



COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE VALORES

REPORTE ANUAL

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado, para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.

Plaza Metrópoli Patriotismo, Piso 5,
Av. Patriotismo 201
Col. San Pedro de los Pinos, Benito Juárez
Ciudad de México, México
www.oma.aero

Valores registrados: Acciones Ordinarias, Nominativas, sin expresión de Valor Nominal, Serie B y American Depositary Shares.

Clave de cotización: OMA

Tipo de Acciones	# de Títulos *	Nombre de la Bolsa de Valores en la cual están listados
Serie B	295,750,060	Bolsa Mexicana de Valores
	44,595,496**	Bolsa de Valores NASDAQ
Serie BB	49,766,000	N/A

*Información al 31 de diciembre de 2020.

**Acciones Serie B representadas por American Depositary Shares o ADS. Cada 8 acciones Serie B equivalen a un ADS.

Los valores de la empresa se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores, y son objeto de cotización en bolsa. La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, solvencia de la emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información de este reporte anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención a las leyes.

ÍNDICE REFERENCIADO

En virtud de que Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (“OMA”, la “Compañía”, “GACN”, el “Emisor” o la “Emisora”) tiene registradas *American Depositary Shares* (“ADS”) en NASDAQ, se presenta la traducción al español del reporte anual correspondiente al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2020, presentado ante la *Securities and Exchange Commission* (“SEC”) bajo la Forma 20-F (la “Forma 20-F 2020”), dando con ello cumplimiento a lo previsto por el artículo 33, fracción I, inciso b) y el Anexo N de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado vigentes a la fecha del presente (la “Circular Única de Emisoras”) ya que toda la información que la Circular Única de Emisoras requiere incluir en el reporte anual de las emisoras de valores inscritos en el Registro Nacional de Valores, se incorpora en la Forma 20-F 2020 que en este acto se presenta. Debido a que la Forma 20-F 2020 incluye la información antes mencionada en un orden distinto al previsto en la Circular Única de Emisoras para este tipo de reportes, el índice que a continuación se incluye hace referencia a las secciones de la Forma 20-F 2020 en las cuales se encuentra incorporado el contenido requerido por la Circular Única de Emisoras:

CONTENIDO DEL REPORTE ANUAL DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO “N” DE LA CIRCULAR ÚNICA DE EMISORAS	UBICACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN LA FORMA 20-F		
A) PORTADA DEL REPORTE ANUAL	Punto	Apartado	Página
Portada del Reporte Anual	N/A	Lugar de pago de intereses y principal	Addendum al Reporte Anual
	N/A	Representante Común	Addendum al Reporte Anual
	N/A	Activos esenciales	Addendum al Reporte Anual
1) INFORMACIÓN GENERAL	Punto	Apartado	Página
a) Glosario de términos y definiciones	Ver el glosario términos y definiciones que se adjunta al presente previo a la traducción de la Forma 20-F		
b) Resumen ejecutivo	Ver el resumen ejecutivo que se adjunta al presente previo a la traducción de la Forma 20-F		
c) Factores de riesgo	Punto 3	INFORMACIÓN CLAVE	4
		Factores de Riesgo	4
	Punto 11	INFORMACIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA SOBRE RIESGOS DE MERCADO	211
d) Otros valores	Punto 9	OFERTA E INSCRIPCIÓN	186
	Punto 5	REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS	113

CONTENIDO DEL REPORTE ANUAL DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO “N” DE LA CIRCULAR ÚNICA DE EMISORAS	UBICACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN LA FORMA 20-F		
		Endeudamiento	153
e) Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el Registro	Punto 9	OFERTA E INSCRIPCIÓN	186
		Operaciones en la Bolsa Mexicana de Valores y en la Bolsa Institucional de Valores	186
f) Destino de los fondos, en su caso	No aplica		
g) Documentos de carácter público	Punto 10	INFORMACIÓN ADICIONAL	187
		Documentos de Carácter Público	211
2) LA EMISORA	Punto	Apartado	Página
a) Historia y desarrollo de la emisora	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Historia y Desarrollo de la Compañía	
b) Descripción del negocio	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
		Estructura Organizacional	109
		Régimen Legal	87
		Propiedad, Planta y Equipo	112
(i) Actividad principal	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
(ii) Canales de distribución	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
(iii) Patentes, licencias, marcas y otros contratos	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
	Punto 7	PRINCIPALES ACCIONISTAS Y OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS	176
		Operaciones con Partes Relacionadas	179
	Punto 10	INFORMACIÓN ADICIONAL	187

CONTENIDO DEL REPORTE ANUAL DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO “N” DE LA CIRCULAR ÚNICA DE EMISORAS	UBICACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN LA FORMA 20-F		
		Contratos Importantes	206
(iv) Principales clientes	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
(v) Legislación aplicable y situación tributaria	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Régimen Legal	87
	Punto 10	INFORMACIÓN ADICIONAL	187
		Tributación	206
(vi) Recursos humanos	Punto 6	CONSEJEROS, ALTA GERENCIA Y EMPLEADOS	166
(vii) Desempeño ambiental	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
		Régimen Legal	87
(viii) Información de mercado	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
(ix) Estructura corporativa	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
		Estructura Organizacional	109
(x) Descripción de sus principales activos	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
		Propiedad, Planta y Equipo	112
(xi) Procesos judiciales, administrativos o arbitrales	Punto 8	INFORMACIÓN FINANCIERA	180
		Procedimientos Legales	
(xii) Acciones representativas del capital social	Punto 7	PRINCIPALES ACCIONISTAS Y OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS	176
		Principales Accionistas	
	Punto 10	INFORMACIÓN ADICIONAL	187
		Capital Social de la Compañía	190

CONTENIDO DEL REPORTE ANUAL DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO “N” DE LA CIRCULAR ÚNICA DE EMISORAS	UBICACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN LA FORMA 20-F		
(xiii) Dividendos	Punto 8	INFORMACIÓN FINANCIERA	180
		Dividendos y Reembolsos de Capital Social	184
3) INFORMACIÓN FINANCIERA	Punto	Apartado	Página
a) Información financiera seleccionada	Punto 3	INFORMACIÓN CLAVE	1
		Información Financiera Seleccionada	
	Punto 5	REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS	113
b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación	Punto 5	REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS	113
	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
c) Informe de créditos relevantes	Punto 5	REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS	113
d) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora	Punto 5	REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS	113
	Punto 4	INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA	42
		Perspectiva del Negocio	48
i) Resultados de la operación	Punto 5	REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS	113
ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital	Punto 5	REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS	113
		Endeudamiento	153
iii) Control interno	Punto 15	CONTROLES Y PROCEDIMIENTOS	215
	Punto 16.B	CÓDIGO DE ÉTICA	217
e) Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas	Punto 5	REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS	113
4) ADMINISTRACIÓN	Punto	Apartado	Página
a) Auditores externos	Punto 16.C	HONORARIOS Y SERVICIOS DEL PRINCIPAL DESPACHO DE CONTADORES DE LA COMPAÑÍA	217

CONTENIDO DEL REPORTE ANUAL DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO “N” DE LA CIRCULAR ÚNICA DE EMISORAS	UBICACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN LA FORMA 20-F		
	N/A	Opinión modificada o no favorable de auditores externos.	Addendum al Reporte Anual
b) Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés	Punto 7	PRINCIPALES ACCIONISTAS Y OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS	176
		Principales Accionistas	
		Operaciones con Partes Relacionadas	179
	Punto 16.E	COMPRAS DE ACCIONES POR EL EMISOR Y COMPRADORES AFILIADOS	218
c) Administradores y accionistas	Punto 6	CONSEJEROS, ALTA GERENCIA Y EMPLEADOS	166
	Punto 7	PRINCIPALES ACCIONISTAS Y OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS	176
		Principales Accionistas	
	Punto 16.A	EXPERTO FINANCIERO DEL COMITÉ DE AUDITORÍA	217
	Punto 16.E	COMPRAS DE ACCIONES POR EL EMISOR Y COMPRADORES AFILIADOS	218
	N/A	Código de Ética	Addendum al Reporte Anual
d) Estatutos sociales y otros convenios	Punto 10	INFORMACIÓN ADICIONAL	187
		Capital Social de la Compañía	190
5) MERCADO DE CAPITALES	Punto	Apartado	Página
a) Estructura accionaria	Punto 7	PRINCIPALES ACCIONISTAS Y OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS	176
		Principales Accionistas	
	Punto 10	INFORMACIÓN ADICIONAL	187

CONTENIDO DEL REPORTE ANUAL DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO “N” DE LA CIRCULAR ÚNICA DE EMISORAS	UBICACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN LA FORMA 20-F		
		Capital Social de la Compañía	190
b) Comportamiento de la acción en el mercado de valores	Punto 9	OFERTA E INSCRIPCIÓN	186
c) Formador de mercado	Punto 9	OFERTA E INSCRIPCIÓN	186
	N/A	c) Formador de Mercado	Addendum al Reporte Anual
6) PERSONAS RESPONSABLES	Punto	Apartado	Página
	N/A	Firmas del Director General, Director de Finanzas, Director Jurídico y Auditor Externo	N/A
7) ANEXOS	Punto	Apartado	Página
Estados Financieros Dictaminados	Punto 19	ANEXO A	N/A
Informe Anual del Comité de Auditoría, Prácticas Societarias, Finanzas y Planeación correspondiente al ejercicio 2019.	Punto 19	ANEXO B	N/A

GLOSARIO

Con la finalidad de facilitar la lectura del presente informe, a continuación, se enlistan los principales acrónimos, términos y abreviaciones que se utilizan de forma recurrente a lo largo del mismo, con su respectiva definición o significado.

ADPM:	Se refiere a la sociedad Aéroports de Paris Management, S.A.
ADS:	Se refiere a los <i>American Depositary Shares</i> , que representan acciones de la Compañía y cotizan en NASDAQ.
Aeroinvest:	Se refiere a la sociedad Aeroinvest, S.A. de C.V.
AeroUnión:	Se refiere a la sociedad Aerotransportes de Carga Unión, S.A. de C.V.
AFAC	Se refiere a la Agencia Federal de Aviación Civil.
AICM:	Se refiere al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
BANXICO:	Se refiere al Banco de México.
BMV:	Se refiere a la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
Braniff:	Se refiere a la sociedad Braniff Air Freight and Company, S.A. de C.V.
CANAERO:	Se refiere a la Cámara Nacional de Aerotransportes.
CETES:	Significa Certificados de la Tesorería de la Federación.
CIE:	Se refiere a la sociedad Corporación Interamericana de Entretenimiento, S.A.B. de C.V.
CINIIF	Comité de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera.
COFECE:	Se refiere a la Comisión Federal de Competencia Económica.
COITSA:	Se refiere a la sociedad Corporativo de Ingeniería Terrestre, S.A. de C.V.
CONAPO:	Se refiere al Consejo Nacional de Población.
Deloitte:	Se refiere a la firma de auditores Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C.
DICTEC:	Se refiere a la sociedad Desarrollo de Ingeniería Civil y Tecnología, S.A. de C.V.
DOF:	Se refiere al Diario Oficial de la Federación.
E.U.A.:	Se refiere a los Estados Unidos de América.
FAA:	Se refiere a la Administración Federal de Aviación de los E.U.A. (<i>Federal Aviation Administration</i>).
ICATEN	Se refiere a la sociedad ICA Tenedora, S.A. de C.V.
IETU:	Se refiere al Impuesto Empresarial a Tasa Única.
IMSS:	Se refiere al Instituto Mexicano del Seguro Social.
Indeval:	Se refiere a la sociedad S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
INEGI:	Se refiere al Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

INPC:	Se refiere al Índice Nacional de Precios al Consumidor.
INPP:	Se refiere al Índice Nacional de Precios al Productor.
ISR:	Se refiere al Impuesto Sobre la Renta.
LGSM:	Se refiere a la Ley General de Sociedades Mercantiles.
LMV:	Se refiere a la Ley del Mercado de Valores.
México:	Estados Unidos Mexicanos.
NIIF	Normas Internacionales de Información Financiera
OACI:	Se refiere a la Organización de Aviación Civil Internacional.
OMS:	Se refiere a la Organización Mundial de la Salud.
PACCSA:	Se refiere a la sociedad Proyectos Asesoría y Control de Calidad, S.A. de C.V.
PIB:	Se refiere al producto interno bruto.
PROFEPA:	Se refiere a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
RNV:	Se refiere al Registro Nacional de Valores.
SAT	Servicio de Administración Tributaria.
SCT:	Se refiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SEAT:	Se refiere a Servicios de Apoyo en Tierra.
SEC:	Se refiere a la Comisión de Valores de los E.U.A. (<i>Securities and Exchange Commission</i>).
SECTUR:	Se refiere a la Secretaría de Turismo.
SEMARNAT:	Se refiere a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
SENEAM:	Se refiere a Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.
SETA:	Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V.
SHCP:	Se refiere a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
TUA:	Se refiere a la Tarifa de Uso de Aeropuerto.
VYNMSA:	Se refiere a la sociedad VYNMSA Desarrollo Inmobiliario, S.A. de C.V.

