuda a largo plazo con instituciones de crédito, emisiones de obligaciones y otros valores negociables al 30 de Junio de 2021 y 2020, antes de amortización de comisiones, se integra como sigue:

<b>Préstamos bancarios</b>	<b>JUNIO</b>	<b>JUNIO</b>
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
El 26 de marzo de 2013, se completó la colocación de Certificados Bursátiles en el mercado mexicano por Ps.1,500 millones a 10 años, a una tasa fija anual de 6.47%.	1,500,000	1,500,000
El 16 de junio de 2014, se completó la colocación de Certificados Bursátiles en el mercado mexicano por Ps.3,000 millones a 7 años, a una tasa fija anual de 6.85%.	-	3,000,000
Línea de crédito refaccionaria con Private Export Funding Corporation (PEFCO) y UPS Capital Business Credit (respaldados por Exim Bank) por 20,385 miles de dólares con garantía de los equipos de revisión de equipaje documentado a una tasa de interés Libor a tres meses más 1.25 puntos porcentuales, con pagos de principal iguales trimestrales y vencimiento en marzo de 2021.	-	29,320
El 16 de abril de 2021, se completó la colocación de Certificados Bursátiles Verdes en el mercado mexicano por Ps.1,000 millones a 5 años a una tasa variable TIIE 28 + 75 puntos base.	1,000,000	-
El 16 de abril de 2021, se completó la colocación de Certificados Bursátiles en el mercado mexicano por Ps. 2,500 millones a 7 años a una tasa fija anual de 7.83%.	2,500,000	-
	<b>5,000,000</b>	<b>4,529,320</b>
Menos:		
Comisiones y gastos por financiamiento	(13,598)	(4,566)
Porción circulante de la deuda a largo plazo	-	(3,032,940)
	<b>4,986,402</b>	<b>1,491,814</b>

Saldos y transacciones con partes relacionadas

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

<b>Cuentas por cobrar a partes relacionadas</b>	<b>JUNIO</b>	<b>JUNIO</b>
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.	-	7,964
VCD Construcción y Desarrollo, SAPI de CV	3,687	19,048
ICA Constructora, SA de CV	34,507	122,278
Autovía Golfo Centro	300,707	146,499
	<b>338,901</b>	<b>295,789</b>

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

<b>Cuentas por pagar a partes relacionadas</b>	<b>JUNIO</b>	<b>JUNIO</b>
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Seta	37,961	121,290
GGA Capital	110,495	108,535
ICA Constructora, SA de CV	22,180	40,085
ICA Constructora de Infraestructura, SA de CV	-	5,776
Operadora Nacional Hispana	3,439	4,096
VCD Construcción y Desarrollo	3,482	9,249
ICA Ingeniería	367	367
Grupo Santa Fe	369	-
Actica Sistemas	4,026	3,635
ICA Servicios de Dirección Corporativa	10,386	-
Conoisa	193	-
Autovía Golfo Centro	4,956	6,272
	<b>197,854</b>	<b>299,305</b>

## Descripción de sucesos y transacciones significativas

### Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de OMA.

La Asamblea, llevada a cabo el 21 de abril de 2021, aprobó, entre otros puntos, decretar y pagar a los accionistas un dividendo en efectivo por la cantidad de hasta \$2,000,000,000.00 (dos mil millones de Pesos 00/100 M.N.), delegando en el Consejo de Administración de OMA la facultad de determinar el monto a pagar, que será con cargo a la cuenta de utilidades retenidas, así como la fecha o fechas y forma de pago del dividendo. En el momento de dicha determinación se dará efectos a la resolución sobre el decreto de dividendos.

