

## Información Financiera Trimestral

[105000] Comentarios y Análisis de la Administración .....	2
[110000] Información general sobre estados financieros .....	26
[210000] Estado de situación financiera, circulante/no circulante.....	28
[310000] Estado de resultados, resultado del periodo, por función de gasto.....	30
[410000] Estado del resultado integral, componentes ORI presentados netos de impuestos.....	31
[520000] Estado de flujos de efectivo, método indirecto .....	33
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Actual.....	35
[610000] Estado de cambios en el capital contable - Acumulado Anterior .....	38
[700000] Datos informativos del Estado de situación financiera .....	41
[700002] Datos informativos del estado de resultados .....	42
[700003] Datos informativos- Estado de resultados 12 meses.....	43
[800001] Anexo - Desglose de créditos .....	44
[800003] Anexo - Posición monetaria en moneda extranjera .....	48
[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto.....	49
[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados .....	50
[800100] Notas - Subclasificaciones de activos, pasivos y capital contable.....	51
[800200] Notas - Análisis de ingresos y gastos .....	55
[800500] Notas - Lista de notas.....	56
[800600] Notas - Lista de políticas contables.....	58
[813000] Notas - Información financiera intermedia de conformidad con la NIC 34 .....	59

## [105000] Comentarios y Análisis de la Administración

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

En el 2T17 OMA registró crecimiento en sus cifras operativas y sólidos resultados financieros. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos se incrementó 11.4%. La variación positiva en los ingresos aeronáuticos es reflejo del aumento en 8.3% del tráfico de pasajeros. En los ingresos no aeronáuticos destaca el desempeño de las actividades de diversificación, principalmente por los servicios de hotelería y OMA Carga, y el incremento en las actividades complementarias, por el crecimiento en los ingresos por revisión de equipaje documentado. La UAFIDA Ajustada creció 16.0% y el margen UAFIDA Ajustado fue de 65.1%. La utilidad de operación se incrementó 19.6% y la utilidad neta consolidada creció 14.4%.

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

- El total de tráfico de pasajeros fue de 4.9 millones, creció 8.3%. El número de pasajeros nacionales se incrementó en 8.8% y el de pasajeros internacionales creció 4.9%. Los aeropuertos de Monterrey, Chihuahua, Culiacán y Zihuatanejo fueron los que registraron mayores crecimientos en el volumen de tráfico.
- Los ingresos aeronáuticos crecieron 13.0%, principalmente por el aumento en el volumen de pasajeros y el ajuste a las tarifas específicas realizado en el 2T17.
  - El ingreso aeronáutico por pasajero fue de Ps.219.6, superior en 4.3%.
- Los ingresos no aeronáuticos aumentaron 6.8%, principalmente como efecto indirecto del incremento en el tráfico de pasajeros y el desempeño en las actividades de diversificación.
  - El ingreso no aeronáutico por pasajero fue de Ps.73.3, disminuyó 1.4%.
- La UAFIDA Ajustada<sup>[1]</sup> fue de Ps.936 millones, mayor en 16.0%. El margen UAFIDA ajustado llegó a 65.1%, creciendo 2.57 puntos porcentuales.
- La utilidad neta consolidada fue de Ps.510 millones, representando un aumento del 14.4%. Tomando como base el promedio ponderado de acciones en circulación, la utilidad neta consolidada por acción fue Ps.1.29, creció 13.0%; y la utilidad por ADS fue US\$0.57, se incrementó 14.8%.
- Las inversiones de capital, obras de mantenimiento mayor y otros gastos menores incluidos en los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) comprometidos, así como las inversiones de capital estratégicas durante el trimestre fueron de Ps.331 millones

<sup>[1]</sup> La UAFIDA Ajustada y el margen UAFIDA Ajustado excluyen la provisión de mantenimiento, así como los ingresos y costos de construcción. OMA provee el análisis y cálculo de la UAFIDA Ajustada en el anexo 800500 en la sección Información a revelar sobre información general sobre los estados financieros.

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

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V., mejor conocido como OMA, opera y administra 13 aeropuertos internacionales dentro de nueve estados en la región centro y norte de México, localizados en las ciudades de: Monterrey, el tercer más grande centro metropolitano en México; Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, importantes destinos turísticos; así como en otros nueve centros regionales y

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

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

---

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

---

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

---

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

---

### **Fuentes de Liquidez**

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

### FACTORES DE RIESGO

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

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

Al igual que en la mayoría de los aeropuertos en otros países, las tarifas cobradas a las aerolíneas y los pasajeros por los servicios aeronáuticos prestados por la Compañía están sujetas a regulación gubernamental. En 2012, 2013 y 2014 aproximadamente el 67.9%, 66.4% y 67.9% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos sujetos a tarifas máximas y aproximadamente 75.6%, 74.0% y 74.0%, respectivamente, de la suma de ingresos derivados de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. Esta regulación puede

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

Las tarifas máximas y los ajustes anuales por eficiencia de la Compañía serán renegociados en 2015.

En 2015, la SCT establecerá las tarifas máximas y los ajustes anuales por eficiencia de la Compañía para el periodo de 2016 a 2020. Para una discusión en relación al marco para el establecimiento de las tarifas máximas de la Compañía, así como para la aplicación de dichas tarifas, véase "Punto 4 del Reporte Anual - Información de la Compañía – Marco Regulatorio – Regulación de los Ingresos." La Compañía no puede predecir cuáles serán las tarifas máximas o los ajustes anuales por eficiencia para el periodo de 2016 a 2020. Cualquier cambio a las tarifas máximas o al ajuste anual por eficiencia para este ejercicio puede tener un impacto material adverso en el negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

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

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

Al determinar la tarifa máxima para el próximo período quinquenal (de 2016 a 2020), la SCT puede recibir solicitudes de diferentes entidades (por ejemplo, la Comisión Federal de Competencia (la "COFECO") y las compañías aéreas que operan en los aeropuertos de la Compañía) a imponer tarifas que pudieran modificar nuestras tarifas máximas, reduciendo nuestra rentabilidad. Por tanto, las leyes o reglamentos que regulan el negocio de la Compañía, incluyendo el procedimiento de establecimiento de tarifas y la Ley de Aeropuertos pueden ser modificadas en el futuro o sean aplicadas o interpretadas de forma tal que pudieran tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera.

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

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

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

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

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

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

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

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

Las disposiciones legales aplicables a los servicios aeronáuticos de la Compañía establecen una tarifa máxima anual para cada aeropuerto, que es la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico (la cual es equivalente a un pasajero terminal o 100 kilos de carga) que cada aeropuerto de la Compañía puede generar anualmente por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación tarifaria. Para una discusión de los lineamientos para establecer las tarifas máximas y la aplicación de las tarifas, véase "Punto 4. Información sobre la Compañía – Régimen Legal – Regulación de los Ingresos". Con fundamento en los términos de las concesiones de la Compañía, en diciembre de 2010, la SCT estableció las tarifas máximas para los aeropuertos de la Compañía durante el período comprendido del 1 de enero de 2011 al 31 de diciembre de 2015. 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 de capital 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, nuestras concesiones establecen que dicha solicitud únicamente sería aprobada si la SCT determina que han ocurrido ciertos hechos expresamente previstos en las mismas. Por tanto, dicha solicitud podría ser aprobada en el futuro. Si no se aprueba una solicitud para aumentar las tarifas máximas y la Compañía se ve afectada por las circunstancias que dieron pie a la solicitud, los resultados de operaciones y situación financiera de la Compañía podrían verse afectados de manera adversa y el valor de las acciones Serie "B" y de los ADS podría disminuir.

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

Históricamente, la Compañía ha fijado los precios de sus servicios aeronáuticos prestados por cada uno de sus aeropuertos de manera que los mismos se aproximen lo más posible a la tarifa máxima autorizada para dicho aeropuerto durante un determinado ejercicio. Por ejemplo, en 2014, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía representaron aproximadamente el 99.5% de la cantidad que esta tenía permitido generar de conformidad con las tarifas máximas aplicables a todos sus aeropuertos. No existe garantía de que en el futuro la Compañía logrará establecer precios que le permitan percibir prácticamente todos los ingresos que tiene derecho a generar por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas.

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

En el supuesto de que la Compañía exceda la tarifa máxima de un aeropuerto al cierre de un ejercicio, la SCT podría imponerle una sanción y reducir la tarifa máxima de dicho aeropuerto para el siguiente ejercicio. La imposición de sanciones por la violación de ciertos términos de las concesiones, incluyendo el excederse de la tarifa máxima de un aeropuerto, puede dar lugar a la revocación de la concesión correspondiente cuando previamente se hubiese sancionado o apercibido al concesionario por lo menos en tres ocasiones por dichas causas. La revocación de una concesión de la Compañía es causa de revocación de todas las demás concesiones de la Compañía. Para una discusión de eventos que pueden derivar en la terminación de una concesión véase "Punto 4. Información sobre la Compañía – Régimen Legal - Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados". Al día de hoy la Compañía no ha excedido esta la tarifa máxima en ningún año.

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

Nuestra intención es fijar nuestros precios lo más cerca posible a nuestras tarifas máximas permitidas y únicamente estamos facultados para ajustar nuestros precios específicos cada seis meses por inflación (o antes en caso de que ocurra una inflación acumulada del 5% con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor (excluyendo combustible)). Sin embargo, generalmente recibimos de las aerolíneas los cargos por pasajero de 30 a 60 días después de ocurrido el vuelo correspondiente. Dichas tarifas por los servicios que prestamos 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. Luego entonces, la depreciación del peso, particularmente a finales de año, podría causar que sobrepasemos nuestras tarifas máximas en uno o más de nuestros aeropuertos, lo que podría derivar en la imposición de multas y la subsecuente revocación de una o más de nuestras concesiones. Históricamente, el peso ha experimentado volatilidad significativa. Entre el 31 de diciembre de 2012 y el 31 de diciembre de 2013, el peso se depreció aproximadamente 1.1%, de \$12.96 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2012 a \$13.10 pesos por dólar al 31 de diciembre de 2013. Entre el 30 de diciembre de 2013 y el 31 de diciembre de 2014, el peso se depreció aproximadamente 12.6% de \$13.10 pesos por dólar el 30 de diciembre de 2013, a \$14.75 pesos por dólar al 31 de diciembre de 2014. Al 17 de abril de 2014, el tipo de cambio era de \$15.32 pesos por dólar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Durante la segunda mitad de 2011, el crecimiento económico global decayó debido a persistentes debilidades tales como la crisis laboral en Estados Unidos de América y las crisis de deuda gubernamental en Europa, mismas que se agravaron durante este periodo, problemas fiscales y la caída en las perspectivas del crecimiento económico, especialmente en países desarrollados. Se han planteado preocupaciones por parte del Banco Central Europeo que la reciente crisis financiera en Europa pueda afectar la actividad financiera y, por lo tanto, la recuperación económica de los E.U.A. En 2010, la economía de E.U.A. mostró una mejoría, con el producto interno bruto incrementando a una tasa real anualizada del 2.9% y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía incrementando en 6.7%. En 2011, la recuperación de la economía de E.U.A. disminuyó ligeramente, con el producto interno bruto incrementado a una tasa real anualizada del 1.7% y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía disminuyó en 7.4%. En 2012, la recuperación de la economía de E.U.A. se recuperó ligeramente, con el producto interno bruto incrementado a una tasa real anualizada del 2.2% y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía incrementando en 2.3%. En 2013, la economía de E.U.A. continuó mejorando, con el producto interno bruto incrementado a una tasa real anualizada del 2.7% y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía incrementando en 0.4%. La Oficina Presupuestaria del Congreso prevé que el PIB real incrementará en un 3.0% en 2015, el aumento más importante en casi una década. El negocio de la Compañía es particularmente dependiente de la condición en que se encuentre la economía de E.U.A. y se encuentra particularmente influenciado por las tendencias en los E.U.A. en relación con viajes de placer, consumo y turismo internacional. En 2014, 80.8% de los pasajeros internacionales atendidos en los aeropuertos de la Compañía, llegaron o salieron en vuelos con origen en o saliendo de los E.U.A.

Estas debilidades en la economía de la E.U.A. y de las economías globales continuaron durante 2012 y 2013, a pesar de la recuperación moderada en la Eurozona y a pesar de una estabilización de la economía estadounidense. En caso de una recesión, los países en vías de desarrollo, mismos que se han recuperado en gran medida de la crisis económica y financiera de 2009, podrían sufrir un nuevo impacto a través de los canales comerciales y financieros. Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en 2014 la exportación de México a los E.U.A. representó aproximadamente un 80.2% de la exportación Mexicana, 28.9% de la inversión extranjera directa en México proviene de los E.U.A. y los ingresos secundarios, que incluyen transferencias gubernamentales y privadas, recibidas de los E.U.A. fueron aproximadamente US\$13,9 mil millones, según el Buró de Análisis Económico de los E.U.A.

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

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

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

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

En 2012, 2013 y 2014, aproximadamente el 52.5 %, 51.6 %, 51.5% respectivamente, de nuestros pasajeros domésticos volaron de o hacia nuestros aeropuertos vía el AICM. Como resultado, nuestro tráfico doméstico depende en gran medida de las operaciones del AICM.

En 2014, el tráfico de pasajeros domésticos al y desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México aumentó principalmente como resultado de un incremento en la frecuencia de los vuelos de Volaris, Interjet y VivaAerobus. Las operaciones del aeropuerto pueden mantenerse como en los niveles existentes o incrementar en el futuro.

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

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

En virtud de que la gran mayoría de los vuelos internacionales involucran viajes a y desde E.U.A., la Compañía podría verse obligada a cumplir con las medidas de seguridad de la FAA además de las directivas que emitan las autoridades mexicanas. El 1 de Mayo de 2014, la Dirección General de Aeronáutica Civil publicó la circular obligatoria CO SA-17.2/10 R3, la cual establece que todas las aerolíneas deberán revisar equipaje y que todos los aeropuertos tengan equipo de revisión de equipaje que cumpla con los lineamientos establecidos. Las medidas de seguridad adoptadas para cumplir con las directrices de seguridad futuras, o en respuesta a un ataque o amenaza terrorista, podrían reducir la capacidad para atender pasajeros de los aeropuertos de la Compañía debido al incremento en las revisiones a los pasajeros y el lento funcionamiento de los puntos de revisión, y aumentar nuestros costos de operación, lo cual tendría un efecto adverso sobre el negocio, los resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

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

Históricamente, la gran mayoría de los ingresos de la Compañía se ha derivado de la prestación de servicios aeronáuticos, y su principal fuente de ingresos por dichos servicios ha sido la Tarifa de Uso de Aeropuerto ("TUA"). La TUA es aplicable a todos los pasajeros (con excepción de los diplomáticos, los infantes, los pasajeros en conexión y los pasajeros en tránsito) que salen de los aeropuertos de la Compañía, y es cobrado por las aerolíneas y entregado a esta última. En 2012, 2013 y 2014, la TUA representó el 55.8%, 54.2%, 55.5% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, y el 62.1%, 60.5% y 60.4% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. Los sucesos tales como los conflictos en el Medio Oriente y las crisis de salud pública tales como la del Síndrome Agudo Respiratorio Severo, mejor conocido como SARS, la crisis de Influenza A(H1N1) y la crisis del Ébola han afectado en el pasado en forma adversa la frecuencia y los patrones de los viajes por avión a nivel mundial.