RESUMEN EJECUTIVO

En 2020, la Compañía registró ingresos totales de \$5,367,466 mil (US\$269 millones) y la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos representó \$4,113,597 mil (US\$206 millones). En 2019, la Compañía registró ingresos totales de \$8,527,101 mil y la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos representó \$7,527,256 mil. En 2020, los aeropuertos de la Compañía atendieron a aproximadamente 11.1 millones de pasajeros terminales, un decremento del 52.3% con respecto a los 23.2 millones de pasajeros terminales en 2019.

Para el ejercicio concluido en 2020, el 54.8% de los ingresos totales de la Compañía, se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos, el 21.8% se derivó de ingresos no aeronáuticos y el 23.4% se derivó de los ingresos por servicios de construcción. En 2019, aproximadamente, 67.5% del total de los ingresos de la Compañía se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos sujetos a tarifas máximas. El resto de los ingresos se derivó de los servicios no aeronáuticos e ingresos por servicios de construcción.

En cuanto a los resultados de la operación de la Compañía para el ejercicio 2020, el costo de servicios disminuyó en 19.7% de \$954,207 mil en 2019 a \$765,958 mil en 2020, debido principalmente a un decremento de 30.6% en el costo por servicios públicos como resultado de una reducción en el consumo de electricidad de 19,556 mil Kwh, así como por un decremento de 29.6% en mantenimiento menor, honorarios y otros. Adicionalmente, el costo de hotelería presentó una disminución de 64.2% debido a una baja en las tasas de ocupación. Como porcentaje de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, el costo de servicios se incrementó del 12.6% en 2019 al 18.6% en 2020.

Los gastos de administración disminuyeron en 4.5% de \$542,664 mil en 2019 a \$518,059 mil en 2020, debido principalmente a una reducción de 12.5% en honorarios a personas morales y un decrecimiento del 70.8% en gastos de viaje.

En 2020, los honorarios por asistencia técnica disminuyeron en 45.9% de \$150,108 mil en 2019 a \$81,164 mil en 2020. Los derechos de uso de bienes concesionados disminuyeron 45.2% de \$363,561 mil en 2019 a \$199,202 mil en 2020, gracias a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La suma de la depreciación y la amortización creció 4.8% de \$415,252 mil en 2019 a \$435,344 mil en 2020, debido principalmente a un aumento en las mejoras a los activos de la concesión durante 2020.

La utilidad de operación consolidada de la Compañía disminuyó un 64.5% de \$4,855,306 mil en 2019 a \$1,721,468 mil en 2020, debido principalmente a una disminución del 37.1% en los ingresos totales. El margen de operación de la Compañía disminuyó de 56.9% en 2019 a 32.1% en 2020, y considerando solo la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, el margen operativo disminuyó de 64.2% en 2019 a 41.8% en 2020.

El gasto por intereses neto se incrementó 50.7% de \$204,772 mil en 2019 a \$308,610 mil en 2020, principalmente por una disminución en los ingresos por intereses que resultaron de una reducción en la tasa de descuento, luego de actualizar la reserva de mantenimiento mayor. Durante 2020, las tasas de interés anualizadas en bonos del tesoro mexicanos a corto plazo a 28 días, o Certificados de la Tesorería de la Federación, disminuyeron del 7.3% el 1 de enero de 2020 al 4.2% el 31 de diciembre de 2020, con un promedio anual de 5.3%.

La ganancia cambiaria neta de la Compañía fue de \$79,522 mil en 2020, comparada con una pérdida cambiaria neta de \$50,878 mil en 2019, debido principalmente a una depreciación del tipo de cambio que afectó al saldo de efectivo denominado en dólares. El tipo de cambio utilizado para convertir los pasivos de la Compañía denominados en dólares de pesos a dólares estadounidenses fue de \$19.9087 a US\$ 1.00 al 31 de diciembre de 2020 y de \$18.8727 a U.S.\$1.00 al 31 de diciembre de 2019.

La utilidad neta de la Compañía disminuyó en un 66.0% de \$3,227,434 mil en 2019 a \$1,097,879 mil en 2020. La utilidad integral decreció un 66.2% de \$3,210,814 mil en 2019 a \$1,085,231 mil en 2020. La utilidad por acción fue de \$2.8038 y las ganancias por ADS fueron de \$22.4304 en 2020.

Históricamente, la Compañía ha cubierto todos sus requerimientos de liquidez, incluyendo sus operaciones y obligaciones conforme a los Programas Maestros de Desarrollo con el flujo de efectivo generado por las operaciones de sus subsidiarias y no incurrió en deudas significativas. La Compañía ha ajustado su estrategia para financiar sus proyectos y ha incorporado deuda como un medio para hacer inversiones de capital estratégicas. En el futuro, la Compañía espera continuar cubriendo sus requerimientos de liquidez con flujos de efectivo generado por las operaciones de sus subsidiarias, con la reducción de costos y mejoras operativas para maximizar su rendimiento, y mediante deuda adicional para financiar inversiones bajo los Planes Maestros de Desarrollo, otras inversiones y capital de trabajo, a fin de tener una estructura de capital más eficiente. La Compañía considera que su capital de trabajo es suficiente para sus requerimientos presentes.

El 21 de abril de 2019, los accionistas de la Compañía autorizaron el uso de hasta \$1,500,000 mil para la recompra de acciones serie B de la Compañía hasta la fecha en que la asamblea anual de accionistas apruebe los resultados del ejercicio 2019. El 7 de julio de 2020, los accionistas de la Compañía autorizaron la restauración hasta \$1,500,000 mil para la recompra de acciones serie B de la Compañía hasta la fecha en que la asamblea anual de accionistas apruebe los resultados del ejercicio 2020. El 21 de abril de 2021, los accionistas de la Compañía autorizaron el uso de hasta \$1,500,000 mil para la recompra de acciones serie B de la Compañía hasta la fecha en que la asamblea anual de accionistas apruebe los resultados del ejercicio 2021.

El programa de recompra de acciones de la Compañía inició en octubre de 2007. La implementación del programa de recompra de acciones genera entradas o salidas de efectivo dependiendo de la naturaleza de las operaciones (compra o venta). Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018, el programa de recompra de acciones generó un movimiento de efectivo de \$0. Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, el programa de recompra de acciones generó una salida de efectivo de \$244,201. Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, el programa de recompra de acciones generó una salida de efectivo de \$150,000 mil. Al 31 de diciembre de 2019 y 2020, el número de acciones en tesorería es de 2,470,158 y 0, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía deuda de largo plazo por \$4,510,388 mil, incluyendo la porción circulante de la deuda a largo plazo.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía contaba con aproximadamente 1,003 empleados, de los cuales, aproximadamente 54.5% eran sindicalizados. El número total de empleados disminuyó en 13.5% en 2020, debido principalmente a una reestructura organizacional.

Al 31 de diciembre de 2020, el precio por acción al cierre de la Compañía fue de \$128.39, menor en 9.5% al precio por acción al 31 de diciembre de 2019, el cual cerró en \$141.83. El precio por cada ADS fue de US\$59.94 y de US\$51.68 al 31 de diciembre de 2019 y 2020, respectivamente.

**TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL DEL REPORTE ANUAL PRESENTADO ANTE LA COMISIÓN DE VALORES DE LOS
ESTADOS UNIDOS
BAJO LA FORMA 20-F, EL 30 DE ABRIL DE 2021**

**COMISIÓN DE VALORES DE
LOS ESTADOS UNIDOS
Washington, D.C. 20549**

FORMA 20-F

**REPORTE ANUAL CONFORME CON LA SECCIÓN 13 O 15(d)
DE LA LEY DEL MERCADO DE VALORES DE 1934**

Para el ejercicio fiscal terminado el 31 de diciembre de 2020

Número de expediente de la Comisión 1-33168

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.

(Nombre exacto de la emisora según se especifica en su acta constitutiva)

Central North Airport Group

Estados Unidos Mexicanos

(Traducción del nombre del registrante al inglés) (Jurisdicción de constitución u organización)

Plaza Metrópoli Patriotismo, Piso 5,
Av. Patriotismo 201
Col. San Pedro de los Pinos, Benito Juárez,
Ciudad de México, México
(Dirección de sus oficinas administrativas principales)

Ruffo Pérez Pliego del Castillo

Plaza Metrópoli Patriotismo, Piso 5,
Av. Patriotismo 201
Col. San Pedro de los Pinos, Benito Juárez,
Ciudad de México, México
+ 52 81 8625 4300

rperezpliego@oma.aero

(Nombre, teléfono, correo electrónico y/o número de fax y dirección de la persona de contacto de la compañía)

Valores registrados o a ser registrados de conformidad con la Sección 12(b) de la Ley:

<u>Título de cada clase:</u>	<u>Nombre de la bolsa de valores en la que se encuentran inscritos</u>
<i>American Depositary Shares (ADS)</i> ; cada uno de ellos representa 8 acciones Serie B Acciones Serie B	The NASDAQ Stock Market LLC The NASDAQ Stock Market LLC*

*No cotizan, sólo para fines de la inscripción de los ADS, de conformidad con los requerimientos de la Comisión de Valores de los E.U.A.

Valores inscritos o a ser inscritos de conformidad con la Sección 12(g) de la Ley:

Ninguno

Valores en relación con los cuales existe la obligación de reportar de conformidad con la Sección 15(d) de la Ley:

N/A

Indicar el número de acciones en circulación de cada clase del capital social al cierre del periodo cubierto por el reporte anual:

<u>Título de cada clase:</u>	<u>Clave de Pizarra:</u>	<u>Número de acciones</u>
Acciones Serie B	OMAB	340,345,556
Acciones Serie BB	OMAB	49,766,000

Indicar si el registrante es una emisora conocida recurrente, como se define en la Regla 405 de la Ley de Valores.

Sí ☒ **No** ☐

Si este reporte es un reporte anual o de transición, indicar si el registrante no es requerido a presentar reportes de conformidad con la sección 13 o 15(d) de la Ley del Mercado de Valores de 1934.

Sí ☐ **No** ☒

Nota. Dar respuesta al punto anterior no exime al registrante de enviar reportes de acuerdo a la Sección 13 o 15d de la Ley del Mercado de Valores de 1934 derivado de sus obligaciones bajo esas secciones

Indicar si la emisora ha (1) presentado todos los reportes requeridos por la Sección 13 o 15(d) de la Ley del Mercado de Valores de 1934 durante los últimos 12 meses (o periodo menor en que la emisora fue requerida para presentar dichos reportes) y (2) ha sido sujeto a dicho requerimiento de presentación en los últimos 90 días.

Sí ☒ **No** ☐

Indicar si la emisora ha presentado electrónicamente, cada *Interactive Data File* (archivo de información interactivo), que debe presentar de conformidad con la regla 405 de la Regulación S-T (232.405 de este capítulo) en los últimos 12 meses (o periodo menor en que la emisora fue requerida a presentar dichos archivos).

Sí ☐ **No** ☒

Indicar si la emisora es presentador acelerado grande, o presentador acelerado o presentador no-acelerado, o una compañía de crecimiento emergente. Véase definición de “presentador acelerado” y “presentador acelerado grande” en la Regla 12b-2 de la Ley de Valores:
Emisor Grande Acelerado ☐ **Emisor Acelerado** ☒ **Emisor No-Acelerado** ☐ **Compañía de Crecimiento emergente** ☐

Indicar los principios contables que la emisora utilizó para preparar la información financiera incluida en este documento:

U.S. GAAP ☐ **IFRS** ☒ **Otro** ☐

Si la respuesta anterior fue “OTRO”, indicar que punto de los estados financieros el registrante eligió seguir.

Punto 17 ☐ **Punto 18** ☒

Indicar si la emisora es una empresa que no tiene operaciones (de conformidad con la definición de la Regla 12b-2 de la Ley de Valores)

Si ☐ **No** ☒

Indicar si la emisora ha presentado un informe y un certificado de la evaluación de su administración sobre la eficacia de su control interno de la presentación de informes financieros con arreglo a la Sección 404(b) de la Ley Sarbanes-Oxley (§ 15 U.S.C. 7262(b)) por la empresa de contabilidad pública registrada que preparó o emitió su informe de auditoría

Si ☒ **No** ☐

PUNTO 1. IDENTIDAD DE CONSEJEROS, ALTA GERENCIA Y ASESORES	4
PUNTO 2. ESTADÍSTICAS DE OFERTAS Y PLAN DE TRABAJO ESPERADO.....	4
PUNTO 3. INFORMACIÓN CLAVE	4
FACTORES DE RIESGO.....	4
DECLARACIONES DE EXPECTATIVAS FUTURAS.....	41
PUNTO 4. INFORMACIÓN SOBRE LA COMPAÑÍA.....	42
HISTORIA Y DESARROLLO DE LA COMPAÑÍA	42
PERSPECTIVA DEL NEGOCIO	48
RÉGIMEN LEGAL.....	87
ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	109
PROPIEDAD, PLANTAS Y EQUIPO	112
PUNTO 4A. COMENTARIOS NO RESUELTOS DEL PERSONAL	113
PUNTO 5. REVISIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA Y PROSPECTOS.....	113
PUNTO 6. CONSEJEROS, ALTA GERENCIA Y EMPLEADOS	166
PUNTO 7. PRINCIPALES ACCIONISTAS Y OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS.....	176
PRINCIPALES ACCIONISTAS	176
OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS	180
PUNTO 8. INFORMACIÓN FINANCIERA.....	180
PROCEDIMIENTOS LEGALES	180
DIVIDENDOS Y REEMBOLSOS DE CAPITAL SOCIAL.....	184
PUNTO 9. OFERTA E INSCRIPCIÓN	186
HISTORIA DEL PRECIO DE LA ACCIÓN	186
OPERACIONES EN LA BOLSA MEXICANA DE VALORES Y EN LA BOLSA INSTITUCIONAL DE VALORES.....	186
PUNTO 10. INFORMACIÓN ADICIONAL	187
CAPITAL SOCIAL DE LA COMPAÑÍA.....	190
CAPITAL SOCIAL.....	191
DERECHOS DE VOTO Y ASAMBLEAS DE ACCIONISTAS.....	192
DIVIDENDOS Y DISTRIBUCIONES.....	195
REGISTRO Y TRANSMISIÓN DE ACCIONES	195
AUMENTOS Y DISMINUCIONES DE CAPITAL	198
OBLIGACIÓN DE REALIZAR OFERTA PÚBLICA DE COMPRA DE ACCIONES.....	199
LIQUIDACIÓN.....	200
OTRAS DISPOSICIONES	200