### OMA emite Certificados Bursátiles Verdes.

El 16 de abril de 2021, OMA emitió Ps.3,500 millones en certificados bursátiles de largo plazo en el mercado mexicano a través de dos tramos al amparo de un programa de colocación de certificados bursátiles de largo plazo actualmente vigente. Una de las emisiones fue emitida con la

categoría de bono verde. Con esta transacción, OMA se convierte en el primer operador aeroportuario en colocar un bono verde en el mercado local mexicano y el único con un bono vigente en Latinoamérica. Las emisiones consisten en:

- Certificados bursátiles verdes a 5 años (clave de pizarra: OMA21V) por Ps.1,000 millones a tasa variable TIE 28 + 75 puntos base. El pago de intereses se efectuará cada 28 días y el monto total del principal se liquidará a la fecha de vencimiento, el 10 de abril de 2026.
- Certificados bursátiles a 7 años (clave de pizarra: OMA21-2) por Ps.2,500 millones a una tasa fija anual de 7.83%. El pago de intereses se efectuará cada 182 días y el monto total del principal se liquidará a la fecha de vencimiento, el 7 de abril de 2028.

Los recursos obtenidos se utilizaron para la amortización anticipada de certificados bursátiles por Ps.3,000 millones y se utilizarán para financiar proyectos verdes elegibles, tales como proyectos de generación solar y de eficiencia energética.

#### Oferta Pública de Adquisición de Acciones por parte de Aerodrome Infrastructure S.à.r.l.

El 7 de julio de 2021 concluyó la Oferta Pública de Adquisición por parte de Aerodrome Infrastructure, S.à r.l., afiliada de Fintech Holdings, Inc., con la liquidación de la misma. En esta fecha, Aerodrome adquirió 60,155,201 acciones serie B por un total de Ps.8,241 millones, las cuales representan un 15.4% del capital social de OMA. Como resultado, Fintech Holdings, Inc. es titular, indirectamente, del 30.1% del capital social de OMA.

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

### 1. Bases de presentación y consolidación

#### a. Declaración de cumplimiento

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2021 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. Bases de preparación

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2021 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.

#### c. 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.

d. **Negocio en Marcha**

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2021 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 al 31 de diciembre de 2020;
- 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.

e. **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 intermedios no auditados al 30 de junio de 2021 (moneda de reporte) y la moneda funcional de la Entidad.

f. **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.

g. **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.

h. **Bases de consolidación de estados financieros**

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2021 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 30 de junio de cada año. Todos los saldos y transacciones entre las Entidades que integran GACN han sido eliminados en la consolidación.

## 2.Principales políticas contables

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2021 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 valuar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2021 y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Las estimaciones se basan en la información disponible y en el mejor conocimiento y juicio de la administración de acuerdo a la experiencia y hechos actuales; sin embargo, los resultados reales podrían diferir de dichas estimaciones. La Entidad ha implementado procedimientos de control para asegurar que sus políticas contables son aplicadas oportuna y adecuadamente. Aun cuando los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones, la administración de la Entidad considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

Los principios de consolidación, políticas contables y criterios de valuación utilizados en la elaboración de los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2021 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados del ejercicio 2020.

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

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

En la fecha de cierre de estos estados financieros consolidados intermedios no auditados, 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.

#### b. Transacciones en moneda extranjera

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

#### c. Efectivo y equivalentes de efectivo

Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo con vencimiento hasta de tres meses a partir de su fecha de adquisición y sujetos a riesgos poco importantes de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes de efectivo se valúan a su valor razonable.

#### d. Instrumentos financieros

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

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

#### 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 30 de junio de 2021 y 2020 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 30 de junio de 2021, 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 30 de junio de 2021 y 2020 la Entidad no cuenta con activos financieros a valor razonable a través de resultados.

*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.

*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.

*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.

*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.

**e. 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.

**f. 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 insoluta 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 proveniente 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 revalúa 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 revalúa 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 revalúa basándose en el plazo del arrendamiento modificado, descontando los pagos de renta actualizados usando una tasa de descuento actualizada a la fecha de entrada en vigor de la modificación.

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'.

#### **g. 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.

#### **h. 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.

#### **i. 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.

**j. 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.

**k. 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.

**• 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.

**m. 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.

• **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 30 de junio de 2021 y 2020, 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 periodo 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 intermedio no auditado al 30 de junio de 2021 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.

o **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.

*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.

p. **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.

---

<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
---	---

---