Como consecuencia del decreto presidencial y por la preocupación de la población, muchas personas decidieron cancelar o posponer sus vuelos programados, produciendo una reducción significativa de tráfico de pasajeros y de operaciones durante el segundo trimestre de 2009. A pesar de que la Organización Mundial de la Salud (la "OMS") recomendó que las fronteras permanecieran abiertas y el tráfico internacional permaneciera sin restricciones, dichos factores que afectan el tráfico de pasajeros permanecieron sin cambios.

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

Eventos adversos domésticos podrían impactar negativamente nuestras operaciones.

El 20 de noviembre de 2014, una manifestación pacífica en la ciudad de Acapulco, en la cual los manifestantes marcharon hacia el aeropuerto de Acapulco, generaron demoras menores en los vuelos y cancelaciones. El 24 de febrero de 2015, manifestantes marcharon a través de la avenida de acceso del aeropuerto de Acapulco y bloquearon dicha avenida, lo cual generó pérdidas de vuelos por parte de pasajeros, sin embargo, el aeropuerto continuó operando regularmente. No obstante que las instalaciones del aeropuerto no fueron materialmente dañadas durante estas manifestaciones, manifestaciones futuras y disturbios en ciudades donde se encuentran ubicados nuestros aeropuertos, y donde los mismos son objetivos potenciales y pueden afectar material y adversamente nuestro negocio, resultado de operaciones, prospectos y condición financiera.

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

La alta incidencia del crimen en México, incluyendo extorsión y narcotráfico en particular, pueden tener un efecto negativo en los negocios, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía, ya que puede causar la disminución del tráfico internacional de pasajeros que se dirigen a México del extranjero. La advertencia de viaje emitida por el Departamento de Estado de E.U.A. (Buró de Asuntos Consulares) el 13 de abril de 2015 (la "Advertencia de Viaje"), recomienda a los ciudadanos norteamericanos abstenerse de realizar viajes innecesarios a los estados de Tamaulipas, Guerrero (salvo por las ciudades de Acapulco, Ixtapa y Zihuatanejo donde se recomienda viajar por crucero o por avión), las áreas del Estado de Jalisco que colindan con el Estado de Zacatecas áreas en el Estado de Nayarit que colindan con las fronteras de los Estados de Sinaloa o Durango (así como las áreas rurales y carreteras secundarias), Sinaloa (excepto por la ciudad de Mazatlán), la frontera este de Sonora, misma que colinda con el Estado de Chihuahua (así como la ciudad de Obregón y el sur de la ciudad de Navajoa), entre otras, así como estar alertas de la



seguridad al visitar estas ciudades y otras regiones tales como la zona metropolitana de Monterrey, las ciudades de Mazatlán, Zacatecas, Acapulco, Zihuatanejo, e Ixtapa y diversos estados de la república. La Advertencia de Viaje enfatiza que mientras los niveles de violencia relacionada con crímenes y la inseguridad general en Monterrey ha decrecido substancialmente en los dos últimos años, incidentes esporádicos de violencia han ocurrido.

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

No obstante que los precios internacionales del combustible, que representan un costo importante para las aerolíneas que utilizan los aeropuertos de la Compañía, han disminuido en los últimos meses, el incremento previo en el pasado en los costos de las aerolíneas, entre otros factores, han resultado en la cancelación de rutas, decremento en las frecuencias de vuelos, y en algunos casos han incluso contribuido a la presentación de solicitudes de quiebra por parte de algunas aerolíneas en años previos. Cualquier aumento en los costos del combustible puede tener un efecto adverso sobre el negocio, los resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

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

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

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

En octubre de 2008, adquirimos el 90% de las acciones de Consorcio Grupo Hotelero T2, S.A. de C.V., el cual tiene los derechos para desarrollar y operar un hotel con 287 habitaciones, con aproximadamente 5,000 metros cuadrados de espacio comercial dentro de la nueva Terminal 2 en el AICM bajo un contrato de arrendamiento con el AICM que termina en 2029. Una subsidiaria mexicana de la compañía española NH Hoteles S.A. participa con el 10% restante. El hotel de la Terminal 2 abrió en agosto de 2009. La inversión neta en el Hotel NH de la Terminal 2, al 31 de diciembre de 2014 fue de \$279,800 mil.

En septiembre 2014, el Gobierno Federal presentó el nuevo proyecto para Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, mismo que será construido sobre 4,430 hectáreas (17.1 millas cuadradas) de terrenos propiedad del Gobierno Federal localizados en la parte este del Valle de México. El nuevo aeropuerto será construido en diversas etapas. La primera etapa consiste en tres pistas con la habilidad de tener operaciones simultáneas y una capacidad de transportar a 50 millones de pasajeros anualmente. El AICM actual podría, en consecuencia ser cerrado, razón por la cual la Compañía podría no poder continuar con la operación del hotel y de las áreas comerciales, lo cual puede impactar la recuperación de la inversión en el proyecto. Adicionalmente, bajo ciertas circunstancias el AICM puede dar por terminado el contrato de arrendamiento operativo, mediando o no, una indemnización parcial para la Compañía. En caso de que AICM sea cerrado o que el AICM dé por terminado nuestro contrato de arrendamiento operativo, la Compañía podría no recuperar completamente la inversión realizada en el Hotel NH de la T2.

La Terminal 2 enfrenta el reto de mantener suficiente participación en el mercado a medida que continúa con sus operaciones. La ocupación del hotel podría no ser suficiente para recuperar nuestra inversión. Al 31 de diciembre de 2014, nuestra ocupación anual promedio disminuyó a 79.6% de 82.5% en 2013, los ingresos totales del año ascendían a \$195,742 mil en comparación con los \$176,510 mil de 2013, y las tarifas promedio anual por habitación, la cual fue de \$1,817 en 2014 en comparación con \$1,619 en 2013. La Compañía no puede asegurar que el promedio anual de ocupación del hotel o la tarifa promedio anual continúen incrementándose o que las mismas no disminuyan.

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

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

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

En 2014, aproximadamente el 76.0% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, provinieron de siete de sus 13 aeropuertos. El Aeropuerto Internacional de Monterrey generó la porción más importante de los ingresos de la Compañía.

Como resultado del importante porcentaje de los ingresos de la Compañía generado por estos siete aeropuertos, 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.

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

En caso que surgiera algún conflicto laboral con los empleados de la Compañía, incluyendo conflictos con sus empleados sindicalizados (mismos que al 31 de diciembre de 2014, representaban el 56.7% de los empleados totales), los eventos resultantes de dichos conflictos tales como huelgas u otros conflictos que pudieran surgir con respecto a nuestra plantilla laboral, podrían tener un efecto negativo sobre sus resultados de operación.

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

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

Del total de los ingresos aeronáuticos generados en los aeropuertos de la Compañía en 2014, Aeroméxico y sus filiales representaron el 26.6%, VivaAerobus representó el 18.9%, Interjet representó el 17.4% y Volaris representó 11.0%. En años recientes, aerolíneas de descuento, aerolíneas chárter y aerolíneas de bajo costo así como otros participantes nuevos en el mercado han representado una proporción creciente del mercado aeronáutico comercial en México. En 2014, los pasajeros de aerolíneas de descuento, aerolíneas chárter o de bajo costo como VivaAerobus, Interjet, y Volaris constituyeron aproximadamente el 47.3% de nuestro tráfico de pasajeros comerciales.

Ninguno de los contratos de la Compañía celebrados con aerolíneas las obliga a continuar proporcionando servicios en nuestros aeropuertos, y si alguno de nuestros clientes clave reduce el uso en nuestros 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. Nuestras actividades y el resultado de nuestras operaciones podrían verse adversamente afectados si no continuamos generando porciones comparables de ingresos de nuestros clientes clave.

En adición, la legislación mexicana prohíbe a las aerolíneas extranjeras el transporte de pasajeros de una locación en México a otra (salvo que el vuelo se haya originado fuera de México), lo que limita el número de aerolíneas que proporcionan el servicio de transporte aéreo doméstico en México. Consecuentemente, estimamos continuar generando una parte significativa de nuestras utilidades de vuelos domésticos de un número limitado de aerolíneas.

México y E.U.A. han sido parte de un convenio bilateral, según el mismo fue modificado el 21 de noviembre de 2014 (al 23 de abril de 2015, dicha reforma no ha sido publicada en el DOF). Dicha modificación prevé el 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. 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 nuestros aeropuertos. Esta modificación no entrará en vigor sino hasta el 1 de enero de 2016.

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

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

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

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

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

Posteriormente, la Compañía celebró una serie de convenios con la Cámara Nacional de Aerotransportes ("CANAERO") y la SCT (el más reciente en enero del 2013, cubriendo el periodo del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2015) por virtud del cual resolvimos los conflictos existentes con las principales aerolíneas y establecimos precios específicos para los servicios aeronáuticos regulados aplicables a dichas aerolíneas. Históricamente, las cantidades pagadas conforme a los convenios con CANAERO no han sido substanciales y no esperamos que el convenio actual o cualquier convenio similar que se celebre en el futuro con la CANAERO tengan un efecto material adverso sobre nuestros resultados de operación.

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

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

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

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

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

Adicionalmente, la Compañía depende de algunos servicios complementarios suministrados por terceros, tales como los de suministro de alimentos preparados (*catering*) y manejo de equipaje. Por ejemplo, Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana, conjuntamente controlaban a Servicios de Apoyo en Tierra ("SEAT") bajo un contrato de fideicomiso. SEAT llegó a ser el mayor proveedor de servicios de manejo de equipaje dentro de nuestros aeropuertos. En diciembre de 2010, la Dirección General de Aeronáutica Civil resolvió que SEAT no cumplía con las disposiciones del Artículo 54 de la Ley de Aeropuertos y ordenó a Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana, cada uno, constituir una sociedad para prestarse a sí mismo los servicios complementarios y otra sociedad para prestar servicios a terceros. SEAT dejó de operar el 11 de mayo de 2011. Grupo Aeroméxico constituyó la sociedad Estrategias Especializadas de Negocios, S.A. de C.V. para prestarse a sí misma los servicios complementarios y constituyó también la sociedad Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V. para prestar los servicios a terceros. Ambas sociedades han sido autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y están en operación desde el 12 de mayo de 2011. En caso de que cualesquier prestadores de servicios, incluyendo a Administradora Especializada de Negocios, S.A. de C.V., 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, resultaría en un incremento a los costos de la Compañía y tendría un efecto adverso en sus resultados de operación.

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

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

Otros operadores aeroportuarios que han impugnado las determinaciones de impuestos prediales similares se han visto obligados a presentar fianzas para garantizar sus obligaciones en caso de que los procedimientos respectivos se resuelvan en su contra. En el supuesto de que la Compañía se vea obligada a presentar fianzas similares en el futuro, los términos de dichas fianzas podrían limitar su capacidad para pagar dividendos o de otra forma limitar su flexibilidad.

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

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

El 19 de noviembre de 2014 y el 3 de marzo de 2015, se presentó a la Cámara de Diputados una iniciativa de reforma al artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para eliminar la disposición que exenta el pago de derechos por el uso de bienes del dominio público. La iniciativa fue enviada a la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados para su revisión. Al 23 de abril de 2015, no se ha adoptado acto legislativo alguno en relación con las reformas propuestas. De ser adoptada, la iniciativa podría causar un efecto substancial en los negocios, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

#### **Reformas recientes a la Ley de Amparo pueden afectar nuestras operaciones.**

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

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

El 14 de octubre de 2014, el Juzgado de Distrito emitió sentencia en favor del aeropuerto de Monterrey. El 19 de noviembre de 2014, el Municipio de Apodaca apeló la sentencia ante el Tribunal Colegiado de Distrito.

El 4 de febrero de 2015, el Municipio de Apodaca solicitó al Juzgado de Distrito ejercer la facultad de atracción para conocer y resolver el recurso de revisión interpuesto por dicho Municipio en contra de la sentencia de 14 de octubre de 2014. El 6 de marzo de 2015, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió analizar la solicitud de facultad de atracción.

Por otra parte, el Municipio de Apodaca promovió en el mes de febrero de 2014, una Controversia Constitucional en contra del Gobierno Federal por la autorización del Programa Maestro de Desarrollo 2011-2016 del aeropuerto de Monterrey, así como los oficios de autorización de las mismas obras de construcción, incluyendo el hotel de la terminal B, materia del amparo. La Suprema Corte de Justicia de la Nación admitió a trámite la controversia constitucional y negó al Municipio de Apodaca la suspensión solicitada de las autorizaciones impugnadas, por lo que el Municipio de Apodaca impugnó mediante recurso de reclamación la resolución; sin embargo, dicha impugnación fue resuelta desfavorablemente al Municipio de Apodaca, negando la petición para suspender las obras que se realizan en el aeropuerto y el PMD.

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

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

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

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

Periódicamente, las regiones norte y centro del país se ven afectadas por lluvias torrenciales y huracanes (especialmente durante los meses de julio a septiembre), y, dependiendo de la región, por sismos y actividad volcánica. Adicionalmente, los aeropuertos internacionales de, Mazatlán, Culiacán y Acapulco son susceptibles a inundaciones esporádicas como resultado de las lluvias torrenciales. Los desastres naturales pueden obstaculizar las operaciones de la Compañía, dañar la infraestructura necesaria para sus operaciones, o afectar en forma adversa la llegada de vuelos y los destinos atendidos por sus aeropuertos. Cualquiera de estos eventos pudiera reducir el volumen tanto en tráfico de pasajeros como de carga. Si se llegaran a presentar desastres naturales en destinos atendidos por la Compañía, se podrían afectar en forma adversa sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera.

En julio del 2013, precipitaciones equivalentes al promedio anual de precipitación causaron el desbordamiento de los ríos Cacahuatiles y Nogales y la interrupción parcial de operaciones por 14 horas en el aeropuerto de Chihuahua. Adicionalmente, en septiembre de 2013, El Huracán Manuel pegó en la costa del Pacífico de México, afectando los aeropuertos de Acapulco y Zihuatanejo. El aeropuerto de Acapulco suspendió operaciones por cinco días e implementó un "puente aéreo" para la evacuación de un total de 28,724 pasajeros atrapados y no cobró cuotas a las aerolíneas o a los pasajeros durante dichas operaciones. Los costos relacionados con el pasillo telescópico y el daño a los aeropuertos de Acapulco, Chihuahua y

Zihuatanejo como resultado de dichas tormentas no tuvo un impacto material en los resultados financieros de la Compañía. En el aeropuerto de Acapulco, la Compañía tuvo \$51,561 mil en daños estimados.

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, si se producen pérdidas las pérdidas causadas por daños a las instalaciones pueden exceder los límites previamente establecidos en cualquiera de los seguros de la Compañía.

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

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

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

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

De conformidad con las leyes laborales aplicables, los subcontratistas están obligados a registrar a sus trabajadores en el Instituto Mexicano del Seguro Social ("IMSS") y cualquier entidad que contrate los servicios de un subcontratista que no esté en cumplimiento con dichas leyes, es solidariamente responsable por el pago de obligaciones del seguro social así como por cualquier sanción aplicable. Por lo tanto, si los subcontratistas que prestan sus servicios en nuestros aeropuertos no tienen a sus empleados registrados en el IMSS, podríamos ser responsables solidarios del pago de obligaciones de seguridad social que aquéllos puedan tener, así como por cualquier sanción aplicable.