CONTRATOS IMPORTANTES	205
CONTROLES DE TIPO DE CAMBIO	206
TRIBUTACIÓN	206
DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO.....	211
PUNTO 11. INFORMACIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA SOBRE RIESGOS DE MERCADO	211
PUNTO 12. DESCRIPCIÓN DE VALORES DISTINTOS A VALORES DE CAPITAL	212
PUNTO 12A. INSTRUMENTOS DE DEUDA.....	212
PUNTO 12B. GARANTÍAS Y DERECHOS.....	212
PUNTO 12C. OTROS VALORES	212
PUNTO 12D. AMERICAN DEPOSITARY SHARES (ADS).....	212
PUNTO 13. INCUMPLIMIENTOS, DIVIDENDOS NO PAGADOS Y PAGOS EN MORA	215
PUNTO 14. MODIFICACIONES SUSTANCIALES A LOS DERECHOS DE LOS TENEDORES DE VALORES Y DESTINO DE LOS RECURSOS.....	215
PUNTO 15. CONTROLES Y PROCEDIMIENTOS	215
PUNTO 16. [SE RESERVA].....	217
PUNTO 16A. EXPERTO FINANCIERO DEL COMITÉ DE AUDITORÍA	217
PUNTO 16B. CÓDIGO DE ÉTICA	217
PUNTO 16C. HONORARIOS Y SERVICIOS DEL PRINCIPAL DESPACHO DE CONTADORES DE LA COMPAÑÍA.....	217
PUNTO 16D. EXENCIONES DE LOS ESTÁNDARES DE INSCRIPCIÓN PARA LOS COMITÉS DE AUDITORÍA.....	218
PUNTO 16E. COMPRAS DE ACCIONES POR EL EMISOR Y COMPRADORES AFILIADOS	218
PUNTO 16F. CAMBIO EN EL CONTADOR CERTIFICADO DEL REGISTRANTE.....	219
PUNTO 16G. GOBIERNO CORPORATIVO	219
PUNTO 17. ESTADOS FINANCIEROS.....	226
PUNTO 18. ESTADOS FINANCIEROS.....	226
PUNTO 19. ANEXOS.....	226

PARTE I

Punto 1. Identidad de Consejeros, Alta Gerencia y Asesores

No es aplicable.

Punto 2. Estadísticas de Ofertas y Plan de Trabajo Esperado

No es aplicable.

Punto 3. Información Clave

No es aplicable.

FACTORES DE RIESGO

Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía.

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

La nueva cepa de coronavirus ("COVID-19"), identificada por primera vez en Wuhan (China) en diciembre de 2019, se ha extendido a casi todas las regiones del mundo. El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró al COVID-19 como una pandemia. El brote, y las medidas adoptadas para contenerlo o mitigarlo, han tenido consecuencias adversas para la economía mundial, incluyendo en la demanda, operaciones, cadenas de suministro y mercados financieros. El COVID-19 ha dado lugar a restricciones de viaje impuestas por los gobiernos, cancelaciones de vuelos y una marcada disminución de la demanda de viajes aéreos por parte de los pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional.

El 19 de marzo de 2020, E.U.A. emitió un aviso de viaje en el que recomendó a los viajeros que evitaran todos los viajes internacionales. Al día siguiente, el 20 de marzo de 2020, E.U.A. cerró su frontera terrestre con México, excepto para viajes y comercio esenciales. Al 22 de abril de 2021, la frontera terrestre con México sigue cerrada. El 26 de enero de 2021, E.U.A. emitió un decreto, solicitando resultados negativos de la prueba COVID-19 para todos los pasajeros que viajan por aire. A partir del 7 de enero de 2021, Canadá estableció requisitos de pruebas similares para los pasajeros que viajan por aire al país. Posteriormente, el gobierno de Canadá suspendió los vuelos entre Canadá, México y el Caribe hasta el 30 de abril de 2021. El efecto total de las advertencias y restricciones de viaje en otros países aún no se conoce y podría afectar a nuestros niveles de pasajeros internacionales incluso después de que se hayan levantado las advertencias y restricciones formales.

El 31 de marzo de 2020, la Secretaría de Salud de México emitió un decreto por el que se suspendían todas las actividades no esenciales en el país hasta el 30 de abril, y el 21 de abril se amplió dicha suspensión hasta el 30 de mayo de 2020. Como consecuencia de estas suspensiones, el tráfico total de pasajeros en nuestros aeropuertos experimentó un fuerte descenso. En abril y mayo de 2020, nuestro tráfico total de pasajeros en las terminales disminuyó un 92.8% y un 93.5%, respectivamente, en comparación con los mismos períodos de 2019. El 29 de mayo de 2020, la Secretaría de Salud de México emitió un decreto estableciendo un sistema de semáforo de riesgo epidemiológico por región, aplicable tanto a los municipios como a los estados, el cual entró en vigor el 1 de junio de 2020 (y que sigue vigente a la fecha de este reporte anual) que determina el nivel de riesgo sanitario y el tipo de actividades autorizadas a realizar.

Como resultado, los diferentes estados del país están experimentando diferentes niveles de reactivación y, en consecuencia, se están permitiendo diferentes tipos de actividades económicas. Como resultado de esta reactivación gradual de la actividad económica por región, el tráfico de pasajeros comenzó a mostrar signos de recuperación, con disminuciones mensuales de 84.6% en junio de 2020 a 41.5% en diciembre de 2020, en comparación con los mismos períodos de 2019. A lo largo de la pandemia, los aeropuertos han sido considerados esenciales y nuestros aeropuertos se han mantenido operativos. Dado que OMA opera en 9 estados de la República Mexicana, el nivel de reactivación económica y la recuperación paulatina de los flujos de pasajeros en nuestros aeropuertos podría variar significativamente de un estado a otro, dependiendo del nivel de riesgo establecido en cada uno de los estados en los que operamos, así como los de nuestros principales destinos. En respuesta a este deterioro sustancial en el tráfico aéreo, hemos tomado una serie de acciones para mitigar nuestro negocio, operaciones y condición financiera, incluyendo, entre otras, (a) la reducción temporal de ciertas áreas operativas en los edificios de terminales, lo que resultó en un ahorro de electricidad y la optimización de nuestro equipo de limpieza y seguridad, (b) el aplazamiento del costo en mantenimientos menores con base en los niveles actuales de operaciones, (c) la reducción de la plantilla de personal de aproximadamente 100 puestos de trabajo implementada en el tercer trimestre de 2020, y (d) acuerdos de reducción y descuento con clientes comerciales y aeronáuticos. La mayor parte de nuestra estructura de costos es fija, y no se espera que el impacto de estas medidas sea significativo frente a la posible disminución de los ingresos resultante de la interrupción del tráfico de pasajeros en todas las operaciones de la Compañía.

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

Históricamente, la gran mayoría de los ingresos de la Compañía han derivado de la prestación de servicios aeronáuticos, y su principal fuente de ingresos por dichos servicios ha sido la Tarifa de Uso de Aeropuerto (“TUA”). La TUA es aplicable a todos los pasajeros (con excepción de los diplomáticos, los infantes, los pasajeros en conexión y los pasajeros en tránsito) que salen de los aeropuertos de la Compañía, y es cobrado por las aerolíneas y entregado a la Compañía. En 2018, 2019 y 2020, la TUA representó el 56.2%, 58.5% y 44.7% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, y el 65.7%, 65.9% y 58.4% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

El alcance total del impacto actual del COVID-19 en los resultados operativos y financieros a largo plazo de la Compañía dependerá de los acontecimientos futuros, incluidos los que están fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y la velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la introducción y la propagación de nuevas variantes del virus, que pueden ser resistentes a las vacunas actualmente aprobadas, los requisitos de pruebas de pasajeros, los mandatos de cubrebocas u otras restricciones a los viajes, todo lo cual es muy incierto y no se puede predecir con certeza. Incluso en los casos en los que se han levantado o disminuido las advertencias y restricciones formales, el aumento de la propagación o el resurgimiento del COVID-19 podría dar lugar a la reintroducción o al aumento de dichas advertencias y restricciones formales. Esperamos que la pandemia de COVID-19 siga

afectando gravemente a los países y regiones donde operamos en 2021. Nuestro tráfico total de pasajeros disminuyó un 37.8% en el primer trimestre de 2021 en comparación con el primer trimestre de 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía en el primer trimestre de 2021 fue de \$1,189,679 mil, en comparación con \$1,715,650 mil del primer trimestre de 2020. Hemos establecido protocolos de salud y seguridad destinados a mejorar el bienestar de los pasajeros y del personal operativo esencial en todos los aeropuertos en los que operamos. El personal que trabaja en las instalaciones está obligado a llevar equipo de protección y se han establecido prácticas de sanitización de acuerdo con los lineamientos de las autoridades sanitarias locales. También hemos implementado una política de trabajo a distancia para el personal cuando es posible. La pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto material en la Compañía, y la continuación de la reducción de la demanda de viajes aéreos podría tener un efecto material adverso en el negocio, los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez de la Compañía.

En virtud de que los ingresos de la Compañía dependen en gran medida del volumen de tráfico de pasajeros de sus aeropuertos, cualquier pandemia o brotes de epidemias de salud, como el SARS, Influenza A(H1N1), Ébola, Zika, Chikungunya y COVID-19, u otros eventos internacionales o amenazas de los mismos (y cualquier impacto económico de dichos acontecimientos) podría dar lugar a una disminución del tráfico de pasajeros y a un aumento de los costos para la industria de los viajes aéreos relacionados con nuevos procedimientos regulatorios a efecto de preservar la salud de pasajeros y comunidad aeroportuaria, los cuales no podrían ser recuperados a través de nuestras tarifas máximas y, podría causar un efecto material adverso en el negocio, los resultados de las operación, perspectivas y la condición financiera de la Compañía. Para más información, véase *“Las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas adversamente debido a cambios en el cobro de la TUA”*.

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

Los sucesos tales como los conflictos en el Medio Oriente y los recientes ataques terroristas en el mundo han afectado en el pasado en forma adversa la frecuencia y los patrones de los viajes por avión a nivel mundial.

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

Cualquier aumento generalizado en las hostilidades relacionadas con las organizaciones terroristas, la toma de represalias en contra de éstas, conflictos como los de Medio Oriente y otros acontecimientos internacionales, incluso si no se hacen sobre o se dirigen directamente a la industria del transporte aéreo, o el miedo a o las precauciones tomadas en previsión de tales ataques, tales como advertencias de amenazas nacionales elevadas, restricciones de viajes, la cancelación selectiva o el desvío de vuelos y las nuevas

regulaciones de seguridad, entre otras, (y cualquier impacto económico de dichos acontecimientos) podrían ocasionar una disminución en el volumen de tráfico de pasajeros y un aumento en los costos de la industria aeronáutica como resultado de nuevos requisitos de seguridad y, en consecuencia, podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía. El brote de COVID-19 ha reducido y está reduciendo significativamente la demanda y la disponibilidad de los viajes aéreos en todo el mundo y, por lo tanto, podría seguir teniendo un efecto material adverso en nuestro negocio y resultados de las operaciones. Para más información véase *“El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.”*

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

Los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga, y los flujos de tráfico aéreo dependen de varios factores que se encuentran fuera del control de la Compañía, incluyendo la pandemia de COVID-19, la estacionalidad, condiciones meteorológicas severas o extremas las condiciones económicas en México, E.U.A. y/o globalmente, la situación política actual del país y el resto del mundo, las ventajas ofrecidas por los destinos de los aeropuertos de la Compañía en comparación con otros destinos con aeropuertos de la competencia, las fluctuaciones en los precios del petróleo (lo que puede causar que las aerolíneas incrementen sus tarifas y tener un efecto negativo sobre el tráfico como resultado del incremento en el costo del combustible), los cambios en las políticas gubernamentales aplicables a la industria aeronáutica y un incremento o disminución en las flotas de las aerolíneas mexicanas, entre otras. Para más información sobre el efecto que ha tenido el COVID-19 en el tráfico aéreo, véase *“El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.”*

Los ingresos de la Compañía están estrechamente ligados a los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga, y al número de movimientos de tráfico aéreo de sus aeropuertos. Estos factores determinan directamente los ingresos obtenidos por la Compañía a través de sus servicios aeronáuticos, y determinan indirectamente los ingresos obtenidos a través de sus servicios no aeronáuticos. Cualquier disminución en el volumen de flujo, ya sea de tráfico de pasajeros o carga y en el número de movimientos de tráfico desde y hacia los aeropuertos de la Compañía como resultado de estos factores podría afectar en forma adversa su negocio, sus resultados de operación, sus perspectivas y su situación financiera.

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

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

El 1 de octubre de 2018, México anunció que ha llegado a un acuerdo con Canadá y los Estados Unidos para modernizar su relación comercial y reemplazar NAFTA. El nuevo contrato, conocido como el Acuerdo Estados Unidos México Canadá (“USMCA”, por sus siglas en inglés), se firmó formalmente el 30 de noviembre de 2018 y entró en vigor el 1 de julio de 2020. La Compañía no puede predecir el impacto del USMCA en industrias particulares o políticas gubernamentales y los cambios en el comercio internacional que puedan resultar.

Después de las elecciones presidenciales en E.U.A en noviembre de 2020, y el cambio de administración para el periodo de cuatro años partir de 2021 y hasta 2024, existe incertidumbre en relación con las futuras políticas de E.U.A. en relación con asuntos de importancia para México y su economía, particularmente respecto al comercio y migración. Adicionalmente, la administración de EE.UU. está adoptando políticas de inmigración y reformas fiscales más estrictas que pudieran crear tensión entre los gobiernos de México y EE.UU. o reducir la actividad económica entre México y los Estados Unidos, afectando el flujo de viajeros entre estos países. Para más información sobre las restricciones de viaje relacionadas con el COVID-19, véase *El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.*”

Adicionalmente, en septiembre de 2017, la administración de EE.UU. anunció su plan de cesar el programa Acción Diferida para los Llegados en la Infancia (“DACA” por sus siglas en inglés), que permite a ciertos individuos que entraron a EE.UU. como menores indocumentados aplazar la deportación inmediata y ser elegibles para un permiso de trabajo. Debido a que la mayoría de los individuos que se benefician de este programa son de México, la terminación de este programa podría afectar las relaciones entre México y EE.UU., así como el tránsito entre los dos países. El 20 de enero de 2021, el presidente Joe Biden emitió un Memorándum al Fiscal General, y al Secretario de Seguridad Nacional, para tomar medidas para preparar y fortalecer DACA, de manera consistente con la legislación aplicable. A la fecha continúa la incertidumbre acerca de si y cuándo se ratificará DACA, y la Compañía no puede evaluar el impacto que puede tener en industrias particulares o en las políticas gubernamentales que puedan resultar. Si se promulga una nueva legislación federal de inmigración en los EE.UU., dichas leyes pueden contener disposiciones que podrían dificultar que los ciudadanos mexicanos viajen entre México y los Estados Unidos. Dichas restricciones podrían tener un efecto adverso importante en los resultados de la Compañía relacionados con el tráfico de pasajeros.

Asimismo, EE.UU. aprobó la Ley para trabajos y recortes de impuestos (*Tax Cuts and Jobs Act*), el 22 de diciembre de 2017, que, entre otras cosas, reduce la tasa de impuesto sobre la renta en EE.UU. del 35% al 21% e implementa nuevos impuestos sobre importaciones sobre ciertos bienes, aprobados el 22 de enero de 2018. La Compañía no puede predecir el impacto que estas medidas podrían tener sobre el comercio entre México y EE.UU. o si las inversiones extranjeras directas de EE.UU. en México disminuirán.

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

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

El brote de COVID-19 ha afectado negativamente a las economías y los mercados financieros de muchos países, incluidos los E.U.A. y México. La medida en que COVID-19 repercuta en esas economías dependerá de acontecimientos futuros, sumamente inciertos y no previsibles, incluyendo la duración y el alcance del brote y las medidas adoptadas para contenerlo o tratarlo, dentro de los E.U.A., México y en todo el mundo. En consecuencia, es posible que los E.U.A. y/o México experimenten una importante recesión económica derivado de los efectos del brote de COVID-19. E.U.A. y México entraron técnicamente en recesión en 2020 tras el brote de COVID-19. El alcance y el efecto de esta recesión son difíciles de predecir, incluyendo si dicha recesión y cualquier recuperación de ésta serán similares a los períodos de recesión y recuperación pasados.

Asimismo, eventos internacionales, como la baja en los precios del petróleo y un crecimiento más lento de la economía china han llevado a volatilidad en los mercados internacionales y afectaron adversamente la economía mexicana. Como resultado, México se ha visto forzado a realizar recortes al gasto público, toda vez que el petróleo es una de las mayores fuentes de ingreso en México. Sin embargo, en años recientes, la economía de E.U.A. continuó mejorando, con el PIB incrementado a una tasa real anualizada en términos reales del 3.1% en 2018, 2.3% en 2019, y disminuyó 3.5% en 2020, y el tráfico internacional de pasajeros de la Compañía incrementó en 4.4%, 7.9% y disminuyó 56.9% respectivamente. En caso de una recesión económica, los países en vías de desarrollo, mismos que se han recuperado en gran medida de la crisis económica y financiera de 2009, podrían sufrir un nuevo impacto a través de los canales comerciales y financieros.

El negocio de la Compañía es particularmente dependiente de la condición en que se encuentre la economía de 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. Para más información sobre las restricciones de viaje de los E.U.A., véase *“El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.”* Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en 2020 la exportación de México a los E.U.A. representó aproximadamente un 81.2% de la exportación mexicana y 39.1% de la inversión extranjera directa en México provino de los E.U.A. Según el Buró de Análisis Económico de los E.U.A., en 2020 los ingresos secundarios recibidos de E.U.A., que incluyen transferencias gubernamentales y privadas, fueron aproximadamente US\$17.6 mil millones, según el Buró de Análisis Económico de los E.U.A.

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

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

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

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

En 2018, 2019 y 2020, aproximadamente el 42.9%, el 43.0% y 40.0% respectivamente, de pasajeros domésticos volaron desde o hacia los aeropuertos de la Compañía vía el AICM. Como resultado, el tráfico doméstico de la Compañía depende en gran medida de las operaciones del AICM.

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

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

Además, la actual administración mexicana anunció que buscaría mitigar la congestión en el aeropuerto existente al (i) convertir un aeropuerto militar que se encuentra aproximadamente 40 kilómetros (24.9 millas) fuera de la Ciudad de México (el “Aeropuerto de Santa Lucía”) en un aeropuerto civil el cual se espera inicie operaciones en marzo de 2022, (ii) expandir el Aeropuerto Internacional de Toluca, que se encuentra aproximadamente 60 kilómetros (37.3 millas) fuera de la Ciudad de México, y (iii) expandir la capacidad de puertas de abordaje en la Terminal 2 del AICM, cuya expansión fue anunciada el 24 de septiembre de 2019. Todavía hay incertidumbre cuándo se completarán estas renovaciones y qué impacto puede tener la congestión en el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. La Compañía no puede asegurar que las operaciones del aeropuerto permanecerán en los niveles actuales o incrementarán en el futuro o que el Aeropuerto de Santa Lucía o el aeropuerto de Toluca y el AICM expandidos iniciarán sus operaciones a tiempo.

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

En 2020, el 10.7% de los pasajeros atendidos por los aeropuertos de la Compañía fueron pasajeros internacionales, de los cuales, el 76.8% llegó o partió en vuelos que se originan o salen a los Estados Unidos. El negocio de viajes aéreos es susceptible al aumento de costos como resultado de la seguridad mejorada y seguros más altos. Tras los eventos del 11 de septiembre de 2001, la Compañía reforzó la seguridad en sus aeropuertos, y sus primas de seguro de responsabilidad civil general aumentaron sustancialmente. Para obtener más información sobre las pólizas de seguro de la Compañía véase, “Punto 4. Información sobre la Compañía: Propiedades, Planta y Equipo”.

En virtud de que la gran mayoría de los vuelos internacionales involucran viajes a y desde E.U.A., la Compañía podría verse obligada a cumplir con las medidas de seguridad de la Administración Federal de Aviación de E.U.A. (“FAA”) además de las directivas que emitan las autoridades mexicanas. Eventos mundiales como los ataques terroristas alrededor del mundo, así como otros ataques atribuidos al Estado Islámico de Iraq y Siria o cualquier otra organización pueden llevar a medidas de seguridad adicionales tomadas por la FAA o la Organización Internacional de Aeronáutica Civil (“OACI”), una agencia de la Organización de las Naciones Unidas, que pueden requerir que la Compañía incurra en costos adicionales para cumplir con dichas medidas. En forma similar, las operaciones aeroportuarias de la Compañía y el volumen de pasajeros puede verse negativamente impactado por ataques terroristas en aeronaves, como los ocurridos en las aeronaves de aerolíneas internacionales operando sobre Egipto y Ucrania en 2015.

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

Como consecuencia de la pandemia de COVID-19, las aerolíneas y los aeropuertos han tenido que aplicar medidas de seguridad y de cumplimiento adicionales para cumplir con la normativa local en materia de salud y seguridad, lo que podría aumentar los costos. Entre otras cosas, hemos instalado dispensadores de gel desinfectante y purificadores de aire, hemos exigido el uso obligatorio de cubrebocas, hemos instalado barreras preventivas, hemos instituido medidas de espaciamiento y flujo de movimientos y hemos impartido capacitación a nuestros empleados. Estas medidas mejoradas no han supuesto un aumento significativo de nuestros costos de operación hasta la fecha, pero es posible que tengamos que adoptar medidas de seguridad adicionales en el futuro. Las medidas de seguridad adoptadas para cumplir con las directrices de seguridad futuras, o en respuesta a un ataque o amenaza terrorista, podrían reducir la capacidad para atender pasajeros de los aeropuertos de la Compañía debido al incremento en las revisiones a los pasajeros y al lento funcionamiento de los puntos de revisión, y aumentar los costos de operación de la Compañía, lo cual tendría un efecto adverso sobre el desempeño de la Compañía.

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

La operación del equipo de revisión de equipaje puede aumentar los gastos de la Compañía y la puede exponer a mayor responsabilidad.

Las normas de seguridad de la OACI exigen una revisión integral del equipaje documentado en todos los vuelos comerciales internacionales y nacionales, para la detección de explosivos. En algunos países, tales como E.U.A., el gobierno federal (en el caso de E.U.A., a través de la Administración de Seguridad del Transporte) es el responsable de realizar la revisión del equipaje documentado. El 1 de mayo de 2014 y el 1 de julio de 2016, la Dirección General de Aeronáutica Civil (ahora la AFAC) publicó las Circulares CO SA-17.2/10 R3 y CO SA-17.9/16, respectivamente, de carácter obligatorio, las cuales requieren que todas las aerolíneas revisen el equipaje documentado y que todos los aeropuertos cuenten con equipo de revisión que cumpla con las normas de seguridad de revisión de equipaje. Hemos adquirido y completado la instalación de nuevos equipos de revisión de equipaje en todos los aeropuertos de la Compañía para facilitar el cumplimiento de las normas de revisión de equipaje, y la subsidiaria de la Compañía, Servicios Complementarios del Centro Norte, S.A. de C.V. ha operado el sistema de revisión del equipaje documentado desde el 1 de marzo de 2012.

La Compañía incurre en gastos continuos para mantener y operar este equipo y se espera incurrir en gastos continuos para mantener cualquier equipo comprado. En el futuro, la Compañía podría estar obligada a realizar importantes inversiones de capital adicionales para elementos tales como nuevas tecnologías de revisión o equipo adicional, si los lineamientos de revisión se amplían más y requieren que

se tomen medidas adicionales para cumplir con los requisitos. Por ejemplo, el reemplazo de la mayoría de nuestros equipos de revisión de equipaje con el nuevo equipo de revisión de equipaje por Tomografía Computarizada de rayos X (CTX, por sus siglas en inglés) está programado para 2021-2025, aunque los cambios regulatorios podrían obligar a los aeropuertos de la Compañía a realizar este reemplazo antes. Adicionalmente, la circular COSA-17.9/16, que establece que los aeropuertos deben contar con métodos alternativos para la revisión de equipaje en caso de que la tecnología de inspección utilizada ya no esté disponible. La Compañía considera que cumple con los lineamientos de equipaje ; sin embargo, la AFAC podría llegar a requerir inversiones adicionales. Estos gastos adicionales podrían restringir la liquidez de la Compañía y afectar adversamente sus resultados de operación.

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

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

El factor más importante que afecta los resultados de operación y el negocio de la Compañía es el número de pasajeros que utiliza sus aeropuertos. El número de pasajeros que utiliza los aeropuertos de la Compañía (especialmente los aeropuertos de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo) puede variar como resultado de factores que se encuentran fuera de su control, incluyendo el nivel de turismo en el país. Adicionalmente, el volumen de tráfico de pasajeros de la Compañía puede verse afectado en forma adversa por los atractivos, los costos y la facilidad de acceso de otros destinos turísticos en México, tales como Cancún, Puerto Vallarta y Los Cabos, o en otros lugares tales como Florida, Puerto Rico, Cuba, Jamaica, la República Dominicana, las demás islas del Caribe y los destinos ubicados en Centroamérica.

El nivel de turismo podría disminuir y, en consecuencia, el número de pasajeros que utilizarán los aeropuertos de la Compañía en el futuro podría no mantenerse iguales o incrementarse con respecto a los actuales, lo cual puede tener un impacto directo o indirecto en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía.