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

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

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

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

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

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

Con el objeto de lograr la expansión futura del aeropuerto de Monterrey, en febrero y junio de 2007, marzo y mayo de 2008, julio y diciembre de 2009 y febrero, julio y diciembre de 2010, concluimos con la adquisición de terrenos que rodean el aeropuerto por un total de 777 hectáreas (3 millas cuadradas) de superficie incluyendo la construcción de una segunda pista por un precio total de \$1, 559,381 mil (US\$121.3 millones). Mejoras hechas por la Compañía a las instalaciones del aeropuerto, pero no incluidas en el Plan Maestro de Desarrollo, podrán ser reconocidas por la Dirección General de Aviación Civil ("DGAC") como parte de las inversiones hechas por la Compañía en la concesión del aeropuerto. La Compañía recibió autorización de la DGAC para recolocar \$386,538 mil (monto expresado en pesos nominales de 2009) en inversiones incluidas en el

programa maestro de desarrollo del Aeropuerto Internacional de Monterrey 2011-2015. El resto de las inversiones pueden no ser reconocidas por la SCT en un futuro.

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

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

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

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

La Compañía es dependiente de una variedad de sistemas de información necesarios para la operación exitosa de su negocio. El correcto funcionamiento de estos sistemas es crucial para la operación y manejo de los negocios de la Compañía. Adicionalmente, estos sistemas pueden requerir modificaciones o actualizaciones debido a los cambios de tecnología o el crecimiento de nuestro negocio. Estos cambios pueden obstaculizar o resultar costosos para nuestras 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 de nuestro control, 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, nuestros sistemas de información se encuentran protegidos con sistemas de respaldo, incluyendo protecciones físicas y de software localizados fuera de nuestras oficinas por motivos de seguridad, y con un sitio frío en ciertos sistemas 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 nuestros sistemas de información y son revisados de manera periódica por consultores externos. Las medidas adoptadas para proteger nuestros sistemas e información, pueden no ser las adecuadas. Cualquier falla, interrupción o violación a la seguridad de nuestros sistemas, incluyendo los sistemas de respaldo, podría tener un impacto adverso en nuestras operaciones.

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

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

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

Existen áreas protegidas por las leyes ambientales mexicanas dentro de los terrenos de los Aeropuertos Internacionales de Acapulco y de Zihuatanejo, y existen restricciones para la construcción o desarrollo de cualquier infraestructura dentro de estas áreas. De conformidad con la NOM-059-2001 de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ("SEMARNAT"), los manglares son una especie protegida, cuya remoción constituye un delito.

Para la construcción de nuevos edificios, extensiones y/o modificaciones a los aeropuertos que incluyan la remoción parcial o total de vegetación forestal para actividades no forestales, es necesario obtener autorización para el cambio de uso de área forestal, en términos de lo previsto por la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable.

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. Algunos de los aeropuertos de la Compañía, tales como el Aeropuerto Internacional de Monterrey y de Ciudad Juárez son afectados por estas disposiciones que pueden limitar el crecimiento en el futuro de la infraestructura y las operaciones en estos aeropuertos.

Varios aeropuertos internacionales de la Compañía (tales como los aeropuertos de Ciudad Juárez, Tampico y Torreón) están ubicados en zonas urbanas con una gran densidad de población las cuales están sujetas a una regulación ambiental más estricta (incluyendo restricciones a la contaminación por ruido y de emisiones de contaminantes) que pueden limitar la capacidad de la Compañía para ampliarse. Lo anterior podría afectar en forma adversa los resultados de operación de la Compañía.

Adicionalmente, el cumplimiento con la legislación ambiental que se promulgue en el futuro podría obligar a la Compañía a incurrir en costos adicionales para garantizar que sus aeropuertos cumplan con la misma, y en el supuesto de que la Compañía incumpla con lo dispuesto por la legislación ambiental vigente o futura, la misma podría verse sujeta a la imposición de multas y otras sanciones.

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

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

Adicionalmente, el cumplimiento con futuras regulaciones en materia de cambio climático podría requerir un incremento en costos, y si la Compañía no cumple con regulaciones ambientales actuales o futuras, podría ser sujeta a multas u otras sanciones.

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

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

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

La OACI estableció normas de seguridad que exigen una revisión integral del equipaje documentado en todos los vuelos comerciales internacionales a partir de enero de 2006, y en todos los vuelos comerciales nacionales a partir de julio de 2006, para la detección de explosivos. En algunos países, tales como E.U.A., el gobierno federal (en el caso de E.U.A., a través de la Administración de Seguridad del Transporte) es el responsable de realizar la revisión del equipaje documentado. La Compañía adquirió y completó la instalación de nuevos equipos de revisión de equipaje en todos nuestros aeropuertos para facilitar el cumplimiento de las nuevas normas de revisión de equipaje. 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. El 1 de mayo de 2014, la Dirección General de Aeronáutica Civil publicó la Circular CO SA-17.2/10 R3 de carácter obligatorio, misma que sustituye a la Circular CO SA-17.2/10 R2, que tenía el carácter obligatorio y requiriendo la nueva circular 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. A pesar de que la legislación mexicana responsabiliza a las aerolíneas de la revisión del equipaje, la compra, instalación y operación del equipo podría incrementar la exposición de la Compañía a responsabilidad derivada de su involucramiento en el proceso de revisión.

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

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

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

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

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

#### **Riesgos relacionados con los Accionistas de la Compañía.**

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

Aeroinvest es propietario, directa o indirectamente, del 36.2% del capital social de la Compañía. Aeroinvest directamente es propietario de acciones Serie "B" que representan el 23.8% de la totalidad del capital social y de acciones Serie "A" de SETA que representan el 74.5% de su capital social. SETA, por su parte, es propietaria de las acciones Serie "BB" y de las acciones Serie "B" que conjuntamente representan el 16.7% del capital social de la Compañía. En términos de los estatutos de la Compañía, SETA (como titular de las acciones Serie "BB") tiene derecho a presentar al Consejo de Administración el nombre o nombres de los candidatos para ocupar el cargo de director general de la Compañía, a nombrar y remover a la mitad de los funcionarios ejecutivos, que actualmente incluyen al director de finanzas, al director de operaciones y al director comercial de la Compañía, así como a elegir a tres miembros del Consejo de Administración de la Compañía. SETA (como titular de las acciones Serie "BB") también tiene, en términos de los estatutos de la Compañía, el derecho de veto de ciertas acciones que requieran aprobación de los accionistas de la Compañía (incluyendo el pago de dividendos, reforma de los estatutos de la Compañía, así como la modificación a su derecho de designar a ciertos altos ejecutivos). Adicionalmente, la mayoría de los asuntos votados por el Consejo de Administración de la Compañía requieren el voto favorable de los consejeros nombrados por los accionistas de la Serie "BB". Si en cualquier momento antes del 14 de junio de 2015, SETA fuera titular de menos del 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie "BB", perderá sus derechos de veto (conservando sus derechos especiales). Si en cualquier momento después del 14 de junio de 2015, SETA fuera titular de menos del 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie "BB", dichas acciones serán convertidas en acciones Serie "B" y, por tanto, SETA perdería sus derechos especiales. Mientras que SETA mantenga por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie "BB", ya sea antes o después del 14 de junio de 2015, esta conservará todos sus derechos especiales. Conforme a los estatutos sociales de la Compañía, el contrato celebrado con SETA para la provisión de servicios de administración y consultoría, (el "Contrato de Asistencia Técnica"), el contrato de participación que establece los derechos y obligaciones de cada parte involucrada en la privatización (incluyendo a SETA) (el "Contrato de Participación") y el Fideicomiso con Bancomext al cual SETA ha afectado sus acciones (el "Fideicomiso Bancomext"), SETA tenía la obligación de mantener al menos el 51% de las acciones Serie "BB" hasta el 14 de junio de 2007, después de esa fecha estaba facultado a transferir hasta un octavo de dicho 51% durante cada año posterior. A la fecha, SETA no ha ejercido su derecho de transferir sus 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".

En caso de terminación del Contrato de Asistencia Técnica, las acciones Serie "BB" serían convertidas 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 cualesquiera acciones Serie "BB", tiene la obligación de nombrar y nominar a los mismos consejeros y funcionarios que actualmente está facultado a nombrar en términos de los estatutos de la Compañía. El Contrato de Asistencia Técnica establece ciertos requisitos que los miembros del Consejo de Administración de la Compañía que nombren deben cumplir. El Contrato de Asistencia Técnica permanecerá vigente hasta el 14 de junio de 2015, y se renovará automáticamente por un periodo adicional de cinco años, y se renovará automáticamente por periodos sucesivos de cinco años, salvo que alguna de las partes disponga lo contrario. Para mayor información respecto de la renovación del Contrato de Asistencia Técnica véase "Punto 7. Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Operaciones con Partes Relacionadas – Convenios con SETA."

Los derechos de veto de SETA, como tenedor de por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie "BB", y su derecho a nominar, designar y remover a ciertos consejeros y funcionarios válidos hasta el 14 de junio de 2015, 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 adición a dichos derechos especiales de SETA, Aeroinvest tiene derecho bajo la legislación mexicana a designar a un consejero del Consejo de Administración de la Compañía por cada 10% del capital social de la Compañía del que sea titular. Por lo tanto, la tenencia accionaria de Aeroinvest de 23.8% del capital social de la Compañía, le otorga el derecho de designar a dos miembros del Consejo de Administración. SETA y Aeroinvest son subsidiarias de Empresas ICA, S.A.B. de C.V. ("Empresas ICA").

El 1 de abril de 2015, el Consejo de Administración de la Compañía convocó a los accionistas de la Compañía a la Asamblea General Anual Extraordinaria de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2015. Entre otros puntos y a solicitud de uno de los accionistas sin control de la Compañía, la convocatoria está solicitando la aprobación o no aprobación de la renovación del Contrato de Asistencia Técnica.

Los intereses de SETA y Aeroinvest 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 Aeroinvest y los funcionarios nominados o designados por ellos no pueden ejercer sus derechos en favor de los intereses de los demás accionistas de la Compañía.

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

Actualmente, SETA y Aeroinvest ejercen una influencia significativa en el Consejo de Administración de la Compañía, según se describe anteriormente. Los estatutos de la Compañía y algunos de los contratos celebrados en relación con el proceso de privatización establecieron la obligación de SETA de mantener al menos el 51% de las acciones Serie "BB" hasta el 14 de junio de 2007, después de esa fecha estaba facultado a transferir hasta un octavo de dicho 51% durante cada año posterior. SETA, como titular de las acciones Serie "BB", está facultado a presentar al Consejo de Administración el nombre o nombre de los candidatos para ocupar el cargo de director general y nombrar y remover a la mitad de los



funcionarios ejecutivos, que actualmente incluyen al director financiero, al director operativo y al director comercial de la Compañía y a elegir a tres miembros del Consejo de Administración de la Compañía. La eliminación de dichos derechos de los estatutos de la Compañía, requiere del consentimiento de SETA mientras que sea titular de acciones Serie "BB" que representen al menos el 7.65% del capital social de la Compañía. En caso de que SETA no cumpla con el mínimo establecido, el consejo puede cambiar sustancialmente y las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas adversamente. En caso de terminación del Contrato de Asistencia Técnica, SETA dejará de tener los derechos especiales derivados de las acciones Serie "BB", lo cual puede afectar adversamente e interrumpir las operaciones de la Compañía.

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

El 15 de mayo de 2013, la Compañía presentó un programa para la oferta de acciones "*shelf registration statement*" a través de la Forma F-3 ante la *Securities and Exchange Commission* ("SEC"), el cual le permite al accionista vendedor descrito en dicho formato, Aeroinvest, a ofrecer, de tiempo en tiempo, hasta 100,000,000 acciones Serie B, directamente, o mediante ADS. El 12 de julio de 2013, Aeroinvest vendió 69, 000,000 acciones representativas de aproximadamente 17.25% del capital social de la Compañía.

Ventas futuras de cantidades substanciales de nuestro capital social, o la percepción de que dichas ventas futuras puedan ocurrir, pueden traer el precio de nuestras acciones Serie B y ADS a la baja. De conformidad con el "*shelf registration statement*" de la Compañía, Aeroinvest se encuentra autorizados a vender las 31, 000,000 acciones Serie B remanentes, registradas bajo el "*shelf registration statement*", directamente o a través de ADS. Cualquiera de esas ventas puede traer el precio de las acciones Serie B y ADS de la Compañía a la baja. El precio de las acciones Serie B y ADS puede no recobrase de dicha depreciación en el valor.

### Riesgos relacionados con México

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

En 2012, 2013 y 2014, los pasajeros terminales nacionales han representado aproximadamente el 85.5%, 86.2% y 86.4% 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 prevaletes de tiempo en tiempo 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.

En 2011, el Producto Interno Bruto ("PIB") aumentó en un 4.0% y la inflación alcanzó un 3.8%. En 2012, el PIB aumento en un 3.9% y la inflación alcanzó un 3.6%. En 2013, el PIB se incrementó en un 1.1% y la inflación alcanzó un 4.0%. En 2014, el PIB aumento en un 2.1% y la inflación alcanzó 4.1%.

Durante el 2014, el promedio de las tasas de interés de referencia en México disminuyó en un 12.9% comparado con el 2013. Las tasa de interés anualizada de Certificados de la Tesorería de la Federación ("CETES") a 28 días promedió aproximadamente, 4.4%, 4.2%, 4.2%, 3.8% y 3.0% para 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014, respectivamente. En caso de que la Compañía incurra en deuda denominada en pesos, ésta podría ser a tasas de interés elevadas.

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

Desde inicios de 2011, Grupo Aeroméxico, Interjet, VivaAerobus y Volaris han incrementado gradualmente el número de operaciones para recuperar el mercado nacional después de que Grupo Mexicana entro en el procedimiento de Concurso Mercantil en 2010 (véase "Punto 8. Información Financiera-Procedimientos Legales-Procedimiento de Concurso Mercantil Grupo Mexicana", y empezaron a volar con equipos de mayor capacidad. Respecto del mercado internacional que tenía Grupo Mexicana, únicamente la ruta Zacatecas-Oakland no ha sido retomada por alguna otra aerolínea.

Adicionalmente, 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, nuestro negocio, situación financiera, perspectivas y resultados de operación podrían verse afectados en forma adversa debido a, entre otras cosas, la disminución en la demanda de servicios de transporte. Sucesos similares a los antes descritos pueden ocurrir, o que la repetición de éstos puede afectar en forma adversa sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera.

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

El gobierno multi-partidista es todavía relativamente nuevo en México y nuevas iniciativas legislativas pueden resultar en condiciones económicas o políticas que pueden afectar de manera adversa y significativa el negocio.

Cambios significativos en las leyes, políticas públicas y regulaciones, puede asimismo afectar el ambiente político y económico de México, y consecuentemente, puede contribuir a la incertidumbre económica y aumentar la volatilidad de los mercados de capitales mexicanos y de los valores emitidos por las compañías mexicanas. En adición, toda vez que en la elección del Congreso del 1 de julio de 2012, ninguno de los partidos obtuvo una clara mayoría, puede ocurrir un estancamiento político y gubernamental.