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

En 2020, aproximadamente el 80.6% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía, provinieron de ocho de sus trece aeropuertos. El Aeropuerto Internacional de Monterrey generó la porción más importante de los ingresos de la Compañía. La siguiente tabla muestra el porcentaje de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía generados por sus aeropuertos, incluyendo el porcentaje de ingresos totales generados por servicios de hotelería:

Aeropuerto	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020
Monterrey	42.7%
Culiacán.....	10.0%
Chihuahua	6.4%
Mazatlán	6.0%
Ciudad Juárez	5.8%

Acapulco.....	3.5%
San Luis Potosí.....	3.3%
Zihuatanejo.....	2.8%
Cinco aeropuertos restantes, Servicios Complementarios del Centro Norte, Hotel NH Collection Terminal 2 y OMA Logística, S.A. de C.V. (“OMA Logística”)(1).....	19.4%
Total	100.0%

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

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

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

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

La Compañía es dependiente de una variedad de sistemas de información necesarios para la operación exitosa de su negocio. El correcto funcionamiento de estos sistemas es crucial para la operación y manejo de los negocios de la Compañía. Adicionalmente, estos sistemas pueden requerir modificaciones o actualizaciones debido a los cambios de tecnología o el crecimiento del negocio de la Compañía. Estos cambios pueden obstaculizar o resultar costosos para las operaciones y pudieran requerir una cantidad substancial de tiempo para su manejo. Los sistemas de la Compañía pueden ser vulnerables a daños o interrupciones causados por circunstancias que se encuentran fuera del control de la Compañía, como lo son catástrofes, faltas de electricidad, desastres naturales, fallas en los sistemas computacionales o servidores, virus, daños físicos o electrónicos, acceso no autorizado o ataques cibernéticos. Actualmente, los sistemas de información se encuentran protegidos con sistemas de respaldo, incluyendo protecciones físicas y de software localizados fuera de las oficinas por motivos de seguridad, y con un sitio frío en sistemas críticos para recuperar operaciones de tecnología de información. Además, la Compañía adopta otras medidas para proteger sus sistemas e información electrónica de eventos exógenos. Estos componentes de seguridad reducen el riesgo de interrupciones, fallas y violaciones a la seguridad de los sistemas de información de la Compañía y son revisados de manera periódica por consultores externos. Cualquier falla, interrupción o violación a la seguridad de sistemas de la Compañía, incluyendo los sistemas de respaldo, podría tener un impacto adverso en las operaciones.

Adicionalmente, los riesgos de seguridad asociados con la tecnología de la información han disminuido en años recientes debido a un incremento en los tipos más complejos de ataques cibernéticos. Una falla en o un ataque a los sistemas de tecnología de información o sobre los de los proveedores de la Compañía podrían afectar el negocio o resultar en la divulgación o uso inadecuado de nuestra información confidencial o personal, que podría causar una interrupción significativa de servicios y otras dificultades operativas y un incremento de costos, que podría resultar en pérdidas. Aunque se están realizando acciones continuas para mejorar y monitorear los sistemas de tecnología de información de la Compañía, estos

sistemas siguen siendo vulnerables a fallas o accesos no autorizados que pudieran afectar de manera adversas nuestras operaciones, condiciones financieras y liquidez.

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

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

Como resultado de las diversas medidas aplicadas para controlar la difusión del COVID-19, como la suspensión de las actividades no esenciales y la reducción de la demanda de viajes aéreos y servicios hoteleros, el funcionamiento de los dos hoteles de la Compañía ha experimentado importantes disminuciones en índices de ocupación e ingresos. En 2020, los índices de ocupación del Hotel NH Collection en la Terminal 2 y el Hotel Hilton Garden Inn del aeropuerto de Monterrey fueron 42.4 y 41.6 puntos porcentuales más bajos, respectivamente, que en 2019. El 6 de abril de 2020, la Compañía suspendió temporalmente los servicios del Hotel Hilton Garden Inn hasta del 6 de julio de 2020 debido a la baja demanda de ocupación como resultado del brote de COVID-19.

Los dos hoteles, el parque industrial OMA-VYNMSA y el negocio de OMA Carga que opera la Compañía podrían afrontar competencia por parte de terceros que desarrollen proyectos similares en zonas adyacentes al aeropuerto de Monterrey. A pesar de los esfuerzos de la Compañía por mantener a sus clientes, no se puede predecir si los clientes de la Compañía continuarán ocupando sus espacios comerciales o terminen sus contratos. En adición, el crecimiento continuo del parque industrial OMA-VYNMSA también podría declinar si hay una recesión en la economía mexicana. Todos estos factores pueden afectar de manera adversa la rentabilidad de los negocios no aeronáuticos de la Compañía y la recuperación de la inversión en dichos proyectos por parte de la Compañía.

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

Del total de los ingresos aeronáuticos generados en los aeropuertos de la Compañía en 2020, VivaAerobus representó 28.0%, Volaris representó 23.5%, Aeroméxico y sus filiales representaron el 20.0%, e Interjet representó el 5.7%. Ninguno de los contratos de la Compañía celebrados con aerolíneas las obliga a continuar proporcionando servicios en los aeropuertos de la Compañía, y si alguno de los clientes clave reduce el uso en los aeropuertos, las aerolíneas que compiten con ellos no podrían aumentar vuelos en sus horarios en sustitución de cualquier vuelo que ya no es operado por los clientes principales de la Compañía. El 30 de junio de 2020, Aeroméxico y sus filiales, que representaron el 20.3% de nuestro tráfico total de pasajeros en 2020, presentaron peticiones voluntarias del Capítulo 11 en los E.U.A. para implementar una reestructuración financiera mientras continúan operando. Además, a partir del 9 de diciembre de 2020, Interjet, que representó el 5.7% de nuestro tráfico total de pasajeros en 2020, dejó de operar en nuestros aeropuertos debido al impacto financiero del actual brote de COVID-19 en sus

operaciones. Las actividades y el resultado de las operaciones de la Compañía podrían verse adversamente afectados si no se continúa generando porciones comparables de ingresos de los clientes clave.

Debido al aumento de la competencia de la Compañía, a la volatilidad de los precios del combustible y una disminución general en la demanda debido a la volatilidad global en los mercados financieros y de valores, la crisis económica, y la actual crisis sanitaria de COVID-19, varias aerolíneas se encuentran operando bajo condiciones adversas. En caso de futuros incrementos en el precio del combustible u otros acontecimientos económicos o sanitarios adversos podrían causar que una o más de las principales aerolíneas que operan en los aeropuertos de la Compañía incurran en insolvencia, cancelen rutas, suspendan operaciones o soliciten que se les declare en concurso mercantil o quiebra. Dichos eventos podrían tener un efecto adverso significativo en la Compañía y en los resultados de operación de la misma. Adicionalmente, cualquier accidente, incidente u otro evento que afecte la percepción de los estándares de seguridad de cualquiera de las aerolíneas principales podría afectar su imagen y generar una percepción pública de que es menos segura o confiable que otras aerolíneas. Estos eventos podrían afectar la demanda de consumidores y el número de pasajeros de la aerolínea, afectando el negocio, los resultados de operación, las perspectivas y la condición financiera de la Compañía.

La industria mundial de líneas aéreas ha experimentado y sigue experimentando importantes dificultades financieras, y las recientes advertencias sobre la rentabilidad de la industria. En diciembre de 2020, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, o IATA, publicó su pronóstico financiero para 2021 para la industria mundial de las aerolíneas comerciales, en el que se estiman pérdidas netas después de impuestos de unos 38,700 millones de dólares, debido a que las aerolíneas continuarán con dificultades para reducir sus costos para compensar la pérdida ingresos. El pronóstico también indica que se espera que los márgenes de utilidad netos aumenten ligeramente hasta el -8.4% en 2021. El 21 de febrero de 2021, anunció que no espera que la industria de aerolíneas tenga resultados de utilidades en efectivo hasta 2022. La IATA podría reducir aún más sus previsiones y los efectos a corto y largo plazo del brote de COVID-19 en la industria aeronáutica mundial son todavía inciertos. El impacto económico provocado por el brote de COVID-19, que ha sido más aguda para las aerolíneas, ha desencadenado y podría continuar en desencadenar en insolvencias en el sector aeronáutico mundial.

Algunas aerolíneas y arrendatarios que son líneas aéreas han solicitado asistencia, ya sea a través de descuentos en los pagos hacia la Compañía o por una extensión en esos pagos. Durante 2020, la Compañía proporcionó prórrogas de pago a nuestros principales clientes aéreos, lo que nos permitió mitigar riesgos de incumplimiento. Asimismo, ofrecimos incentivos a nuestros arrendatarios comerciales mediante descuentos o prórrogas de pago. Ningún incentivo afectó significativamente la condición financiera o liquidez de la Compañía. Como resultado de la pandemia de COVID-19, nuestra reserva para cuentas incobrables se incrementó en un 231% hasta alcanzar los \$20.8 millones de Pesos al 31 de diciembre de 2020, que se compone principalmente de arrendatarios comerciales. No podemos asegurar que la pandemia de COVID-19 siga causando un aumento de la reserva para cuentas incobrables en 2021. Para más información sobre el impacto del COVID-19 en el negocio de la Compañía, véase *“El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.”*

En adición, la legislación mexicana prohíbe a las aerolíneas extranjeras el transporte de pasajeros de una locación en México a otra (salvo que el vuelo se haya originado fuera de México), lo que limita el número de aerolíneas que proporcionan el servicio de transporte aéreo doméstico en México. El 18 de diciembre de 2015, E.U.A. y México celebraron un Contrato de Transporte Aéreo con el propósito de promover y facilitar un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas, para facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional y asegurar el mayor grado de protección y seguridad en transportación aérea. El contrato, el cual reemplazó el contrato que estaba vigente desde 1960, surtió efectos el 21 de agosto de 2016, después de ser ratificado por el Senado mexicano y las

autoridades competentes en E.U.A. El contrato establece un aumento en los servicios en las rutas existentes de ambas naciones, así como una adición de nuevas rutas y un aumento en la frecuencia de vuelos en rutas existentes, ya que permite a las aerolíneas de ambos países operar vuelos entre México y E.U.A., para recoger pasajeros y continuar con los vuelos a otros países. Este convenio también otorga a las aerolíneas mexicanas la habilidad de continuar penetrando los mercados internacionales. Este convenio podría ser modificado en el futuro para proporcionar a aerolíneas internacionales la oportunidad de operar rutas domésticas en los aeropuertos de la Compañía, pero hasta entonces, la Compañía espera continuar generando una significativa porción de sus ganancias de viajes domésticos de un número limitado de aerolíneas.

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

Ciertos eventos tales como (i) la ratificación por parte del Senado del Convenio 98 relativo al derecho de libre sindicación y de negociación colectiva, (ii) la aprobación del Congreso de la Unión para modificar la Ley Federal del Trabajo, y (iii) el efecto adverso laboral resultante de la crisis de COVID-19 han causado una desestabilización en el entorno laboral colectivo en México.

Adicionalmente, (i) la creación de nuevas centrales obreras con el propósito de disputar los contratos colectivos de trabajo a los sindicatos actuales, (ii) el incremento del 16.21% del salario mínimo general a partir del 1 de enero de 2019, un aumento subsecuente del 20% del salario mínimo general, y un incremento del 15% a partir del 1 de enero de 2020 (iii) un aumento del 100% en el salario mínimo aplicable en los municipios de la franja fronteriza del norte del país el 1 de enero de 2019, un incremento adicional de 5.0% el 1 de enero de 2020, y un incremento del 15% a partir del 1 de enero de 2020 han contribuido a dicha inestabilidad. Adicionalmente, en los últimos meses los trabajadores y sus sindicatos han reclamado incrementos salariales superiores a los de años anteriores.

Asimismo, los efectos de la respuesta del Gobierno Mexicano a la pandemia del COVID-19, que incluyen restricciones de viaje, de permanencia en el hogar, restricciones de actividades no esenciales y otras restricciones al funcionamiento general de las empresas en todo México, pueden complicar las relaciones por y entre las empresas, por un lado, y los sindicatos y/o sus empleados, por otro lado. A la fecha del presente Reporte, la Compañía no ha experimentado ningún efecto material adverso como resultado de los diferentes desarrollos relacionados con la materia laboral o los que han resultado de la evolución de la pandemia de COVID-19 y no puede predecir si estas afectarían a su fuerza de trabajo y las relaciones con ella hacia adelante. Para más información sobre el impacto de COVID-19, véase “*El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.*”. Para más información sobre las relaciones con los empleados, véase “*Si ocurre un cambio en las relaciones laborales de la Compañía, dicho cambio podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación.*”.

La Compañía no puede predecir el impacto o efecto que la inestabilidad puede tener en los resultados de operación o la situación financiera de la Compañía. Cualquier aumento en las exigencias de los empleados sindicalizados de la Compañía podría ocasionar un aumento en los costos laborales, lo cual podría tener un impacto negativo en los resultados de operación de la Compañía.

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

En caso de que surgiera algún conflicto laboral con los empleados de la Compañía, incluyendo conflictos con sus empleados sindicalizados (mismos que al 31 de diciembre de 2020, representaban el 54.5% de los empleados totales), los eventos resultantes de dichos conflictos tales como huelgas u otros

conflictos que pudieran surgir con respecto a la plantilla laboral, podrían tener un efecto negativo sobre los resultados de operación. A la fecha del presente Reporte, el brote de COVID-19 no ha afectado la relación de la Compañía con su plantilla laboral, pero la Compañía no puede asegurar que cualquier otro efecto resultante del COVID-19 no causará ninguna alteración en el futuro.