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

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

En 1995, tras la devaluación del peso y la crisis económica de 1994, el volumen total de tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía (que en ese entonces eran operados por otra empresa) disminuyó con respecto al de los años anteriores como reflejo de la disminución en el volumen de tráfico de pasajeros a nivel nacional. Entre el 31 de diciembre de 2012 al 31 de diciembre de 2013, el peso se depreció aproximadamente 1.1% de \$12.96 pesos por dólar a \$13.10 pesos por dólar. Entre el 31 de diciembre de 2013 y el 31 de diciembre de 2014 el precio se depreció aproximadamente en 12.6% de \$13.10 pesos por dólar a \$14.75 pesos por dólar. Posteriormente, el peso continuó a depreciarse, alcanzando \$15.32 pesos por dólar el 17 de abril de 2015.

Una depreciación del peso afecta nuestro negocio 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 nuestros resultados de operación; y (ii) tenemos 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 2014, teníamos US\$19.2 millones en pasivos denominados en dólares.

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

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

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

En los últimos años el gobierno ha reformado el régimen fiscal de las empresas, incluyendo la Compañía. Los términos de las concesiones de la Compañía no la eximen de cualesquiera 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 nuestros resultados de operación en cada uno de los años del 2007 al 2013. Ver "Punto 5. Revisión Operativa y Financiera y Prospectos – Impuestos". Adicionalmente, las reformas constitucionales o de otras leyes también podrían tener un efecto adverso significativo sobre su negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía.

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

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

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

Los precios de mercado de los valores de emisoras mexicanas pueden verse afectados, en distinta medida, por las condiciones económicas y de mercado imperantes en otros países. Aun cuando las condiciones económicas de estos países pueden ser substancialmente distintas de las condiciones imperantes en México, las reacciones de los inversionistas ante los sucesos ocurridos en cualquiera de dichos países pueden tener un efecto adverso sobre los precios de mercado de los valores de emisoras mexicanas. En los últimos años, los precios de los valores representativos

tanto de deuda como de capital se han visto afectados en forma adversa por la drástica caída en los mercados de valores asiáticos y las crisis económicas de Rusia, Brasil, Argentina, Venezuela, Portugal, Italia, Grecia, España y Emiratos Árabes Unidos.

Adicionalmente, en los últimos años 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. El mercado de los valores emitidos por la Compañía puede verse afectado en forma adversa por los acontecimientos que ocurran en otros países.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Riesgos relacionados con nuestros ADS.**

Puede no tener derechos de preferencia en futuras emisiones.

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

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

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

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

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

---

## Resultados de las operaciones y perspectivas [bloque de texto]

---

### Resultados Operativos Consolidados Trimestrales

#### *Operaciones, Pasajeros y Carga*

Derivado de la optimización de flota de diferentes aerolíneas, la **oferta de asientos** en OMA se vio beneficiada con un incremento de 4.4% para llegar a un total de 6,508,664 asientos disponibles.

El número de **operaciones totales** fue de 83,342; decrecieron 6.2%. Las operaciones nacionales disminuyeron 6.7% y las internacionales se redujeron en 2.2%.

El **total de tráfico de pasajeros** creció 8.3% (+377,446 pasajeros). La mezcla de pasajeros fue de 88.4% nacionales y 11.6% internacionales. Del total de pasajeros, 98.4% provinieron de la aviación comercial. Los aeropuertos con mayor contribución fueron: Monterrey, el cual aportó 50.0%; Culiacán, que generó el 9.5%; y Chihuahua, que representó el 7.3%.

El **tráfico de pasajeros nacionales** se incrementó 8.8% (+350,978 pasajeros). Diez aeropuertos de OMA registraron crecimiento, siendo los más importantes: el aeropuerto de Monterrey (+9.7%; +189,412 pasajeros), por un mayor número de pasajeros en las rutas a Cancún y Guadalajara; los aeropuertos de Chihuahua (+21.2%; +58,066) y Culiacán (+13.5%; +54,613 pasajeros), derivado de un incremento de tráfico de pasajeros en las rutas a Ciudad de México y Guadalajara; así como el aeropuerto de Ciudad Juárez (+8.8%; +23,671) por un mayor tráfico en las rutas a Guadalajara y Monterrey. Por otro lado, los aeropuertos de Reynosa (-9.7%, -13,617 pasajeros) y Durango (-13.0%, -12,797) tuvieron el mayor decremento principalmente por un menor número de pasajeros en la ruta a la Ciudad de México.

El **tráfico de pasajeros internacionales** se incrementó 4.9%. Once aeropuertos de OMA registraron crecimiento, destacando Monterrey (+3.3%; +10,161 pasajeros) por el aumento de pasajeros en las rutas a Detroit, Chicago y Atlanta; Zacatecas (+18.7%; +5,483) derivado de un incremento de tráfico de pasajeros en las rutas a Chicago y Los Ángeles; así como Durango (+56.0%; +5,287) por el incremento de tráfico en la ruta a Los Ángeles.

El volumen de **carga aérea** registrado en los aeropuertos de OMA aumentó 7.1%. Del total de carga aérea, 60.1% fue carga nacional y 39.9% fue internacional.

#### *Operaciones Comerciales*

OMA desarrolla su estrategia comercial a través de la mejora continua de la oferta de servicios dentro de los aeropuertos. Dicha estrategia se tradujo en la implementación de 16 iniciativas comerciales de diferentes giros durante el trimestre, tales como servicios financieros, comunicaciones, tiendas y promoción de hoteles. El nivel de ocupación en las áreas comerciales de OMA cerró en 97.4%.

**Operaciones Servicios de Hotelería**

- **Hotel NH Collection T2:** registró una tasa de ocupación promedio de 87.5%, con un incremento del 5.1% en la tarifa promedio por habitación, la cual llegó a Ps.2,226. Lo anterior se tradujo en un crecimiento del 13.1% en ingresos para totalizar Ps.63 millones.
- **Hotel Hilton Garden Inn:** registró una tasa de ocupación promedio de 73.5%, con un incremento del 3.0% en la tarifa promedio por habitación, llegando a Ps.2,023. Lo anterior se tradujo en un ligero crecimiento en ingresos para totalizar Ps.22 millones.

**Operaciones OMA Carga**

- **OMA Carga:** registró un crecimiento de 16.6% en ingresos, totalizando Ps.37 millones, derivado de un incremento en los servicios de logística de carga aérea y terrestre. Durante el trimestre, se manejaron un total de 8,259 toneladas en el almacén, con un crecimiento de 13.0%.

**Operaciones Servicios Industriales**

- **OMA VYNMSA Aero Industrial Park:** las dos naves industriales arrendadas generaron ingresos por Ps.3 millones en el trimestre. La tercera nave de 5,000 m2 y la cuarta nave industrial de 10,500 m2 se encuentran en proceso de comercialización.

---

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

---

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

Los **ingresos aeronáuticos** fueron de Ps.1,079 millones; crecieron 13.0%, principalmente por un mayor volumen de pasajeros y por el ajuste en las tarifas específicas llevado a cabo en el 2T17. En consecuencia, los ingresos por la TUA nacional aumentaron 13.2%; los ingresos por la TUA internacional crecieron 22.5%; y los ingresos por servicios aeroportuarios se incrementaron 1.5%.

En los ingresos aeronáuticos, el aeropuerto de Monterrey contribuyó con el 47.4%, el aeropuerto de Culiacán con el 9.3%, el aeropuerto de Chihuahua con el 7.3%, y el aeropuerto de Ciudad Juárez con el 6.0%.

El ingreso aeronáutico por pasajero fue de Ps.219.6, creció 4.3%.

Los **ingresos no aeronáuticos** fueron de Ps.360 millones; crecieron 6.8%, representan 25.0% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. El crecimiento reflejado es principalmente por las actividades de diversificación.

El ingreso no aeronáutico por pasajero fue de Ps.73.3, menor en 1.4%; y excluyendo los ingresos generados por las actividades de diversificación fue de Ps.47.0.

**Las actividades comerciales** aportaron Ps.3 millones adicionales (+2.0%). Los giros con mayores variaciones fueron:

- Tiendas (+12.2%; +Ps.3 millones), debido al incremento de participaciones por las ventas de las tiendas que iniciaron operación en 2016, el aumento de tráfico de pasajeros y la apertura de dos nuevos establecimientos en el 2T17.
- Restaurantes (+10.1%; +Ps.2 millones), derivado del incremento de participaciones por consolidación de aperturas efectuadas a finales de 2016, el aumento de tráfico de pasajeros y la apertura de dos nuevos establecimientos en el 1T17.
- Arrendadoras de Autos (+10.8%; +Ps.2 millones), debido a una mayor participación por las ventas derivadas del crecimiento de tráfico de pasajeros, así como por la consolidación de las aperturas de 2016 y mejora de condiciones contractuales con los socios comerciales.
- Publicidad (-16.9%, -Ps.6 millones), por un efecto de transición derivado del cambio de mobiliario que se está llevando a cabo en el presente año.

Las **actividades de diversificación** contribuyeron con Ps.15 millones adicionales (+13.2%); los mayores factores de crecimiento fueron los servicios de hotelería (+9.1%; +Ps.7 millones) y OMA Carga (+16.6%; +Ps.5 millones).

Las **actividades complementarias** generaron Ps.4 millones adicionales (+8.1%), principalmente por mayores ingresos en el servicio de Revisión de Equipaje Documentado.

Los **ingresos de construcción** representan el valor de las mejoras en bienes concesionados realizadas durante el trimestre, sumando en el periodo Ps.300 millones y reflejando un crecimiento de 540.7%. Estos ingresos son iguales a los **costos de construcción** registrados en el trimestre y no generan ninguna utilidad ni pérdida. (Ver notas a la información financiera y la discusión de inversiones en PMD más adelante).

Los **ingresos totales** (incluyendo los ingresos de construcción) crecieron 29.9%, llegando a Ps.1,739 millones.

### **Costos y Gastos de Operación**

La suma del **costo de servicios y los gastos generales y de administración (G&A)** sin considerar los costos y gastos de hotelería y del parque industrial decreció 0.6%. Dicha disminución fue generada principalmente por ahorros en el mantenimiento menor y en el rubro de otros costos y gastos. Dichos ahorros se ven compensados por el crecimiento en Servicios Básicos, derivado principalmente de los incrementos en las tarifas de la energía eléctrica.

Durante el 2T17 la **provisión de mantenimiento mayor** registró un cargo por Ps.74 millones, menor en 7.8%, derivado principalmente de la disminución del Índice Nacional de Precios al Productor (INPP) aplicado al costo de los proyectos y por la actualización de la base para su cálculo. Al cierre del 2T17, el saldo de la provisión en el estado de situación financiera es de Ps.779 millones, mientras que al cierre de diciembre de 2016 era de Ps.670 millones.

El **costo de construcción** es igual al ingreso de construcción registrado en el trimestre y no representa ninguna pérdida ni utilidad. Cabe destacar que los ingresos y costos de construcción están en función del avance de obra de acuerdo con los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) de los trece aeropuertos y su variación depende del avance en los compromisos de inversión de cada periodo; por tal motivo el incremento en el trimestre obedece a un mayor número de obras ejecutadas correspondientes a los PMD.

El **derecho de uso de activos concesionados (DUAC)** aumentó 13.1%, como consecuencia del incremento en los ingresos.

La **asistencia técnica** fue de Ps.32 millones, mayor en 48.7% debido al incremento en la UAFIDA (ver notas a la información financiera para conocer su base de cálculo).

El **total de costos y gastos de operación** fue de Ps.949 millones, mayor en 39.9% principalmente por el incremento en el costo de construcción. Excluyendo el costo de construcción, el total de costos y gastos de operación fue de Ps.649 millones, reflejando un incremento de 2.8%.

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

El esfuerzo continuo de la Compañía por incrementar sus ingresos y mantener disciplina en los costos y gastos se reflejó en el crecimiento de 16.0% en la UAFIDA Ajustada, la cual llegó a Ps.936 millones. El margen UAFIDA Ajustado fue de 65.1%, superior en 2.57 puntos porcentuales.

El resultado de operación se incrementó 19.6%, alcanzando los Ps.790 millones. El margen operativo fue de 45.4%.

#### ***Costos de Financiamiento***

Se registró un incremento de Ps.58 millones en el **costo de financiamiento**, para situarse en Ps.90 millones. Dicha variación se debió principalmente a una pérdida cambiaria derivada de la apreciación del peso mexicano respecto al dólar americano, afectando la posición de efectivo en caja denominada en dólares americanos.

#### ***Impuestos a la Utilidad***

Los **impuestos a la utilidad** fueron de Ps.190 millones. Los impuestos causados fueron de Ps.186 millones, a razón de una mayor base gravable. La tasa efectiva de impuestos del trimestre fue de 27.2%.

#### ***Resultado Neto***

La **utilidad neta consolidada** en el trimestre fue de Ps.510 millones, mayor en 14.4%. Tomando como base la participación controladora de la utilidad neta, la utilidad por acción fue de Ps.1.29, superior en 13.0%; y la utilidad por ADS fue de US\$0.57. mayor en 14.8%. Cada ADS equivale a ocho acciones Serie B.

#### ***PMD, Inversiones Estratégicas y Calidad***

OMA mantiene el firme compromiso de ofrecer servicios de la más alta calidad a sus pasajeros y a las aerolíneas en sus trece aeropuertos; por tal motivo, realiza constantemente obras de mantenimiento, desarrollo y optimización de su infraestructura, así como adquisiciones y renovaciones de equipos, en cumplimiento con los estándares de eficiencia, calidad, seguridad y de operación aeroportuaria nacionales e internacionales, dentro de un marco sustentable. En el 2T17, las inversiones de capital, obras de mantenimiento mayor y otros gastos menores no capitalizables incluidos en los PMD comprometidos, así como las inversiones de capital estratégicas[1] fueron por un total de Ps.331 millones, los cuales se desglosan en Ps.300 millones de mejoras a bienes concesionados, Ps.15 millones de mantenimiento mayor y Ps.16 millones de inversiones estratégicas.

El monto de inversión comprometido para 2017 bajo los PMD de los trece aeropuertos es por la cantidad de Ps.1,410 millones[2]. Al cierre del 2T17 se tiene contratado el 69% de las obras del periodo 2017.

Entre los proyectos más importantes en el trimestre destacan:

#### ***Endeudamiento***

La Compañía registra en su balance una deuda total de Ps.4,643 millones y una deuda neta de Ps.2,758 millones. El apalancamiento neto sobre la UAFIDA Ajustada es de 0.76 veces. Del total de la deuda de la Compañía, el 97% está denominada en moneda nacional y el 3% en dólares americanos.

**Instrumentos Financieros Derivados**

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

**Estados de Flujos de Efectivo**

En el primer semestre del año, las actividades de operación generaron una entrada neta de efectivo por Ps.1,410 millones, cifra 69.5% mayor a lo generado en el mismo periodo de 2016. El incremento se debió principalmente al aumento en la utilidad de operación, así como a la reducción de las cuentas por cobrar a clientes, las cuales se habían incrementado durante 2016 por los efectos de transición a la plataforma SAP llevada a cabo en ese año, efectos que fueron parcialmente contrarrestados por un mayor pago de impuestos.

Al cierre del 2T17, las actividades de inversión representaron una salida neta de efectivo por Ps.647 millones, la cual se generó principalmente por el uso de Ps.656 millones para financiar las inversiones de mejoras a los bienes concesionados; así como por el desembolso de Ps.54 millones para inversiones en el rubro de edificios, maquinaria y equipo.

Durante los seis meses del año, las actividades de financiamiento representaron una salida neta de efectivo por Ps.1,746 millones, derivado principalmente del pago de dividendos por Ps.1,575 millones y del pago de intereses por Ps.161 millones.

Los flujos de las diferentes actividades generaron al mes de junio un decremento neto de efectivo por Ps.983 millones, por lo cual el saldo de efectivo al 30 de junio de 2017 fue de Ps.1,886 millones.

[1] El monto incluye obra, servicios y adquisiciones pagadas y no pagadas, estas últimas incluidas en las cuentas por pagar del período.

[2] Pesos del 31 de diciembre de 2016.

---

**Control interno [bloque de texto]**

---

---

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

---

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





**[110000] Información general sobre estados financieros**

<b>Clave de cotización:</b>	OMA
<b>Periodo cubierto por los estados financieros:</b>	2017-04-01 al 2017-06-30
<b>Fecha de cierre del periodo sobre el que se informa :</b>	2017-06-30
<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	Pablo Abraham / Alejandro Flores
Bank of America Merrill Lynch	Sara Delfim
Banorte-IXE	José Espitia
Barclays Bank PLC	Pablo Monsiváis
BBVA Bancomer	Mauricio Hernández Prida
Citigroup	Stephen Trent
Credit Suisse	Felipe Vinagre / Diego Montes de Oca
Goldman Sachs	Marcio Prado / Renata Stuhlberger
Grupo Bursátil Mexicano (GBM)	Mauricio Martínez Vallejo / Pablo Saldívar
Grupo Financiero Interacciones	Andrés Suárez
HSBC	Alexandre Falcao / Mauricio Arellano
Intercam Casa de Bolsa	Alejandra Marcos
Insight Investment Research	Robert Crimes
Itaú BBA	Thais Cascello
J.P. Morgan	Fernando Abdalla / Carlos Louro
Morgan Stanley	Josh Milberg / Ricardo L Alves / Vitor Sanchez
Santander	Ulises Argote
Scotiabank	Francisco Suárez
Signum Research	Lucía Tamez
UBS Brasil CCTVM	Rogério Araujo
Vector	Marco Montañez

---

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

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2017-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2016-12-31
<b>Estado de situación financiera [sinopsis]</b>		
<b>Activos [sinopsis]</b>		
<b>Activos circulantes[sinopsis]</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	1,885,774,000.00	3,005,792,000.00
Clientes y otras cuentas por cobrar	553,284,000.00	714,130,000.00
Impuestos por recuperar	62,013,000.00	104,114,000.00
Otros activos financieros	385,789,000.00	274,423,000.00
Inventarios	0	0
Activos biológicos	0	0
Otros activos no financieros	0	0
Total activos circulantes distintos de los activos no circulantes o grupo de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	2,886,860,000.00	4,098,459,000.00
Activos mantenidos para la venta	0	0
Total de activos circulantes	2,886,860,000.00	4,098,459,000.00
<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	80,386,000.00	85,651,000.00
Inversiones registradas por método de participación	0	0
Inversiones en subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas	0	0
Propiedades, planta y equipo	2,448,259,000.00	2,444,205,000.00
Propiedades de inversión	0	0
Crédito mercantil	23,391,000.00	23,391,000.00
Activos intangibles distintos al crédito mercantil	6,986,324,000.00	6,513,514,000.00
Activos por impuestos diferidos	342,480,000.00	380,103,000.00
Otros activos no financieros no circulantes	0	0
Total de activos no circulantes	9,880,840,000.00	9,446,864,000.00
Total de activos	12,767,700,000.00	13,545,323,000.00
<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	304,278,000.00	402,401,000.00
Impuestos por pagar a corto plazo	84,231,000.00	262,772,000.00
Otros pasivos financieros a corto plazo	48,962,000.00	56,122,000.00
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	447,255,000.00	387,036,000.00
Total provisiones circulantes	447,255,000.00	387,036,000.00
Total de pasivos circulantes distintos de los pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	884,726,000.00	1,108,331,000.00
Pasivos atribuibles a activos mantenidos para la venta	0	0
Total de pasivos circulantes	884,726,000.00	1,108,331,000.00
<b>Pasivos a largo plazo [sinopsis]</b>		
Proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	282,127,000.00	272,511,000.00
Impuestos por pagar a largo plazo	0	0
Otros pasivos financieros a largo plazo	4,594,446,000.00	4,637,743,000.00
Otros pasivos no financieros a largo plazo	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2017-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2016-12-31
<b>Provisiones a largo plazo [sinopsis]</b>		
Provisiones por beneficios a los empleados a Largo plazo	118,348,000.00	111,921,000.00
Otras provisiones a largo plazo	585,542,000.00	509,046,000.00
Total provisiones a largo plazo	703,890,000.00	620,967,000.00
Pasivo por impuestos diferidos	240,450,000.00	218,791,000.00
Total de pasivos a Largo plazo	5,820,913,000.00	5,750,012,000.00
Total pasivos	6,705,639,000.00	6,858,343,000.00
<b>Capital Contable [sinopsis]</b>		
Capital social	303,644,000.00	303,644,000.00
Prima en emisión de acciones	29,786,000.00	29,786,000.00
Acciones en tesorería	0	0
Utilidades acumuladas	5,581,989,000.00	6,229,169,000.00
Otros resultados integrales acumulados	(8,052,000.00)	(8,052,000.00)
Total de la participación controladora	5,907,367,000.00	6,554,547,000.00
Participación no controladora	154,694,000.00	132,433,000.00
Total de capital contable	6,062,061,000.00	6,686,980,000.00
Total de capital contable y pasivos	12,767,700,000.00	13,545,323,000.00

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2017-01-01 - 2017-06-30	Acumulado Año Anterior 2016-01-01 - 2016-06-30	Trimestre Año Actual 2017-04-01 - 2017-06-30	Trimestre Año Anterior 2016-04-01 - 2016-06-30
<b>Resultado de periodo [sinopsis]</b>				
<b>Utilidad (pérdida) [sinopsis]</b>				
Ingresos	3,357,967,000.00	2,466,595,000.00	1,739,346,000.00	1,338,762,000.00
Costo de ventas	1,522,149,000.00	925,516,000.00	801,684,000.00	522,286,000.00
Utilidad bruta	1,835,818,000.00	1,541,079,000.00	937,662,000.00	816,476,000.00
Gastos de venta	0	0	0	0
Gastos de administración	292,348,000.00	291,930,000.00	147,132,000.00	154,365,000.00
Otros ingresos	0	4,282,000.00	0	0
Otros gastos	3,312,000.00	0	669,000.00	1,861,000.00
Utilidad (pérdida) de operación	1,540,158,000.00	1,253,431,000.00	789,861,000.00	660,250,000.00
Ingresos financieros	66,381,000.00	72,665,000.00	41,491,000.00	48,604,000.00
Gastos financieros	301,493,000.00	174,459,000.00	131,798,000.00	80,570,000.00
Participación en la utilidad (pérdida) de asociadas y negocios conjuntos	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) antes de impuestos	1,305,046,000.00	1,151,637,000.00	699,554,000.00	628,284,000.00
Impuestos a la utilidad	372,031,000.00	332,316,000.00	190,054,000.00	182,775,000.00
Utilidad (pérdida) de operaciones continuas	933,015,000.00	819,321,000.00	509,500,000.00	445,509,000.00
Utilidad (pérdida) de operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Utilidad (pérdida) neta	933,015,000.00	819,321,000.00	509,500,000.00	445,509,000.00
<b>Utilidad (pérdida), atribuible a [sinopsis]</b>				
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	927,904,000.00	819,638,000.00	507,268,000.00	447,052,000.00
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación no controladora	5,111,000.00	(317,000.00)	2,232,000.00	(1,543,000.00)
Utilidad por acción [bloque de texto]	2.37	2.08	1.29	1.13
<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	2.37	2.08	1.29	1.13
Utilidad (pérdida) básica por acción en operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Total utilidad (pérdida) básica por acción	2.37	2.08	1.29	1.13
<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 2017-01-01 - 2017-06-30	Acumulado Año Anterior 2016-01-01 - 2016-06-30	Trimestre Año Actual 2017-04-01 - 2017-06-30	Trimestre Año Anterior 2016-04-01 - 2016-06-30
<b>Estado del resultado integral [sinopsis]</b>				
Utilidad (pérdida) neta	933,015,000.00	819,321,000.00	509,500,000.00	445,509,000.00
<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 2017-01-01 - 2017-06-30	Acumulado Año Anterior 2016-01-01 - 2016-06-30	Trimestre Año Actual 2017-04-01 - 2017-06-30	Trimestre Año Anterior 2016-04-01 - 2016-06-30
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
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	933,015,000.00	819,321,000.00	509,500,000.00	445,509,000.00
<b>Resultado integral atribuible a [sinopsis]</b>				
Resultado integral atribuible a la participación controladora	927,904,000.00	819,638,000.00	507,268,000.00	447,052,000.00
Resultado integral atribuible a la participación no controladora	5,111,000.00	(317,000.00)	2,232,000.00	(1,543,000.00)



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

Concepto	Acumulado Año Actual 2017-01-01 - 2017-06-30	Acumulado Año Anterior 2016-01-01 - 2016-06-30
<b>Estado de flujos de efectivo [sinopsis]</b>		
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación [sinopsis]</b>		
Utilidad (pérdida) neta	933,015,000.00	819,321,000.00
<b>Ajustes para conciliar la utilidad (pérdida) [sinopsis]</b>		
Operaciones discontinuas	0	0
Impuestos a la utilidad	372,031,000.00	332,316,000.00
Ingresos y gastos financieros, neto	0	0
Gastos de depreciación y amortización	144,739,000.00	136,503,000.00
Deterioro de valor (reversiones de pérdidas por deterioro de valor) reconocidas en el resultado del periodo	0	0
Provisiones	116,333,000.00	122,408,000.00
Pérdida (utilidad) de moneda extranjera no realizadas	(24,981,000.00)	11,406,000.00
Pagos basados en acciones	0	0
Pérdida (utilidad) del valor razonable	137,360,000.00	222,000.00
Utilidades no distribuidas de asociadas	0	0
Pérdida (utilidad) por la disposición de activos no circulantes	(668,000.00)	0
Participación en asociadas y negocios conjuntos	0	0
Disminuciones (incrementos) en los inventarios	0	0
Disminución (incremento) de clientes	167,288,000.00	(287,967,000.00)
Disminuciones (incrementos) en otras cuentas por cobrar derivadas de las actividades de operación	24,831,000.00	(7,277,000.00)
Incremento (disminución) de proveedores	(9,469,000.00)	(110,931,000.00)
Incrementos (disminuciones) en otras cuentas por pagar derivadas de las actividades de operación	(119,989,000.00)	13,099,000.00
Otras partidas distintas al efectivo	0	0
Otros ajustes para los que los efectos sobre el efectivo son flujos de efectivo de inversión o financiamiento	0	0
Ajuste lineal de ingresos por arrendamientos	0	0
Amortización de comisiones por arrendamiento	0	0
Ajuste por valor de las propiedades	0	0
Otros ajustes para conciliar la utilidad (pérdida)	0	0
Total ajustes para conciliar la utilidad (pérdida)	807,475,000.00	209,779,000.00
Flujos de efectivo netos procedentes (utilizados en) operaciones	1,740,490,000.00	1,029,100,000.00
Dividendos pagados	0	0
Dividendos recibidos	0	0
Intereses pagados	(184,025,000.00)	(124,687,000.00)
Intereses recibidos	(66,381,000.00)	(72,665,000.00)
Impuestos a las utilidades reembolsados (pagados)	448,005,000.00	249,047,000.00
Otras entradas (salidas) de efectivo	0	0
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	1,410,129,000.00	832,075,000.00
<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	668,000.00	0
Compras de propiedades, planta y equipo	53,585,000.00	101,177,000.00
Importes procedentes de ventas de activos intangibles	0	0
Compras de activos intangibles	655,875,000.00	46,329,000.00
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
	2017-01-01 - 2017-06-30	2016-01-01 - 2016-06-30
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	66,381,000.00	72,665,000.00
Impuestos a la utilidad reembolsados (pagados)	0	0
Otras entradas (salidas) de efectivo	(4,441,000.00)	(7,613,000.00)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(646,852,000.00)	(82,454,000.00)
<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	(35,467,000.00)
Pagos por otras aportaciones en el capital	0	0
Importes procedentes de préstamos	0	0
Reembolsos de préstamos	26,619,000.00	27,682,000.00
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	0	0
Importes procedentes de subvenciones del gobierno	0	0
Dividendos pagados	1,575,084,000.00	1,372,547,000.00
Intereses pagados	161,382,000.00	160,820,000.00
Impuestos a las ganancias reembolsados (pagados)	0	0
Otras entradas (salidas) de efectivo	17,150,000.00	26,981,000.00
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiamiento	(1,745,935,000.00)	(1,498,601,000.00)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(982,658,000.00)	(748,980,000.00)
<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	(137,360,000.00)	(222,000.00)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(1,120,018,000.00)	(749,202,000.00)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	3,005,792,000.00	2,665,641,000.00
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	1,885,774,000.00	1,916,439,000.00

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

Hoja 1 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	Capital social [miembro]	Prima en emisión de acciones [miembro]	Acciones en tesorería [miembro]	Utilidades acumuladas [miembro]	Superávit de revaluación [miembro]	Efecto por conversión [miembro]	Coberturas de flujos de efectivo [miembro]	Utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital [miembro]	Variación en el valor temporal de las opciones [miembro]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>									
Capital contable al comienzo del periodo	303,644,000.00	29,786,000.00	0	6,229,169,000.00	0	0	0	0	0
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>									
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	927,904,000.00	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	927,904,000.00	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	1,575,084,000.00	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	(647,180,000.00)	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	303,644,000.00	29,786,000.00	0	5,581,989,000.00	0	0	0	0	0

Hoja 2 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	Variación en el valor de contratos a futuro [miembro]	Variación en el valor de márgenes con base en moneda extranjera [miembro]	Utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta [miembro]	Pagos basados en acciones [miembro]	Nuevas mediciones de planes de beneficios definidos [miembro]	Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital contable relativos a activos no corrientes o grupos de activos para su disposición mantenidos para la venta [miembro]	Utilidad (pérdida) por inversiones en instrumentos de capital	Reserva para cambios en el valor razonable de pasivos financieros atribuibles a cambios en el riesgo de crédito del pasivo [miembro]	Reserva para catástrofes [miembro]
<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]						Capital contable [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]	
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>							
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	(8,052,000.00)	(8,052,000.00)	6,554,547,000.00	132,433,000.00	6,686,980,000.00
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>							
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>							
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	927,904,000.00	5,111,000.00	933,015,000.00
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	927,904,000.00	5,111,000.00	933,015,000.00
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	0	1,575,084,000.00	0	1,575,084,000.00
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	17,150,000.00	17,150,000.00
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	(647,180,000.00)	22,261,000.00	(624,919,000.00)
Capital contable al final del periodo	0	0	(8,052,000.00)	(8,052,000.00)	5,907,367,000.00	154,694,000.00	6,062,061,000.00