Los empleados sindicalizados de la Compañía se encuentran representados por un sindicato nacional de trabajadores aeroportuarios que opera en todo México. En la medida en que los trabajadores aeroportuarios sindicalizados negocien modificaciones materiales a las condiciones laborales que ofrece la Compañía y otras operadoras de aeropuertos en México, las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas negativamente por las actividades del sindicato, incluyendo huelgas organizadas u otros paros laborales.

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

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

Recientemente, algunas aerolíneas han reportado pérdidas. En los casos en que la Compañía concede días de crédito a las aerolíneas, sustancialmente todos nuestros ingresos derivados de la TUA y otros servicios aeronáuticos se encuentran garantizados por fianzas de cumplimiento u otro tipo de garantías; sin embargo, las garantías podrían no cubrir totalmente el adeudo de una aerolínea en una fecha específica. En caso de insolvencia de cualquiera de estas aerolíneas, la Compañía no cuenta con la seguridad de poder cobrar las cantidades facturadas a la aerolínea de que se trate por concepto de TUA. En los casos en los que las aerolíneas no pueden proporcionar fianzas de cumplimiento adecuadas o suficientes u otro tipo de garantías, las aerolíneas operan bajo condiciones de pago por adelantado.

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

Las principales aerolíneas nacionales que operan en los aeropuertos de la Compañía podrían rehusarse a pagar ciertos aumentos en determinados precios de sus servicios aeronáuticos.

En el pasado, la Compañía celebró una serie de convenios con la Cámara Nacional de Aerotransportes (“CANAERO”) y la SCT (el más reciente en enero del 2013, cubriendo el periodo del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2015) por virtud del cual la Compañía estableció precios específicos para los servicios aeronáuticos regulados aplicables a las aerolíneas clientes de la Compañía. No obstante que al 22 de abril de 2021, todos los beneficios siguen siendo otorgados bajo los mismos términos. En adición, la Compañía expandió los beneficios del contrato a todas las aerolíneas domésticas e

internacionales operando en sus aeropuertos, incluso a las aerolíneas que no están afiliadas a CANERO. Históricamente, las cantidades pagadas conforme a los convenios con CANAERO no han sido substanciales y la Compañía no espera que ningún convenio actual o cualquier convenio similar que se celebre en el futuro con la CANAERO o con cualquier aerolínea tengan un efecto material adverso sobre los resultados de operación de la Compañía.

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

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

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

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

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

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

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

Varios municipios han calculado créditos fiscales en contra de la Compañía por concepto de impuesto predial sobre los inmuebles donde se ubican los aeropuertos que opera la Compañía en dichas

ciudades. La Compañía ha impugnado dichos procedimientos administrativos de ejecución así como los créditos fiscales calculados o iniciados en su contra y mientras que algunos de dichos procedimientos se han desechado por las autoridades administrativas respectivas, algunos todavía siguen pendientes de ser resueltos. La Compañía considera que no hay fundamentos legales que permitan a los municipios recaudar dichos impuestos y, aunque se pretende defender esa posición vigorosamente, si los procedimientos son presentados ante las autoridades, la Compañía no puede asegurar que tendrá éxito en dicha defensa. Véase “Punto 8. Información Financiera — Procedimientos Legales — Reclamaciones de Impuestos a la Propiedad” para una discusión completa de estos procedimientos de impuestos a la propiedad. Algunos operadores aeroportuarios que han impugnado las determinaciones de impuestos prediales similares han sido obligados a presentar fianzas materiales para garantizar sus obligaciones en caso de que los procedimientos respectivos se resuelvan en su contra. En el supuesto de que la Compañía se vea obligada a presentar fianzas similares en el futuro, los términos de dichas fianzas podrían limitar su capacidad para pagar dividendos o de otra forma limitar su flexibilidad. En adición a lo anterior, si la Compañía tiene que pagar derechos estatales o municipales adicionales, la Compañía podría afrontar costos, limitando la liquidez, flexibilidad y la habilidad de la Compañía para pagar dividendos.

Además, si el Gobierno Mexicano cambia las leyes actuales o si la Compañía no prevalece en ninguno de los procedimientos, estas obligaciones fiscales podrían tener un efecto adverso en la condición financiera de la Compañía y en sus resultados de operación. Adicionalmente, cualquier reforma a las leyes actuales que permita a los municipios solicitar permisos de construcción u operación podría afectar la capacidad de la Compañía para cumplir con las inversiones de su Plan Maestro de Desarrollo, lo que podría resultar en pagos adicionales por tarifas o derechos gubernamentales y afectar los resultados de la operación de la Compañía.

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

La Compañía reconoce los activos por impuestos diferidos relacionados con las pérdidas fiscales arrastradas y las diferencias temporales deducibles solo en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios fiscales futuros contra los cuales se puedan utilizar dichas pérdidas fiscales arrastradas y las diferencias temporales. Los activos por impuestos diferidos netos ascendieron a aproximadamente \$183,930 miles de pesos al 31 de diciembre de 2020. Los activos por impuestos diferidos se cuantifican sobre la base de las tasas fiscales y normas contables vigentes actualmente y están sujetos a cambios como resultado de futuros cambios en las leyes fiscales o las normas para el cálculo de las ganancias fiscales y las pérdidas permisibles. El no generar suficientes ganancias imponibles futuras o los cambios en las leyes fiscales o en las normas contables puede reducir el monto recuperable estimado de los activos por impuestos diferidos netos de la Compañía. Dicha reducción podría tener un efecto adverso en la condición financiera y en los resultados de operación de la Compañía. Para obtener más información sobre los activos por impuestos diferidos véase, Nota 4.p. de los estados financieros consolidados auditados de la Compañía. Véase “Punto 5. Revisión Operativa y Financiera y Prospectos - Políticas Contables Críticas - Impuestos Sobre la Renta diferidos”.

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

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

Los desastres naturales podrían obstaculizar o causar la suspensión de las operaciones de la Compañía, dañar la infraestructura necesaria para sus operaciones, o afectar en forma adversa la llegada de vuelos y los destinos atendidos por sus aeropuertos. Por ejemplo, el 3 de noviembre de 2016, el aeropuerto de Tampico se inundó debido a fuertes lluvias, provocando el colapso de una parte de la barda. Aunque los vecinos afectados presentaron reclamaciones por los daños causados en contra del aeropuerto de Tampico, la compañía de seguros rechazó las reclamaciones de los vecinos alegando que los daños fueron provocados por un desastre natural. Adicionalmente, el hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM fue cerrado temporalmente después del terremoto del 19 de septiembre de 2017. Aunque el hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM no sufrió daños estructurales, algunos servicios del hotel fueron interrumpidos y las operaciones del hotel fueron suspendidas hasta el 25 de septiembre de 2017.

Cualquiera de estos eventos pudiera reducir el volumen tanto en tráfico de pasajeros como de carga en los aeropuertos de la Compañía y el volumen de huéspedes en el hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM. Por ejemplo, el tráfico internacional de pasajeros disminuyó 1.2% durante septiembre de 2017, en parte debido a la cancelación de vuelos a causa de los huracanes Harvey y Max. Si se llegaran a presentar desastres naturales en destinos atendidos por la Compañía, se podrían afectar en forma adversa sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera.

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

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

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

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

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

Del 31 de marzo de 2020 al 1 de junio de 2020, detuvimos la mayor parte de las obras de construcción, incluidas las necesarias para cumplir con nuestro Programa Maestro de Desarrollo, como resultado de las restricciones impuestas por el Gobierno Mexicano a la actividad no esencial, incluyendo la construcción, en México debido al brote de COVID-19. Estas restricciones generaron retrasos en nuestras obras programadas para cumplir con nuestros compromisos del Programa Maestro de Desarrollo para 2020.

A pesar de que los retrasos fueron notificados y acordados con el regulador, en caso de que experimentemos cualquier otro retraso que nos impida cumplir con nuestros compromisos del Programa Maestro de Desarrollo, podría haber sanciones que podrían afectar negativamente a nuestro negocio, resultados de las operaciones, perspectiva y situación financiera

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

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

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

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

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

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

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

Con el objeto de lograr la expansión futura del aeropuerto de Monterrey, incluyendo la construcción de una segunda pista para vuelos comerciales y la reubicación de la torre de control, en febrero y junio de 2007, marzo y mayo de 2008, julio y diciembre de 2009 y febrero, julio y diciembre de 2010, la Compañía concluyó con la adquisición de terrenos que rodean el aeropuerto por un total de 777 hectáreas (3 millas cuadradas) de superficie por un precio total de \$1,559,381 mil (US\$121.3 millones). Las mejoras hechas

por la Compañía a las instalaciones del aeropuerto, pero no incluidas en el Plan Maestro de Desarrollo, podrán ser reconocidas por la AFAC como parte de las inversiones hechas por la Compañía en la concesión del aeropuerto. La Compañía recibió autorización de la DGAC (ahora la AFAC) para asignar \$386,538 mil (monto expresado en pesos nominales de 2009) en inversiones incluidas en el Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Internacional de Monterrey 2011-2015. La recuperación de la inversión de \$695,759 miles de pesos, está incluida en el periodo indicativo de nuestro plan maestro de desarrollo actualmente aprobado para 2026-2035. El resto de las inversiones pueden no ser reconocidas por la SCT en un futuro.

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

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

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

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

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

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

El sistema de carga aérea es una red multifacética compleja que maneja una gran cantidad de carga, paquetes y correos transportados a bordo de aeronaves de pasajeros y carga. El sistema de carga aérea es vulnerable a diversas amenazas de seguridad como el colocar explosivos a bordo de las aeronaves; embarques ilegales de materiales peligrosos; actividades criminales como el contrabando y el robo y los posibles secuestros y sabotajes por personas con acceso a las aeronaves. Diversos procedimientos e iniciativas tecnológicas para mejorar la seguridad de la carga aérea y detectar amenazas terroristas y

criminales se han puesto en marcha, como una máquina de rayos-x certificada por TSA instalada en el área de OMA Carga en el aeropuerto de Monterrey, o están bajo consideración.

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

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

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

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

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

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

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

el costo de nuestro endeudamiento a tipo variable o tener un efecto adverso en nuestros resultados de operaciones y situación financiera.

Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio

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

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

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

Las tarifas máximas de la Compañía en México están sujetas a ajustes anuales de eficiencia, que tienen el efecto de reducir las tarifas máximas para cada año a efecto de reflejar las mejoras de eficiencia proyectadas. Para el período de cinco años concluido el 31 de diciembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2025, las tarifas máximas aplicables a los aeropuertos de la Compañía reflejan una mejora de eficiencia anual del 0.70%. Los futuros ajustes anuales de eficiencia serán determinados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en relación con el establecimiento de las tarifas máximas de cada aeropuerto mexicano cada cinco años. Para obtener una descripción de estos ajustes de eficiencia, véase “Punto 4. Información sobre la Compañía — Marco Regulatorio — Regulación de Ingresos — Metodología para determinar las tasas máximas futuras.” La Compañía no puede garantizar mejoras de eficiencia suficientes para mantener o aumentar sus ingresos operativos como resultado de la disminución progresiva en cada una de las tasas máximas de cada uno de sus aeropuertos.

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

Muchas de las leyes, reglamentos e instrumentos que regulan el negocio de la Compañía fueron adoptados o entraron en vigor en 1999, y solo existe un historial limitado y ejemplos que podría permitir a la Compañía predecir el impacto de dichos requisitos legales en sus operaciones futuros. La legislación mexicana establece rangos de sanciones que pueden ser impuestas si la Compañía incumple con los términos de alguna de sus concesiones, la Ley de Aeropuertos mexicana y sus reglamentos y demás legislación aplicable. La Compañía no puede predecir las sanciones que serían probablemente impuestas

por alguna violación dentro de estos rangos. Puede enfrentarse a dificultades para cumplir con estas leyes, reglamentos e instrumentos.

Aunque los Programas Maestros de Desarrollo y las tarifas máximas hasta el 2025 han sido establecidas, la Compañía no puede predecir lo que el Programa Maestro de Desarrollo para 2026 y los siguientes años establecerá. Al momento de determinar las tarifas máximas para el siguiente periodo de cinco años (de 2026 a 2030), distintas entidades (por ejemplo, la Comisión Federal de Competencia Económica, o la “Comisión de Competencia”) y las aerolíneas que operan en los aeropuertos de la Compañía podrían solicitar a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte que modifique las tarifas máximas, reduciendo por lo tanto la rentabilidad de la Compañía. Las leyes y reglamentos que regulan el negocio, incluyendo los procesos de fijación de tarifas y la Ley de Aeropuertos mexicana, podrían ser modificadas en un futuro o ser aplicadas o interpretadas de manera que tuvieran un efecto material adverso sobre los negocios, resultados de operación, perspectivas y condición financiera de la Compañía.

Adicionalmente, el 16 de octubre de 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estableció la Agencia Federal de Aviación Civil “AFAC”, que reemplazó a la Dirección General de Aeronáutica Civil, o “DGAC”. La AFAC es responsable de establecer, coordinar, supervisar y controlar el transporte aéreo internacional y nacional, así como los aeropuertos, servicios complementarios y en general todas las actividades relacionadas con la aviación civil. No obstante que la AFAC ha sido establecida formalmente, sus regulaciones internas y manuales de operación se encuentran pendientes a la fecha del presente Reporte. La Compañía no puede predecir de qué manera será operada esta nueva agencia, el alcance de sus facultades, las acciones que tomará en el futuro o el efecto de cualquiera de sus acciones sobre su negocio.