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

Hoja 1 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	Capital social [miembro]	Prima en emisión de acciones [miembro]	Acciones en tesorería [miembro]	Utilidades acumuladas [miembro]	Superávit de revaluación [miembro]	Efecto por conversión [miembro]	Coberturas de flujos de efectivo [miembro]	Utilidad (pérdida) en instrumentos de cobertura que cubren inversiones en instrumentos de capital [miembro]	Variación en el valor temporal de las opciones [miembro]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>									
Capital contable al comienzo del periodo	302,398,000.00	29,786,000.00	0	5,547,499,000.00	0	0	0	0	0
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>									
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>									
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	819,638,000.00	0	0	0	0	0
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	819,638,000.00	0	0	0	0	0
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos decretados	0	0	0	1,372,547,000.00	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	(8,390,000.00)	0	0	43,857,000.00	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	(8,390,000.00)	0	0	(509,052,000.00)	0	0	0	0	0
Capital contable al final del periodo	294,008,000.00	29,786,000.00	0	5,038,447,000.00	0	0	0	0	0

Hoja 2 de 3	Componentes del capital contable [eje]								
	Variación en el valor de contratos a futuro [miembro]	Variación en el valor de márgenes con base en moneda extranjera [miembro]	Utilidad (pérdida) por cambios en valor razonable de activos financieros disponibles para la venta [miembro]	Pagos basados en acciones [miembro]	Nuevas mediciones de planes de beneficios definidos [miembro]	Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital contable relativos a activos no corrientes o grupos de activos para su disposición mantenidos para la venta [miembro]	Utilidad (pérdida) por inversiones en instrumentos de capital	Reserva para cambios en el valor razonable de pasivos financieros atribuibles a cambios en el riesgo de crédito del pasivo [miembro]	Reserva para catástrofes [miembro]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>									
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	0	(10,525,000.00)	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	(10,525,000.00)	0	0	0	0

Hoja 3 de 3	Componentes del capital contable [eje]						
	Reserva para estabilización [miembro]	Reserva de componentes de participación discrecional [miembro]	Otros resultados integrales [miembro]	Otros resultados integrales acumulados [miembro]	Capital contable de la participación controladora [miembro]	Participación no controladora [miembro]	Capital contable [miembro]
<b>Estado de cambios en el capital contable [partidas]</b>							
Capital contable al comienzo del periodo	0	0	0	(10,525,000.00)	5,869,158,000.00	81,369,000.00	5,950,527,000.00
<b>Cambios en el capital contable [sinopsis]</b>							
<b>Resultado integral [sinopsis]</b>							
Utilidad (pérdida) neta	0	0	0	0	819,638,000.00	(317,000.00)	819,321,000.00
Otro resultado integral	0	0	0	0	0	0	0
Resultado integral total	0	0	0	0	819,638,000.00	(317,000.00)	819,321,000.00
Aumento de capital social	0	0	0	0	0	26,981,000.00	26,981,000.00
Dividendos decretados	0	0	0	0	1,372,547,000.00	0	1,372,547,000.00
Incrementos por otras aportaciones de los propietarios	0	0	0	0	0	0	0
Disminución por otras distribuciones a los propietarios	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por otros cambios	0	0	0	0	35,467,000.00	0	35,467,000.00
Incrementos (disminuciones) por transacciones con acciones propias	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por cambios en la participación en subsidiarias que no dan lugar a pérdida de control	0	0	0	0	0	0	0
Incrementos (disminuciones) por transacciones con pagos basados en acciones	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cobertura de flujos de efectivo y se incluyen en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor temporal de las opciones y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambio en el valor de los contratos a futuro y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Importe eliminado de reserva de cambios en el valor de márgenes con base en moneda extranjera y se incluye en el costo inicial o en otro valor en libros del activo no financiero (pasivo) o compromiso en firme para el que se aplica la contabilidad de cobertura del valor razonable	0	0	0	0	0	0	0
Total incremento (disminución) en el capital contable	0	0	0	0	(517,442,000.00)	26,664,000.00	(490,778,000.00)
Capital contable al final del periodo	0	0	0	(10,525,000.00)	5,351,716,000.00	108,033,000.00	5,459,749,000.00



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

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2017-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2016-12-31
<b>Datos informativos del estado de situación financiera [sinopsis]</b>		
Capital social nominal	303,644,000.00	303,644,000.00
Capital social por actualización	0	0
Fondos para pensiones y prima de antigüedad	118,348,000.00	111,921,000.00
Numero de funcionarios	6	8
Numero de empleados	486	480
Numero de obreros	573	575
Numero de acciones en circulación	393,770,973	393,770,973
Numero de acciones recompradas	6,229,027	6,229,027
Efectivo restringido	0	0
Deuda de asociadas garantizada	0	0

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2017-01-01 - 2017-06-30	Acumulado Año Anterior 2016-01-01 - 2016-06-30	Trimestre Año Actual 2017-04-01 - 2017-06-30	Trimestre Año Anterior 2016-04-01 - 2016-06-30
<b>Datos informativos del estado de resultados [sinopsis]</b>				
Depreciación y amortización operativa	144,739,000.00	136,503,000.00	73,038,000.00	67,564,000.00

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

Concepto	Año Actual 2016-07-01 - 2017-06-30	Año Anterior 2015-07-01 - 2016-06-30
<b>Datos informativos - Estado de resultados 12 meses [sinopsis]</b>		
Ingresos	6,441,641,000.00	4,839,147,000.00
Utilidad (pérdida) de operación	3,070,281,000.00	2,403,341,000.00
Utilidad (pérdida) neta	1,990,196,000.00	1,520,986,000.00
Utilidad (pérdida) atribuible a la participación controladora	1,978,454,000.00	1,520,134,000.00
Depreciación y amortización operativa	284,870,000.00	257,912,000.00

## [800001] Anexo - Desglose de créditos

Institución [eje]	Institución Extranjera (Sí/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]
<b>Bancarios [sinopsis]</b>															
<b>Comercio exterior (bancarios)</b>															
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION ACA	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								5,657,000.00	5,657,000.00	5,657,000.00	2,458,000.00
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CJS	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								1,590,000.00	1,590,000.00	1,590,000.00	691,000.00
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CUL	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,221,000.00	4,221,000.00	4,221,000.00	1,834,000.00
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION CUU	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,295,000.00	4,295,000.00	4,295,000.00	1,866,000.00
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION MZT	SI	2010-10-15	2021-03-25	LIBOR + 1.25								5,726,000.00	5,726,000.00	5,726,000.00	2,624,000.00
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION MTY	SI	2010-12-14	2021-03-25	LIBOR + 1.25								9,524,000.00	9,524,000.00	9,524,000.00	5,517,000.00
PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION ZIH	SI	2010-12-14	2021-03-25	LIBOR + 1.25								4,188,000.00	4,188,000.00	4,188,000.00	2,426,000.00
UPS CAPITAL BUSINESS CREDIT GACN 1	SI	2012-09-28	2017-01-08	LIBOR + 0.95								700,000.00			
UPS CAPITAL BUSINESS CREDIT GACN 2	SI	2014-04-20	2019-01-25	LIBOR + 2.65								13,061,000.00	6,628,000.00		
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	48,962,000.00	41,829,000.00	35,201,000.00	17,416,000.00
<b>Con garantía (bancarios)</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Banca comercial</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Otros bancarios</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total bancarios</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	48,962,000.00	41,829,000.00	35,201,000.00	17,416,000.00
<b>Bursátiles y colocaciones privadas [sinopsis]</b>															
<b>Bursátiles listadas en bolsa (quirografarios)</b>															
CERTIFICADOS BURSATILES 1	NO	2013-06-26	2023-03-26	6.47						1,500,000,000.00					
CERTIFICADOS BURSATILES 2	NO	2014-06-16	2021-06-14	6.85					3,000,000,000.00						
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	3,000,000,000.00	1,500,000,000.00	0	0	0	0	0
<b>Bursátiles listadas en bolsa (con garantía)</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Colocaciones privadas (quirografarios)</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Colocaciones privadas (con garantía)</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total bursátiles listados en bolsa y colocaciones privadas</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	3,000,000,000.00	1,500,000,000.00	0	0	0	0	0
<b>Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo [sinopsis]</b>															
<b>Otros pasivos circulantes y no circulantes con costo</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total otros pasivos circulantes y no circulantes con costo</b>															
<b>TOTAL</b>					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Proveedores [sinopsis]</b>															
<b>Proveedores</b>															
SERVISEG, S.A. DE C.V.	NO	2017-06-30	2017-06-30									5,704,000.00			
ARQUITECTURA E INGENIERIA DEL PONIENTE S.A. DE C.V.	NO	2017-06-30	2017-06-30									5,035,000.00			





Institución [eje]	Institución Extranjera (Si/No)	Fecha de firma/contrato	Fecha de vencimiento	Tasa de interés y/o sobretasa	Denominación [eje]											
					Moneda nacional [miembro]					Moneda extranjera [miembro]						
					Intervalo de tiempo [eje]					Intervalo de tiempo [eje]						
					Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]	Año actual [miembro]	Hasta 1 año [miembro]	Hasta 2 años [miembro]	Hasta 3 años [miembro]	Hasta 4 años [miembro]	Hasta 5 años o más [miembro]
TOTAL					0	205,708,000.00	0	0	3,000,000,000.00	1,500,000,000.00	0	146,863,000.00	41,829,000.00	35,201,000.00	17,416,000.00	0

**[800003] Anexo - Posición monetaria en moneda extranjera**

	Monedas [eje]				Total de pesos [miembro]
	Dólares [miembro]	Dólares contravalor pesos [miembro]	Otras monedas contravalor dólares [miembro]	Otras monedas contravalor pesos [miembro]	
<b>Posición en moneda extranjera [sinopsis]</b>					
<b>Activo monetario [sinopsis]</b>					
Activo monetario circulante	44,137,000.00	795,703,000.00	0	0	795,703,000.00
Activo monetario no circulante	0	0	0	0	0
Total activo monetario	44,137,000.00	795,703,000.00	0	0	795,703,000.00
<b>Pasivo monetario [sinopsis]</b>					
Pasivo monetario circulante	8,146,000.00	146,863,000.00	0	0	146,863,000.00
Pasivo monetario no circulante	6,014,000.00	108,415,000.00	0	0	108,415,000.00
Total pasivo monetario	14,160,000.00	255,278,000.00	0	0	255,278,000.00
Monetario activo (pasivo) neto	29,977,000.00	540,425,000.00	0	0	540,425,000.00



**[800005] Anexo - Distribución de ingresos por producto**

	Tipo de ingresos [eje]			Ingresos totales [miembro]
	Ingresos nacionales [miembro]	Ingresos por exportación [miembro]	Ingresos de subsidiarias en el extranjero [miembro]	
<b>INGRESOS POR SERVICIOS</b>				
AERONAUTICOS	2,093,419,000.00	0	0	2,093,419,000.00
NO AERONAUTICOS	697,826,000.00	0	0	697,826,000.00
SERVICIOS DE CONTRUCCION	566,722,000.00	0	0	566,722,000.00
TOTAL	3,357,967,000.00	0	0	3,357,967,000.00

## **[800007] Anexo - Instrumentos financieros derivados**

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

---

MONTERREY, N.L. MEXICO A 20 DE JULIO DE 2017

OMA REPORTA EN ADICION Y COMO COMPLEMENTO A LA INFORMACION CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2017, QUE AL 30 DE JUNIO DE 2017, 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. VICSALY TORRES RUIZ  
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 2017-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2016-12-31
<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	814,000.00	809,000.00
Saldos en bancos	834,213,000.00	1,048,391,000.00
Total efectivo	835,027,000.00	1,049,200,000.00
<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	1,050,747,000.00	1,956,592,000.00
Otros acuerdos bancarios, clasificados como equivalentes de efectivo	0	0
Total equivalentes de efectivo	1,050,747,000.00	1,956,592,000.00
Otro efectivo y equivalentes de efectivo	0	0
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	1,885,774,000.00	3,005,792,000.00
<b>Clientes y otras cuentas por cobrar [sinopsis]</b>		
Clientes	553,284,000.00	714,130,000.00
Cuentas por cobrar circulantes a partes relacionadas	0	0
<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	553,284,000.00	714,130,000.00
<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 2017-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2016-12-31
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	1,709,508,000.00	1,707,236,000.00
Edificios	539,911,000.00	456,505,000.00
Total terrenos y edificios	2,249,419,000.00	2,163,741,000.00
Maquinaria	121,958,000.00	130,352,000.00
<b>Vehículos [sinopsis]</b>		
Buques	0	0
Aeronave	0	0
Equipos de Transporte	6,983,000.00	9,043,000.00
Total vehículos	6,983,000.00	9,043,000.00
Enseres y accesorios	0	0
Equipo de oficina	48,458,000.00	50,835,000.00
Activos tangibles para exploración y evaluación	0	0
Activos de minería	0	0
Activos de petróleo y gas	0	0
Construcciones en proceso	12,316,000.00	78,218,000.00
Anticipos para construcciones	0	0
Otras propiedades, planta y equipo	9,125,000.00	12,016,000.00
Total de propiedades, planta y equipo	2,448,259,000.00	2,444,205,000.00
<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	6,986,324,000.00	6,513,514,000.00
Total de activos intangibles distintos al crédito mercantil	6,986,324,000.00	6,513,514,000.00
Crédito mercantil	23,391,000.00	23,391,000.00
Total activos intangibles y crédito mercantil	7,009,715,000.00	6,536,905,000.00
<b>Proveedores y otras cuentas por pagar [sinopsis]</b>		
Proveedores circulantes	303,609,000.00	393,159,000.00
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 2017-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2016-12-31
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	669,000.00	9,242,000.00
Total proveedores y otras cuentas por pagar a corto plazo	304,278,000.00	402,401,000.00
<b>Otros pasivos financieros a corto plazo [sinopsis]</b>		
Créditos Bancarios a corto plazo	48,962,000.00	56,122,000.00
Créditos Bursátiles a corto plazo	0	0
Otros créditos con costo a corto plazo	0	0
Otros créditos sin costo a corto plazo	0	0
Otros pasivos financieros a corto plazo	0	0
Total de otros pasivos financieros a corto plazo	48,962,000.00	56,122,000.00
<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	282,127,000.00	272,511,000.00
Total de proveedores y otras cuentas por pagar a largo plazo	282,127,000.00	272,511,000.00
<b>Otros pasivos financieros a largo plazo [sinopsis]</b>		
Créditos Bancarios a largo plazo	94,446,000.00	137,743,000.00
Créditos Bursátiles a largo plazo	4,500,000,000.00	4,500,000,000.00
Otros créditos con costo a largo plazo	0	0
Otros créditos sin costo a largo plazo	0	0
Otros pasivos financieros a largo plazo	0	0
Total de otros pasivos financieros a largo plazo	4,594,446,000.00	4,637,743,000.00
<b>Otras provisiones [sinopsis]</b>		
Otras provisiones a largo plazo	585,542,000.00	509,046,000.00
Otras provisiones a corto plazo	447,255,000.00	387,036,000.00
Total de otras provisiones	1,032,797,000.00	896,082,000.00
<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 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	(8,052,000.00)	(8,052,000.00)
Importes reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el capital relativos a activos no circulantes o grupos de	0	0

Concepto	Cierre Trimestre Actual 2017-06-30	Cierre Ejercicio Anterior 2016-12-31
activos para su disposición mantenidos para la venta		
Reserva de ganancias y pérdidas por inversiones en instrumentos de capital	0	0
Reserva de cambios en el valor razonable de pasivos financieros atribuibles a cambios en el riesgo de crédito del pasivo	0	0
Reserva para catástrofes	0	0
Reserva para estabilización	0	0
Reserva de componentes de participación discrecional	0	0
Reserva de componentes de capital de instrumentos convertibles	0	0
Reservas para reembolsos de capital	0	0
Reserva de fusiones	0	0
Reserva legal	0	0
Otros resultados integrales	0	0
Total otros resultados integrales acumulados	(8,052,000.00)	(8,052,000.00)
<b>Activos (pasivos) netos [sinopsis]</b>		
Activos	12,767,700,000.00	13,545,323,000.00
Pasivos	6,705,639,000.00	6,858,343,000.00
Activos (pasivos) netos	6,062,061,000.00	6,686,980,000.00
<b>Activos (pasivos) circulantes netos [sinopsis]</b>		
Activos circulantes	2,886,860,000.00	4,098,459,000.00
Pasivos circulantes	884,726,000.00	1,108,331,000.00
Activos (pasivos) circulantes netos	2,002,134,000.00	2,990,128,000.00

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

Concepto	Acumulado Año Actual 2017-01-01 - 2017-06-30	Acumulado Año Anterior 2016-01-01 - 2016-06-30	Trimestre Año Actual 2017-04-01 - 2017-06-30	Trimestre Año Anterior 2016-04-01 - 2016-06-30
<b>Análisis de ingresos y gastos [sinopsis]</b>				
<b>Ingresos [sinopsis]</b>				
Servicios	3,357,967,000.00	2,466,595,000.00	1,739,346,000.00	1,338,762,000.00
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	3,357,967,000.00	2,466,595,000.00	1,739,346,000.00	1,338,762,000.00
<b>Ingresos financieros [sinopsis]</b>				
Intereses ganados	66,381,000.00	72,665,000.00	41,491,000.00	20,975,000.00
Utilidad por fluctuación cambiaria	0	0	0	27,629,000.00
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	66,381,000.00	72,665,000.00	41,491,000.00	48,604,000.00
<b>Gastos financieros [sinopsis]</b>				
Intereses devengados a cargo	184,025,000.00	160,820,000.00	92,433,000.00	80,570,000.00
Pérdida por fluctuación cambiaria	117,468,000.00	13,639,000.00	39,365,000.00	0
Pérdidas por cambio en el valor razonable de derivados	0	0	0	0
Pérdida por cambios en valor razonable de instrumentos financieros	0	0	0	0
Otros gastos financieros	0	0	0	0
Total de gastos financieros	301,493,000.00	174,459,000.00	131,798,000.00	80,570,000.00
<b>Impuestos a la utilidad [sinopsis]</b>				
Impuesto causado	361,024,000.00	279,890,000.00	185,937,000.00	143,975,000.00
Impuesto diferido	11,007,000.00	52,426,000.00	4,117,000.00	38,800,000.00
Total de Impuestos a la utilidad	372,031,000.00	332,316,000.00	190,054,000.00	182,775,000.00

## [800500] Notas - Lista de notas

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

---

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2017 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 2016.

---

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

---

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

---

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

---

#### Administración de capital

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

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

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

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

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

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

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

---

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

---

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

---



Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2017 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 2016.

---

## [800600] Notas - Lista de políticas contables

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

---

Estos estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2017 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 2016.

---

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

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

#### Efectivo y equivalentes de efectivo

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

	JUNIO	JUNIO
	2017	2016
Fondo fijo	814	892
Bancos	834,213	647,863
Inversiones en valores	1,050,747	1,267,684
	1,885,774	1,916,439

#### 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 2017 y 2016, antes de amortización de comisiones, se integra como sigue:

	JUNIO	JUNIO
	2017	2016
El 26 de marzo de 2013, se completó la colocación de Certificados Bursátiles en el mercado mexicano por Ps.1,500 millones a 10 años, a una tasa fija anual de 6.47%.	1,500,000	1,500,000
El 16 de junio de 2014, se completó la colocación de Certificados Bursátiles en el mercado mexicano por Ps.3,000 millones a 7 años, a una tasa fija anual de 6.85%.	3,000,000	3,000,000
Línea de crédito refaccionaria con Private Export Funding Corporation (PEFCO) y UPS Capital Business Credit (respaldados por Exim Bank) por 20,385 miles de dólares con garantía de los equipos de revisión de equipaje documentado a una tasa de interés Libor a tres meses más 1.25 puntos porcentuales, con pagos de principal iguales trimestrales y vencimiento en marzo de 2021.	135,315	174,084
Línea de crédito refaccionaria con UPS Capital Business Credit (respaldado por Exim Bank) por 4,463 miles de dólares con garantía de los equipos de seguridad así como los equipos de equipaje documentado a una tasa de interés Libor a tres meses más 0.95 puntos porcentuales, con pagos de principal iguales trimestrales y vencimiento en agosto de 2017.	700	10,137

Línea de crédito refaccionaria con UPS Capital Business Credit (respaldado por Exim Bank) por 3,120 miles de dólares con garantía de los equipos de extinción de incendios a una tasa de interés Libor a tres meses más 2.65 puntos porcentuales, con pagos de principal iguales trimestrales y vencimiento en enero de 2019.	19,689	28,891
	4,655,704	4,713,112
Menos:		
Comisiones y gastos por financiamiento	(12,296)	(14,539)
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(48,962)	(49,731)
	4,594,446	4,648,842

## Administración de capital

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

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

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

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

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

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

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

## Saldos y transacciones con partes relacionadas

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

	JUNIO	JUNIO
	2017	2016
Ingenieros Civiles Asociados, SA de CV	18,670	
ICA Constructora de Infraestructura, SA de CV	46,741	
	65,411	

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

	JUNIO	JUNIO
	2017	2016
Seta	48,490	30,266
Ingenieros Civiles Asociados, SA de CV		393

ICA Ingeniería	367	
	48,857	30,659

## Descripción de sucesos y transacciones significativas

### a. Cambio en la conformación del Socio Estratégico de GACN

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

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

### b. Fusión de CONOISA y Aeroinvest, S.A. de C.V.

En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 5 de enero de 2016 se acordó la fusión de Controladora de Operaciones de Infraestructura, S. A. de C. V. (subsidiaria de ICA) y Aeroinvest, S.A. de C. V., quien era la controladora directa de GACN, subsistiendo la primera y adquiriendo los derechos y obligaciones de la segunda; la fusión fue registrada el 18 de marzo de 2016 en el Registro Público de Comercio y fue efectiva 45 días posteriores a su registro.

### c. GACN se integra al Índice Mundial de Desarrollo Sustentable Dow Jones

El 7 de septiembre de 2016 GACN fue seleccionada para formar parte del Índice de Sustentabilidad Dow Jones (DJSI, por sus siglas en inglés) de Mercados Emergentes por los analistas S&P Dow Jones, uno de los líderes mundiales en la integración de índices bursátiles, y Robeco SAM, especialista en inversiones sustentables, con respecto a la integración de la sustentabilidad en la gestión del negocio. Ésta es la primera ocasión en que GACN aparece listada en el DJSI, destacando entre las 1,986 empresas más grandes de los países desarrollados y los mercados emergentes que fueron analizadas en la Evaluación Anual de Sustentabilidad Corporativa (CSA por sus siglas en inglés).

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

### 1. Bases de presentación y consolidación

#### a. Estado de cumplimiento

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2017 han sido preparados de conformidad con la NIC 34 "Información financiera intermedia" (NIC 34 de las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés).

#### b. Bases de medición

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2017 han sido preparados sobre la base del costo histórico, excepto por algunas partidas que se miden a valor presente. Adicionalmente, la Entidad determina el valor razonable de algunos instrumentos financieros para propósitos de revelación.

##### i. Costo histórico

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

##### ii. Valor razonable

Valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o el precio que se pagaría para transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado a la fecha de valuación, independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando otra técnica de valuación directa. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características de los activos o pasivos, si los participantes del mercado consideran esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo a la fecha de valuación. El valor razonable para efectos de

valuación y/o revelación en los estados financieros se determina conforme a dichas bases, con excepción de las operaciones de arrendamiento financiero que están dentro del alcance de la Norma Internacional de Contabilidad (IAS, por sus siglas en inglés) IAS 17, Arrendamientos, y las valuaciones que tienen algunas similitudes con el valor de mercado, pero no son valor razonable, tales como el valor en uso de IAS 36, Deterioro del Valor de los Activos.

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

- Entradas de Nivel 1: precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para idénticos instrumentos de activos o pasivos a los que la Entidad pueda acceder a la fecha de valuación;
- Entradas de Nivel 2: datos distintos al precio de cotización incluidos dentro del Nivel 1, que sean observables para el activo o pasivo, ya sea directa o indirectamente, y
- Entradas de nivel 3: son datos no observables para el activo o pasivo.

c. **Moneda de reporte**

El peso mexicano, moneda de curso legal de los Estados Unidos Mexicanos es la moneda en la que se presentan los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2017 (moneda de reporte) y la moneda funcional de la Entidad.

d. **Estados consolidados de resultados intermedios no auditados al 30 de junio de 2017 y otras partidas de utilidad integral**

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

e. **Bases de consolidación**

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2017 incluyen los estados financieros de la Entidad y las entidades sobre las que ejerce control (subsidiarias). El control existe cuando la Entidad tiene:

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

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

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

- El porcentaje de la participación de la Entidad en los derechos de voto, en relación con el porcentaje y la dispersión de los derechos de voto de los otros tenedores de los mismos;
- Los derechos de voto potenciales mantenidos por la Entidad, otros tenedores de voto o de terceros;
- Los derechos derivados de otros acuerdos contractuales, y
- Todos los hechos y circunstancias adicionales que indican que la Entidad tiene o no la capacidad presente de dirigir las actividades relevantes en el momento en que las decisiones deben tomarse, incluyendo los patrones de voto en las asambleas de accionistas anteriores.

La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la Entidad obtiene el control sobre ésta y cesa cuando la Entidad pierde el control de la misma. Específicamente, los ingresos y gastos de la Entidad adquirida o enajenada durante el ejercicio, se incluyen en el estado consolidado de resultados y otras partidas de utilidad integral desde la fecha en que se obtuvo el control hasta la fecha en que la Entidad deja de controlar a la subsidiaria.

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

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

Los estados financieros de las entidades que se integran en la consolidación están formulados al 30 de junio de cada año.

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

**Principales políticas contables**

Los estados financieros consolidados intermedios no auditados se elaboran de conformidad con las IFRS emitidas por el IASB. Su preparación requiere que la administración de la Entidad realice ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados intermedios no auditados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Las estimaciones se basan en la información disponible y en el mejor conocimiento y juicio de la administración de acuerdo a la experiencia y hechos actuales; sin embargo, los resultados reales podrían diferir de dichas estimaciones. La Entidad ha implementado procedimientos de control para asegurar que sus políticas contables son aplicadas oportuna y adecuadamente. Aun cuando los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones, la administración de la Entidad considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

**Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera**

Los principios de consolidación, políticas contables y criterios de valuación utilizados en la elaboración de los estados financieros consolidados intermedios no auditados al 30 de junio de 2017 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados

intermedios no auditados del 30 de junio de 2016, excepto por las normas e interpretaciones descritas en la sección a inciso i) siguiente, que entraron en vigor durante 2016.

**a. Aplicación de nuevas Normas Internacionales de Información Financiera**

- i. La Entidad adoptó las siguientes IFRS e Interpretaciones a las IFRS en los estados financieros consolidados que, entraron en vigor a partir de los ejercicios que iniciaron en o después del 1 de enero de 2016:
- Modificaciones a la IAS 16 e IAS 38, Aclaración de los Métodos Aceptables de Depreciación y Amortización
  - Mejoras anuales a las IFRS Ciclo 2012-2014
  - Modificaciones a la IAS 1, Iniciativa de Revelaciones

**Modificaciones a la IAS 16, IAS 38 Métodos Aceptables de Depreciación y Amortización**

Las modificaciones a la IAS 16 prohíben a las entidades usar un método basado en ingresos para la depreciación de propiedad, planta y equipo. Las modificaciones a la IAS 38 introducen una presunción refutable que los ingresos no son una base apropiada para amortizar un activo intangible. La presunción solamente puede ser refutada en las siguientes dos circunstancias limitadas:

- Cuando el activo intangible se expresa como una medida del ingreso; o
- Cuando puedes ser demostrado que los ingresos y el consumo de los beneficios económicos del intangible están altamente correlacionados.

La aplicación de estas modificaciones, no ha tenido impacto en los estados financieros consolidados de la Entidad dado que, utiliza el método de línea recta para la depreciación y amortización de su propiedad, mobiliario y equipo e inversión en concesiones aeroportuarias, respectivamente.

**Modificaciones a la IFRS 10, IFRS 12 e IAS 28, Entidades de Inversión: aplicación de la Excepción de Consolidación**

Las modificaciones a la IFRS 10, IFRS 12 y la IAS 28 aclaran que, la exención de la preparación de estados financieros consolidados, es aplicable para una entidad tenedora que es subsidiaria de una entidad de inversión, incluso si la entidad valúa todas sus subsidiarias a valor razonable de acuerdo con IFRS 10. Las modificaciones también aclaran que el requisito para consolidar una subsidiaria que proporciona servicios relacionados con actividades de inversión, se aplican únicamente a las subsidiarias que no son propiamente entidades de inversión.

La aplicación de estas modificaciones no ha tenido impacto en los estados financieros consolidados, ya que la Entidad no es una entidad de inversión y no tiene ninguna entidad controladora, subsidiaria, asociada o negocio conjunto que califiquen como una entidad de inversión.

**Mejoras anuales a las IFRS Ciclo 2012-2014**

Las mejoras anuales a las IFRS Ciclo 2012-2014 incluyen varias IFRS que se resumen a continuación:

Las modificaciones de la IFRS 5 presentan una orientación específica en la IFRS 5 para cuando la Entidad reclasifica un activo (o grupo para disposición) de mantenidos para la venta a mantenidos para distribuir a los propietarios (o viceversa). Las modificaciones aclaran que ese cambio se debe considerar como una continuación del plan original de venta y por lo tanto lo establecido en la IFRS 5 en relación con el cambio de plan de venta no es aplicable. Las enmiendas también aclaran la guía para cuando se interrumpe la contabilidad de activos mantenidos para su venta.

Las modificaciones a la IFRS 7 proporcionan una guía adicional para aclarar si un contrato de servicio implica involucración continua en un activo transferido con el propósito de hacer las revelaciones requeridas en relación con los activos transferidos.

Las modificaciones de la IAS 19 aclaran que la tasa utilizada para descontar las obligaciones por beneficios post-empleo debe ser determinada en función de los rendimientos de mercado al final del período de presentación de informes sobre los bonos corporativos de alta calidad. La evaluación de la profundidad de un mercado para calificar bonos corporativos de alta calidad debe ser a nivel de la moneda (es decir, la misma moneda en que los beneficios deben ser pagados). Para las divisas que no existe un mercado amplio para tales bonos corporativos de alta calidad, se utilizarán los rendimientos de mercado al final del período de presentación del informe sobre bonos del gobierno denominados en esa moneda.

La aplicación de estas modificaciones no ha tenido ningún efecto en los estados financieros consolidados de la Entidad.

**Modificaciones a la IAS 1 Iniciativa de Revelaciones**

Las modificaciones aclaran que, una entidad no necesita proporcionar una revelación específica requerida por las normas si, la información resultante de dicha revelación no es importante, y da orientación sobre las bases de agregación y desagregación de la información con fines de revelación. Sin embargo, se reitera que una entidad debe considerar proporcionar revelaciones adicionales cuando el cumplimiento de los requisitos específicos en las normas es insuficiente para permitir a los usuarios de los estados financieros comprender el impacto de determinadas transacciones, eventos y condiciones sobre la situación y el desempeño financiero de la Entidad.