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

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

En respuesta a los hallazgos de la Comisión de Competencia, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó una reforma al reglamento de la Ley de Aeropuertos en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 2017, así como lineamientos generales para la asignación de slots en aeropuertos congestionados (los “Lineamientos Generales”). La Comisión de Competencia encontró que las reformas emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no proporcionaban una solución a los asuntos que la Comisión de Competencia había abordado y que los Lineamientos Generales se

contradecían directamente con las Medidas Correctivas. Como resultado, la Comisión de Competencia presentó una controversia constitucional ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, argumentando que la Comisión de Competencia, y no la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene la facultad para regular la asignación de slots como servicio público esencial. El 26 de noviembre de 2019, la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió en contra de la Comisión de Competencia.

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

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

Las disposiciones legales aplicables a los servicios aeronáuticos de la Compañía establecen una tarifa máxima anual para cada aeropuerto, que es la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico (la cual es equivalente a un pasajero terminal o 100 kilos de carga) que cada aeropuerto de la Compañía puede generar anualmente por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación tarifaria. Para una discusión de los lineamientos para establecer las tarifas máximas y la aplicación de las tarifas, véase “Punto 4. Información sobre la Compañía – Régimen Legal – Regulación de los Ingresos”. Con fundamento en los términos de las concesiones de la Compañía, el 30 de noviembre de 2020, la SCT aprobó las tarifas máximas para los aeropuertos de la Compañía durante el período comprendido del 1 de enero de 2021 al 31 de diciembre de 2025. De conformidad con los términos de las concesiones de la Compañía, no existe garantía de que los resultados de operación de cualquiera de sus aeropuertos serán rentables. La Compañía no tiene la certeza de que el rendimiento esperado de las inversiones bajo los Programas Maestros de Desarrollo sea alcanzado.

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

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

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

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

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

México recuperó la Categoría 1 el 1° de diciembre de 2010; sin embargo, la Compañía no puede asegurar que no será degradado nuevamente en el futuro ni por cuánto tiempo se mantendrá la Categoría 1. La Compañía no puede predecir qué impacto puede tener dicha degradación en el tráfico de pasajeros, en sus resultados de operación, o en la percepción pública respecto de la seguridad en sus aeropuertos.

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

Históricamente, la Compañía ha fijado las tarifas de sus servicios aeronáuticos prestados por cada uno de sus aeropuertos de manera que los mismos se aproximen lo más posible a la tarifa máxima autorizada para dicho aeropuerto durante un determinado ejercicio. Por ejemplo, en 2020, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía representaron aproximadamente el 99.3% de la cantidad que ésta tenía permitido generar de conformidad con las tarifas máximas aplicables a todos sus aeropuertos. No existe garantía de que en el futuro la Compañía logrará establecer tarifas que le permitan percibir prácticamente todos los ingresos que tiene derecho a generar por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas.

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

En el supuesto de que la Compañía exceda la tarifa máxima de un aeropuerto al cierre de un ejercicio, la SCT podría imponerle una sanción y reducir la tarifa máxima de dicho aeropuerto para el siguiente ejercicio. La imposición de sanciones por la violación de ciertos términos de las concesiones, incluyendo el excederse de la tarifa máxima de un aeropuerto, puede dar lugar a la revocación de la concesión correspondiente cuando previamente se hubiese sancionado o apercibido al concesionario por lo menos en tres ocasiones por dichas causas. La revocación de una concesión de la Compañía es causa de

revocación de todas las demás concesiones de la Compañía. Para una discusión de eventos que pueden derivar en la terminación de una concesión véase “Punto 4. Información sobre la Compañía – Régimen Legal - Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados”.

La depreciación del Peso podría causar que la Compañía exceda las tarifas máximas.

La intención de la Compañía es fijar los precios lo más cerca posible a las tarifas máximas permitidas y únicamente está facultada para ajustar las tarifas específicas cada seis meses por inflación (o antes en caso de que ocurra una inflación acumulada del 5% con base en el INPP (excluyendo petróleo)). Sin embargo, generalmente la Compañía recibe de las aerolíneas las TUA de 30 a 60 días después de ocurrido el vuelo correspondiente. Dichas tarifas por los servicios que la Compañía presta a pasajeros de vuelos internacionales o pasajeros extranjeros están denominadas en dólares, pero son liquidadas en pesos calculadas con base en el tipo de cambio promedio del mes anterior a cada vuelo. Por lo tanto, la depreciación del peso, particularmente a finales de año, podría causar que la Compañía sobrepase las tarifas máximas en uno o más de sus aeropuertos, lo que podría derivar en la imposición de multas y la subsecuente revocación de una o más de sus concesiones.

Históricamente, el peso ha experimentado volatilidad significativa. Del 31 de diciembre de 2018 al 31 de diciembre de 2019, el peso se apreció por aproximadamente 3.9%, pasando de \$19.64 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2018 a \$18.86 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2019. Entre el 31 de diciembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2020, el peso se depreció por aproximadamente 5.5%, pasando de \$18.86 por dólar el 31 de diciembre de 2019 a \$19.89 por dólar el 31 de diciembre de 2020. Al 22 de abril de 2021, el tipo de cambio era de \$19.87 pesos por dólar.

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

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

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

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

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

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

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

El 5 de febrero de 2014, el Gobierno Mexicano anunció en el DOF que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a Administradora de Servicios Aeroportuarios de Chihuahua, S.A. de C.V. una concesión por 20 años para la construcción, operación y explotación un aeropuerto civil en el municipio de Bocoyna, que está localizada a 250 kilómetros de la ciudad de Chihuahua, dentro de un área de 95.5 hectáreas (0.4 millas cuadradas). El gobierno del estado de Chihuahua es titular del 98% del capital social de Administradora de Servicios Aeroportuarios de Chihuahua, S.A. de C.V. El aeropuerto está calificado con Categoría OACI 3C y podría presentar competencia con el aeropuerto de la Compañía ubicado en la municipalidad de Chihuahua, que tiene una mayor calificación OACI al ser Categoría 4D y está localizado a 18 kilómetros de la ciudad de Chihuahua. La SCT tiene la capacidad de aumentar la categoría del aeropuerto dependiendo de las mejoras a la infraestructura llevadas a cabo por la concesionaria o puede degradar la categoría en caso de que la concesionaria no mantenga el aeropuerto en condiciones adecuadas. El 21 de febrero de 2020, el gobierno del estado de Chihuahua anuncio que espera que el aeropuerto empiece operaciones a finales de 2020, con operaciones limitadas hasta finales del 2021. El 15 de enero de 2021, el estado de Chihuahua anunció que espera que el aeropuerto empiece operaciones a finales de 2021, debido a retrasos en las construcciones con motivo del COVID-19. Se espera que el aeropuerto sea totalmente operativo a principios de 2022 y el mismo preste servicios a vuelos comerciales y de aviación civil general. Dicho aeropuerto tendrá una capacidad anual para atender a 450,000 pasajeros. A la fecha del presente Reporte, la Compañía no puede predecir si el aeropuerto de Chihuahua afectará de forma adversa sus resultados de operación o su capacidad financiera.

En el futuro la Compañía también podría enfrentarse a competencia de parte del Aeropuerto del Norte, un aeropuerto ubicado cerca de la zona metropolitana de la ciudad de Monterrey que está operado por un tercero al amparo de una concesión. Históricamente, desde que inició operaciones el Aeropuerto del

Norte, sólo se ha utilizado para vuelos de aviación general. El estado de Nuevo León ha solicitado en el pasado que la SCT modifique la concesión del Aeropuerto del Norte a fin de que el mismo pueda ser utilizado por vuelos comerciales. A la fecha, la SCT no ha modificado la concesión para el Aeropuerto del Norte. Sin embargo, la SCT podría aprobar dicha modificación y los vuelos comerciales podrían operar desde el Aeropuerto del Norte en el futuro.

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

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

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

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

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

El 27 de diciembre de 2016 el Secretario de Hacienda y Crédito Público anunció un incremento, a partir del 1 de enero de 2017, en el precio máximo de gasolina y diésel a ser aplicado en ciertas regiones del país, lo que ocasionó un incremento en los precios de la gasolina de hasta el 20% en dichas áreas. Adicionalmente, en noviembre de 2017, el Gobierno Mexicano removió los controles al precio de la gasolina y el diésel. La remoción de los controles a los precios y los consecuentes incrementos a los precios han generado protestas generalizadas alrededor de México. La Compañía no puede predecir el efecto que ocasionará el incremento a los precios de la gasolina y diésel, y cualquier disturbio político y social

relacionado, en la economía mexicana o si el Gobierno Mexicano pueda alterar su estrategia para la liberalización de los precios en el futuro.

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

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

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

El 23 de abril de 2021, el Gobierno Mexicano publicó un decreto por virtud del cual se realizaron diversas reformas a la Ley Federal del Trabajo, Ley del Impuesto Sobre la Renta, Ley del IVA, entre otras con el fin de prohibir la subcontratación de personal. Dichas reformas entraron en vigor el 24 de abril de 2021, salvo por ciertas disposiciones legales que entraron en vigor el 1 de agosto de 2020. Entre los cambios más importantes de las reformas se encuentran: (i) la prohibición de la subcontratación de personal, que consiste en que una persona física o moral proporcione o ponga a disposición sus propios trabajadores en beneficio de otra, incluyendo las empresas de personal dentro del mismo grupo empresarial; (ii) la prestación de servicios especializados o la realización de trabajos especializados (a través de proveedores externos o empresas del mismo grupo empresarial) sigue estando permitido, sólo en la medida en que los servicios prestados no formen parte del objeto social o de la principal actividad económica de la empresa que reciba los servicios, (iii) las empresas que contraten servicios especializados con un contratista que no

cumpla con sus obligaciones laborales, serán responsables solidarios con dicho contratista; (iv) las empresas que presten servicios especializados requerirán estar registradas ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS); (v) la violación de las nuevas reglas resultará en multas de 2,000 a 50,000 UMAs (aproximadamente entre USD \$9,003 a USD \$225,077); y (vi) los pagos al personal subcontratado no tendrán efectos fiscales de deducción de ISR o acreditamiento de IVA; además, las irregularidades serán perseguidas como delito de defraudación fiscal. La Compañía se encuentra analizando el efecto que dichas reformas tendrán en sus costos, lo que podría tener un impacto negativo en sus resultados de operaciones.

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

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

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

Riesgos relacionados con México

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

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

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

La economía mexicana atravesó por una crisis económica que inició en 2008 y continuó en 2009, como resultado del impacto en la crisis financiera global, la cual afectó varias economías emergentes. La relación de la economía mexicana con la economía de E.U.A. continúa siendo muy importante, por tanto, cualquier inconveniente a la perspectiva económica de E.U.A. podría entorpecer cualquier recuperación en México. Esta correlación podría tener un impacto en el crecimiento del PIB y en otras condiciones macroeconómicas. La economía mexicana alcanzó un crecimiento real en el PIB del -8.05%, -0.1% y 2.0% en 2020, 2019 y 2018, respectivamente, y se estima que incrementará por 4.3% en 2021, y crecerá por 2.5% en 2022, de acuerdo con la Perspectiva Económica Mundial, publicada por el Fondo Monetario Internacional en enero de 2021.

Durante el 2020, el promedio de las tasas de interés de referencia en México disminuyó 253 puntos base comparado con el 2019. Las tasas de interés anualizadas de Certificados de la Tesorería de la Federación (“CETES”) a 28 días promedió aproximadamente, 4.2%, 6.7%, 7.6%, 7.8% y 5.3% para 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020 respectivamente. En caso de que la Compañía incurra en deuda denominada en pesos, ésta podría ser a tasas de interés elevadas.

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

Las condiciones políticas en México, podrían afectar de manera adversa y material la economía mexicana y el clima político, y a su vez, las operaciones de la Compañía.

Las últimas elecciones presidenciales y federales del Congreso en México se llevaron a cabo el 1 de julio de 2018. El mandato del presidente López Obrador concluirá el 30 de septiembre de 2024. Históricamente, el presidente mexicano ha influenciado fuertemente nuevas políticas y acciones gubernamentales que impactan la economía mexicana. La Compañía no puede asegurar que la administración actual o cualquier administración futura mantendrá políticas de negocio amigables y políticas económicas de mercado abierto, así como políticas que estimulen el crecimiento económico

y estabilidad social. Cualquier administración podría implementar cambios sustanciales en la legislación, políticas y regulaciones en México, que podrían afectar de manera adversa las operaciones de la Compañía, su condición financiera, resultados de operación y perspectivas. Adicionalmente, cualesquier acciones realizadas por la administración pueden llevar a disturbios, protestas y saqueos que podrían afectar de manera adversa las operaciones de la Compañía. La condición financiera y resultados de operación podrían verse adversamente afectados por cambios en el clima político mexicano, en la medida en que dichos cambios afecten las políticas, crecimiento, estabilidad, proyección o ambiente regulatorio económico del país.