Además, las modificaciones aclaran que la participación de la Entidad en los resultados integrales de asociadas y operaciones conjuntas, contabilizadas utilizando el método de participación, debe presentarse separadamente de las que corresponden a la Entidad y debe separarse en las que: (i) no se reclasificarán posteriormente en resultados; y (ii) se reclasificarán posteriormente en resultados, cuando se cumplan condiciones específicas.

En cuanto a la estructura de los estados financieros, las modificaciones proporcionan ejemplos de ordenación sistemática o agrupación de las notas a los mismos.

ii. La Entidad no ha aplicado las siguientes IFRS nuevas y revisadas que han sido emitidas, pero aún no han entrado en vigencia:

- IFRS 9 *Instrumentos Financieros* (2)
- IFRS 15 *Ingresos de Contratos con Clientes* (2)
- IFRS 16 *Arrendamientos* (3)
- Modificaciones a la IAS 12 *Impuestos a la utilidad* (1)
- Modificaciones a la IAS 7 *Estado de flujos de efectivo* (1)

1 Efectiva para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2017, permitiéndose la aplicación temprana.

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

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

#### **IFRS 9, Instrumentos Financieros**

La IFRS 9 emitida en noviembre de 2009 introduce nuevos requerimientos para la clasificación y medición de activos financieros.

La IFRS 9 fue posteriormente modificada en octubre de 2014 para incluir requerimientos para la clasificación y medición de pasivos financieros y para su baja, y en noviembre de 2014 para incluir nuevos requerimientos generales para contabilidad de coberturas.

Otras modificaciones a la IFRS 9 fueron emitidas en julio de 2014 principalmente para incluir a) requerimientos de deterioro para activos financieros y b) modificaciones limitadas para los requerimientos de clasificación y medición al introducir la categoría de medición de 'valor razonable a través de otros resultados integrales' ("FVTOCI", por sus siglas en inglés) para algunos instrumentos simples de deuda.

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

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

La administración de la Entidad se encuentra en proceso de determinar los impactos potenciales que se derivarán en sus estados financieros consolidados por la adopción de esta norma, sin embargo, no es posible proporcionar una estimación razonable del efecto de la IFRS 9 hasta que la administración concluya la revisión detallada.

#### **IFRS 15, Ingresos de Contratos con Clientes**



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

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

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

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

La administración de la Entidad se encuentra en proceso de determinar los impactos potenciales que se derivarán en sus estados financieros consolidados por la adopción de esta norma, sin embargo, no es posible proporcionar una estimación razonable del efecto de la IFRS 15 hasta que la administración concluya la revisión detallada.

#### **IFRS 16, Arrendamientos**

La IFRS 16 *Arrendamientos*, fue publicada en enero de 2016 y sustituye a la IAS 17 *Arrendamientos*, así como las interpretaciones relacionadas. Esta nueva norma propicia que la mayoría de los arrendamientos se presenten en el estado de posición financiera para los arrendatarios bajo un modelo único, eliminando la distinción entre los arrendamientos operativos y financieros. Sin embargo, la contabilidad para los arrendadores permanece con la distinción entre dichas clasificaciones de arrendamiento. La IFRS 16 es efectiva para periodos que inician a partir del 1 de enero de 2019 y se permite su adopción anticipada siempre que se haya adoptado la IFRS 15.

Bajo la IFRS 16, los arrendatarios reconocerán el derecho de uso de un activo y el pasivo por arrendamiento correspondiente. El derecho de uso se trata de manera similar a cualquier otro activo no financiero, con su depreciación correspondiente, mientras que el pasivo devengará intereses. Esto típicamente produce un perfil de reconocimiento acelerado del gasto (a diferencia de los arrendamientos operativos bajo la IAS 17 donde se reconocían gastos en línea recta), debido a que la depreciación lineal del derecho de uso y el interés decreciente del pasivo financiero, conllevan a una disminución general del gasto a lo largo del tiempo.

También, el pasivo financiero se medirá al valor presente de los pagos mínimos pagaderos durante el plazo del arrendamiento, descontados a la tasa de interés implícita en el arrendamiento siempre que pueda ser determinada. Si dicha tasa no puede determinarse, el arrendatario deberá utilizar una tasa de interés incremental de deuda.

Sin embargo, un arrendatario podría elegir contabilizar los pagos de arrendamiento como un gasto en una base de línea recta en el plazo del arrendamiento, para contratos con término de 12 meses o menos, los cuales no contengan opciones de compra (esta elección es hecha por clase de activo); y para contratos donde los activos subyacentes tengan un valor que no se considere significativo cuando son nuevos, por ejemplo, equipo de oficina menor o computadoras personales (esta elección podrá hacerse sobre una base individual para cada contrato de arrendamiento).

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

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

#### **Modificaciones a la IAS 12, Impuestos a la utilidad, Reconocimiento de Activos por Impuesto Diferido por Pérdidas No Realizadas, aclarar cómo contabilizar los activos por impuestos diferidos relacionados con instrumentos de deuda medidos a valor razonable**

La IAS 12 establece requisitos sobre el reconocimiento y la medición de pasivos o activos por impuestos corrientes o diferidos. Las enmiendas aclaran los requisitos sobre el reconocimiento de activos por impuestos diferidos por pérdidas no realizadas, para abordar la diversidad en la práctica.

Las entidades están obligadas a aplicar las modificaciones para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2017. Se permite la aplicación anticipada.

La Entidad no espera algún impacto en sus estados financieros consolidados del ejercicio 2017, debido a que no tiene instrumentos de deuda medidos a valor razonable que generen pérdidas no realizadas.

#### **Modificaciones la IAS 7 Estados de Flujos de Efectivo: Proporcionar revelaciones**

Las modificaciones con iniciativa de revelación (Modificaciones a la IAS 7) vienen con el objetivo de que las entidades proporcionen revelaciones que permitan a los usuarios de los estados financieros evaluar los cambios en los pasivos derivados de las actividades de financiamiento.

Para alcanzar este objetivo, el IASB requiere que los siguientes cambios en los pasivos que surjan de actividades de financiamiento sean revelados (en la medida necesaria): (i) cambios en los flujos de efectivo de financiamiento; (ii) cambios derivados de la obtención o pérdida de control de subsidiarias u otros negocios; (iii) el efecto de las variaciones de tipo de cambio; (iv) cambios en valor razonable; y (v) otros cambios.

Las entidades están obligadas a aplicar las modificaciones para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2017. Se permite la aplicación anticipada.

La Entidad ha adoptado las disposiciones de estas modificaciones y se encuentra en proceso de determinar los impactos en revelaciones, estas enmiendas se reflejarán en los estados financieros consolidados anuales del ejercicio 2017.

b. **Transacciones en moneda extranjera**

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

c. **Efectivo y equivalentes de efectivo**

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

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

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

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

	Vidas útiles (años)
Mejoras en bienes arrendados	20
Maquinaria y equipo	10
Mobiliario y equipo	10
Equipo de transporte	4
Equipo de cómputo	3.3

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

**Baja de activos**

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

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

**Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados**

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

**Gastos subsecuentes**

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

e. **Arrendamientos**

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

#### *Arrendamiento operativo*

##### Como arrendador

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

##### Como arrendatario

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

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

#### f. **Depósitos en garantía**

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

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

#### g. **Costos por préstamos**

Los costos por préstamos relacionados directamente con la adquisición, construcción o producción de activos calificables, los cuales constituyen activos que requieren de un 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 periodo en que se incurra.

#### h. **Inversión en concesiones aeroportuarias**

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

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

En todos los acuerdos de concesión aeroportuaria de la Entidad, i) la concedente establece los servicios que debe proporcionar la Entidad con la infraestructura, a quién debe prestar el servicio y el ingreso máximo por unidad de tráfico anual que se podría obtener por esos servicios, y ii) la concedente, controla, a través de la propiedad legal, cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo. En consecuencia, la Entidad clasifica los activos obtenidos de la construcción, administración y operación de los acuerdos de concesión de servicios, ya sea como un activo intangible, un activo financiero (cuentas por cobrar) o una combinación de ambos.

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

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

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

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

#### i. **Deterioro del valor de los activos de larga duración**

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

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

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

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

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

La Entidad considera que cada aeropuerto en lo individual no puede ser considerado como una "unidad generadora de efectivo" para determinar el alcance de la pérdida por deterioro, debido a que la licitación de la concesión fue hecha por el Gobierno Federal como un paquete de trece aeropuertos, por lo que los concesionarios están obligados a operarlos independientemente de los resultados que se generen individualmente. Considerando lo anterior, la evaluación de un posible deterioro se realiza tomando en cuenta los activos de los trece aeropuertos y por separado los activos del segmento operativo de hotelería.

j. **Instrumentos financieros**

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

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

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

*Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados*

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

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

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

*Préstamos y cuentas por cobrar*

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

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

*Deterioro de activos financieros*

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

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

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

El valor en libros de un activo financiero se disminuye por la pérdida por deterioro en forma directa, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se disminuye a través de una estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta de clientes es

incobrable, se elimina contra dicha estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se reconoce como un ingreso en resultados. Los cambios en el valor en libros de la estimación se reconocen en los resultados.

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

#### *Baja de activos financieros*

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

#### *Pasivos financieros*

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

#### *Pasivos financieros al valor razonable con cambios en resultados*

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

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

- Se adquiere con el objetivo de recomprarlo en un futuro cercano; o
- Es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados que se administran conjuntamente, y para la cual existe evidencia de un patrón reciente de toma de utilidades a corto plazo; o
- Es un derivado que contablemente no cumple con los requisitos para ser designado como instrumento de cobertura.

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

- Con ello se elimina o reduce significativamente alguna inconsistencia en la valuación o en el reconocimiento que de otra manera surgiría; o
- El rendimiento de un grupo de activos financieros, de pasivos financieros o de ambos, se administra y evalúa sobre la base de su valor razonable, de acuerdo con una estrategia de inversión o de administración del riesgo que la Entidad tiene documentada, y se provee internamente información sobre ese grupo, sobre la base de su valor razonable; o
- Forma parte de un contrato que contiene uno o más instrumentos derivados implícitos, y la IAS 39 permite que la totalidad del contrato híbrido (activo o pasivo) sea designado como a valor razonable con cambios a través de resultados.

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

#### *Otros pasivos financieros*

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

#### *Baja de pasivos financieros*

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

#### *Método de interés efectivo*

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

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

#### *Compensaciones de activos y pasivos financieros*

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

#### k. **Política de gestión de riesgos**

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

- Cumplimiento de las normas del Gobierno Corporativo.
- Establecimiento por parte de las diferentes líneas de actividad y empresas de la Entidad de los controles de gestión de riesgo necesarios para asegurar que las transacciones en los mercados se realizan de acuerdo con las políticas, normas y procedimientos a los que está sujeta la Entidad.
- Especial atención a la gestión del riesgo financiero, básicamente definido por los riesgos de variabilidad en las tasas de interés, de tipo de cambio, de liquidez y de crédito.

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

#### I. **Provisiones**

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

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del periodo de reporte, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

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

##### *Provisión de mantenimiento mayor*

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

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

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

#### m. **Reserva para adquisición de acciones propias**

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

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

#### n. **Impuestos a la utilidad**

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

El impuesto a la utilidad diferido se genera de las diferencias temporales entre las bases contables y fiscales de los activos y pasivos incluyendo el beneficio de las pérdidas fiscales. Excepto por lo que se menciona en el siguiente párrafo, se reconocen pasivos por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales gravables y activos por impuestos diferidos por todas las diferencias temporales deducibles y por el beneficio esperado de las pérdidas fiscales. El valor en libros de un activo por impuestos diferidos debe someterse a revisión al final de cada periodo 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 periodo de reporte. La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Entidad espera, al final del periodo de reporte, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos. La Entidad evaluó sus activos por impuestos a la utilidad diferidos para cada subsidiaria, considerando sus proyecciones financieras y fiscales, las cuales incluyen el PMD y las tarifas máximas para el periodo 2016-2020 aprobados por la SCT.

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

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

**o. Beneficios a los empleados**

*Beneficios a los empleados a corto plazo*

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

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

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

*Prestaciones por retiro y beneficios por terminación*

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

Para los planes de beneficios definidos, el costo de tales beneficios se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con base en estudios actuariales que se realizan al final de cada ejercicio anual. La remediación, del pasivo por beneficios, que comprende las ganancias y pérdidas actuariales y el efecto de los cambios en el límite del activo (en su caso), y el rendimiento de los activos del plan (excluidos los intereses) se refleja de inmediato en el estado de situación financiera con cargo o crédito a otras partidas de utilidad integral en el periodo en que se producen. La remediación reconocida en otras partidas de utilidad integral no se reclasifica a la utilidad o pérdida neta; no obstante, la Entidad puede decidir en cualquier momento, su reclasificación a resultados acumulados. El costo de servicios pasados se reconoce en los resultados en el periodo 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 otras partidas de utilidad integral. La Entidad presenta el costo del servicio y los gastos (ingresos) financieros de los costos por beneficios definidos, en la utilidad neta, como parte del costo de servicio y gastos de administración. Las ganancias y pérdidas por la reducción de servicios se contabilizan como costos por servicios pasados.

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

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

**p. Reconocimiento de ingresos**

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

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

*Ingresos por servicios aeronáuticos*

La mayoría de estos ingresos provienen de servicios aeroportuarios y complementarios que corresponden al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros. Estos ingresos están regulados por la SCT a través de la tarifa máxima, la cual

establece el ingreso máximo por unidad de tráfico que puede obtenerse cada año por los servicios aeronáuticos proporcionados en cada aeropuerto. Los ingresos se reconocen cuando los servicios se prestan.

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

*Ingresos por servicios no aeronáuticos*

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

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

*Ingresos por arrendamiento*

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

*Ingresos por servicios de hotelería*

Se reconocen cuando los servicios se prestan.

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

Conforme al Comité de Interpretación a las IFRS (IFRIC), interpretación 12 (IFRIC 12), *Acuerdos de Concesión de Servicios*, la Entidad reconoce un ingreso y un costo por adiciones a bienes concesionados de acuerdo con el método de avance de obra derivado de las mejoras que se realizan a los aeropuertos y que se encuentran comprometidas en el PMD. El ingreso de servicios por adiciones a bienes concesionados se determina con base en el intercambio que la Entidad está realizando con el Gobierno, ya que por una parte la Entidad construye o mejora los aeropuertos en función del PMD y en contra parte el Gobierno le otorga el derecho de obtener un ingreso por los servicios aeroportuarios prestados como contraprestación por dichos servicios de construcción. El costo por adiciones a bienes concesionados se determina de acuerdo al costo que la Entidad incurre en la realización de la construcción o mejoras tomando como base las inversiones comprometidas en el PMD, para lo cual, mediante concurso, contrata a terceros para que la realicen. El importe del ingreso y el costo son iguales debido a que la Entidad no obtiene ningún margen de utilidad en la construcción y los importes que paga se encuentran a valor de mercado.

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

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

---

<b>Dividendos pagados, acciones ordinarias:</b>	1,575,084,000.00
---	------------------

---

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

---

<b>Dividendos pagados, acciones ordinarias por acción:</b>	4.0
--	-----

---

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

---