Además, tras las elecciones del Congreso el 1 de julio de 2018, Morena obtuvo la mayoría absoluta en la Cámara de Diputados de México y, junto con sus partidos políticos aliados (Partido del Trabajo y Partido Encuentro Social), obtuvieron la mayoría en el Senado mexicano. Los miembros del Congreso de México tomaron posesión del cargo el 1 de septiembre de 2018. La Compañía no puede asegurar que Morena y sus partidos políticos aliados o cualquier otro partido político no presentarán nuevas iniciativas de ley ni modificarán la legislación existente que, a su vez, podría resultar en condiciones económicas o políticas que puedan afectar material y adversamente el negocio de la Compañía. El 6 de junio de 2021 tendrán lugar varios procesos electorales, incluyendo las elecciones intermedias para la Cámara de Diputados de México, así como las elecciones para gobernador en cincuenta estados, incluyendo seis de los estados en los que operamos nuestros aeropuertos, lo que podría dar lugar a cambios en la composición de la Cámara de Diputados de México, así como del partido gobernante en aquellos estados en los que operamos. Los cambios en las leyes, políticas públicas o regulaciones pueden afectar el ambiente político y económico de México, y en consecuencia, contribuir a una incertidumbre económica y volatilidad aumentada de los mercados de capitales mexicanos y en valores emitidos por sociedades mexicanas.

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

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

Las operaciones de los aeropuertos de la Compañía pueden ser interrumpidas debido a las acciones de terceros, tales como protestantes o manifestantes, los cuales escapan del control de la Compañía. Cualquier interrupción a las operaciones de la Compañía, o cualquier consecuencia adversa que pueda resultar de protestas o revueltas, incluyendo retrasos en los vuelos, cese de labores o algún evento similar, pudiera tener un efecto material adverso en la operación de los aeropuertos de la Compañía o en sus resultados de operación.

Manifestaciones y disturbios llevados a cabo en las ciudades donde se encuentran ubicados los aeropuertos de la Compañía, y donde los mismos son objetivos potenciales y pueden afectar material y adversamente su negocio, resultado de operaciones, prospectos y condición financiera.

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

Entre el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2019, el peso se apreció de \$19.64 por dólar el 31 de diciembre de 2018 a \$18.86 por dólar, el 31 de diciembre de 2019 se apreció por 3.9%. Entre el 31 de diciembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2020, el peso se depreció de \$18.86 por dólar el 31 de

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

Una depreciación del peso afecta el negocio de la Compañía de la siguiente manera: (i) los pasajeros internacionales y los vuelos internacionales pagan tarifas denominadas en dólares, mientras estas tarifas son generalmente cobradas en pesos hasta 60 días después de la fecha de cada vuelo, por lo que cualquier depreciación del peso tiene un impacto positivo en sus resultados de operación; (ii) la Compañía cuenta con saldos en efectivo denominados en dólares, la depreciación del Peso daría lugar a mayores saldos en efectivo al ser convertidos en Pesos, generando ganancia por divisas y (iii) la Compañía tiene obligaciones denominadas en dólares; una depreciación del peso resulta en mayores montos de deuda cuando ésta es convertida en pesos, causando esto pérdidas cambiaras. Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía US\$4.1 millones en pasivos denominados en dólares representando 1.1% de la deuda consolidada. Al 31 de marzo de 2021, US\$ 80.2 millones del saldo de efectivo de la Compañía esta denominada en dólares.

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

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

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

La alta incidencia del crimen en México, particularmente extorsión y narcotráfico, puede tener un efecto negativo en el negocio de la Compañía, resultados de operación, perspectivas y situación financiera de la Compañía, ya que puede causar la disminución del tráfico internacional y nacional de pasajeros que se dirigen a o viajan dentro de México. La advertencia de viaje emitida por el Departamento de Estado de E.U.A. (Buró de Asuntos Consulares) el 8 de septiembre de 2020 (la “Asesora de Viaje”), recomienda a los ciudadanos norteamericanos abstenerse de realizar viajes a los estados de Colima, Guerrero, Michoacán, Sinaloa (con excepción de la ciudad de Mazatlán) y Tamaulipas. Esta Asesora de Viajes también recomienda a los ciudadanos de E.U.A. abstenerse de realizar viajes no esenciales a ciudades, estados y otras regiones, como Chihuahua, Coahuila, Durango, zonas del estado de Jalisco en la frontera con el estado de Michoacán, Estado de México, Morelos, Nayarit, Nuevo León (incluyendo la zona metropolitana de Monterrey), San Luis Potosí, la zona este de Sonora que es frontera con el estado de Chihuahua, y Zacatecas. La violencia relacionada con el tráfico de drogas y otros incidentes del crimen organizado pueden no ser controlados, lo que ocasionaría un efecto material adverso en el negocio, resultados de operación, prospectos y en la condición financiera de la Compañía.

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

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

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

Adicionalmente, la situación económica de México ha estado cada vez más ligada a la situación económica de E.U.A. Por tanto, una condición económica adversa en E.U.A. tendría un efecto significativo en la economía nacional. Adicionalmente, el 20 de enero de 2021, Joseph R. Biden se convirtió en el presidente número 46 de los E.U.A. La Compañía no puede asegurar que las políticas adoptadas por la nueva administración de E.U.A. no causarán un impacto en el valor de nuestras acciones; o, que el valor de mercado de los valores emitidos por la Compañía no pueda verse afectados en forma adversa por los acontecimientos que ocurran en otros países.

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

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

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

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

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

La Comisión Nacional del Agua tiene la facultad de restringir el uso del agua en algunos de los aeropuertos de la Compañía debido a la escasez de agua en el norte de México, y ha mejorado sus

mecanismos para verificar el cumplimiento de los requerimientos fiscales, administrativos y técnicos con respecto a la extracción y la descarga de agua. Los concesionarios que incumplen con cualquiera de estos requerimientos pueden estar sujetos a procedimientos administrativos que pueden resultar en la cancelación de los derechos de extracción de agua y/o en la imposición de multas significativas.

Adicionalmente, doce de los aeropuertos de la Compañía han recibido la Certificación de Calidad Ambiental otorgada por la Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente. El aeropuerto de Monterrey actualmente se encuentra en proceso de obtener esta certificación, misma que esperamos recibir en 2021. Sin embargo, el cumplimiento de actuales o futuras regulaciones en materia de cambio climático podría requerir un incremento en costos, y si la Compañía no cumple con regulaciones ambientales actuales o futuras, podría ser sujeta a multas u otras sanciones.

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

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

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

En términos de la legislación mexicana, la protección a los accionistas minoritarios difiere de aquélla brindada a los accionistas minoritarios en E.U.A. Por ejemplo, no hay precedentes en los que tribunales mexicanos hayan resuelto la violación de los consejeros a sus responsabilidades fiduciarias. Como resultado, puede ser difícil para los accionistas minoritarios presentar una demanda en contra de los consejeros por incumplimiento a estos deberes y obtener los mismos resultados que en la mayoría de las jurisdicciones de E.U.A. Adicionalmente, los procedimientos para demandas colectivas (*class action*) fueron incorporadas a la ley mexicana entrando en vigor a partir de marzo 2012; sin embargo, las reglas y procedimientos son distintos y tienen mayores limitantes en comparación con las establecidas en E.U.A. Por lo tanto, en algunos casos será más difícil para los accionistas minoritarios demandar el cumplimiento de sus derechos en contra de la Compañía, sus consejeros o los accionistas mayoritarios de la Compañía.

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

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

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

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

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

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

Riesgos relacionados con los Accionistas de la Compañía.

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

A la fecha del presente reporte anual, Fintech Holdings, Inc., Bagual S.à.r.l. (“Bagual”), Grenadier S.à.r.l. (“Grenadier”), Pequod S.à.r.l. (“Pequod”), Harpoon S.à.r.l. (“Harpoon”), Expanse S.à.r.l. (“Expanse”), conjuntamente (“Fintech”), a través de su subsidiaria directa SETA, son propietarios, indirectamente, del 14.7% del capital social de la Compañía. SETA directamente es propietario de acciones Serie B que representan el 1.9% de la totalidad del capital social y es propietaria de las acciones Serie BB que representan el 12.8% del capital social de la Compañía. Mientras que SETA mantenga por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie BB, ésta conservará todos sus derechos especiales, incluyendo el derecho de nominar, designar y remover ciertos directivos y funcionarios como accionista de acciones Serie BB. Los derechos y obligaciones de SETA en la administración de la Compañía como el Contrato de Asistencia Técnica están descritos en el “Punto 7 del Reporte Anual - Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Principales Accionistas”.

La terminación del Contrato de Asistencia Técnica, también tendría como consecuencia la conversión de las acciones Serie BB restantes de SETA en acciones Serie B, resultando en la terminación de todos los derechos especiales a favor de SETA. En tanto el Contrato de Asistencia Técnica continúe vigente y SETA mantenga por lo menos el 7.65% de nuestro capital social en acciones Serie BB, tiene el derecho de nombrar y nominar el mismo número de consejeros y funcionarios que actualmente está facultado a nombrar en términos de los estatutos de la Compañía. Para mayor información respecto de la renovación y los términos del Contrato de Asistencia Técnica véase “Punto 7. Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Operaciones con Partes Relacionadas – Convenios con SETA.”

Los derechos de veto de SETA, como tenedor de por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie BB, y su derecho a nominar, designar y remover a ciertos consejeros y funcionarios válidos, los cuales continuarán vigentes mientras la misma mantenga al menos una acción Serie BB y el Contrato de Asistencia Técnica permanezca vigente, podrían impactar negativamente las operaciones de la Compañía y podrían constituir un obstáculo para invitar a un nuevo accionista y/u operador estratégico. A través de su derecho de nominar, designar y remover a ciertos miembros de la alta administración de la Compañía, SETA dirige las acciones de la administración de la Compañía en áreas tales como estrategia de negocio, financiamiento, distribución, adquisiciones y disposición de activos o negocios. En caso de que SETA no cumpla con el mínimo establecido, el consejo puede cambiar sustancialmente y las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas adversamente. En caso de terminación del Contrato de Asistencia Técnica, SETA dejará de tener los derechos especiales derivados de las acciones Serie BB, lo cual puede afectar adversamente e interrumpir las operaciones de la Compañía.

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

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

Riesgos relacionados con los ADS de la Compañía.

Puede no tener derechos de preferencia en futuras emisiones.

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

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

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

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

Bajo ley mexicana, los accionistas deben depositar sus acciones con el Secretario de la Compañía, el S.D. Indeval 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.

DECLARACIONES DE EXPECTATIVAS FUTURAS

Este reporte anual contiene declaraciones de expectativas futuras. Periódicamente la Compañía realizara declaraciones de expectativas futuras en los reportes anuales y periódicos a la CNBV y a la SEC en las Formas 20-F y 6-K, en el reporte anual de la Compañía a los accionistas, en circulares de ofertas y prospectos, en boletines de prensa y otros materiales escritos, y en declaraciones verbales que realicen sus funcionarios, consejeros o empleados a analistas, inversionistas institucionales, representantes de los medios y otros. Este reporte anual contiene declaraciones de expectativas futuras. Algunos ejemplos de tales declaraciones de expectativas futuras incluyen, de manera enunciativa mas no limitativa, los siguientes:

- proyecciones de ingresos de operación, utilidad (pérdida) neta integral, utilidad (pérdida) por acción, gastos de capital, dividendos, flujo del capital, estructura del capital y otras partidas o razones financieras.
- declaraciones de los planes, objetivos o metas de la Compañía;
- cambios en marco regulatorio de la Compañía;
- declaraciones sobre futuro desempeño económico de la Compañía o del de México; y
- declaraciones de los supuestos utilizados como base para tales declaraciones.

Palabras tales como “creer”, “podría”, “podía”, “anticipar”, “plan”, “esperar”, “tener la intención”, “objetivo”, “estimar”, “proyecto”, “potencial”, “predecir”, “prever”, “pronosticar”, “lineamiento”, “debería”, y expresiones similares, tienen la intención de identificar declaraciones de expectativas futuras, sin que sean los medios exclusivos para identificar tales declaraciones.

Las declaraciones de expectativas futuras implican riesgos e incertidumbres inherentes. La Compañía previene que varios de los factores importantes pudieran hacer que los resultados reales difirieran substancialmente de las proyecciones, planes, objetivos, expectativas, estimados e intenciones expresadas en tales declaraciones de expectativas futuras. Estos factores, algunos de los cuales se comentan en “Factores de Riesgo”, incluyen cambios importantes en el desempeño o en los términos de las concesiones de la Compañía, nuevos acontecimientos en procesos legales, limitaciones en el acceso a fuentes de financiamiento en términos competitivos, cambios en la liquidez, condiciones económicas y políticas más políticas gubernamentales de México o de cualquier otra parte, tasas de inflación, tipos de cambio, normas de reciente introducción, demanda del cliente y competencia. Se advierte que la lista anterior de factores no es excluyente y que otros riesgos e incertidumbres, incluyendo la duración y severidad del brote de COVID-19 y sus impactos en nuestro negocio; pueden causar que los resultados reales difieran substancialmente de los incluidos en las declaraciones de expectativas futuras.

Las declaraciones de expectativas futuras únicamente tienen vigencia a partir de la fecha en que se hacen, y la Compañía no tiene obligación alguna de actualizarlas si apareciera nueva información o acontecimientos futuros.

Punto 4. Información sobre la Compañía

HISTORIA Y DESARROLLO DE LA COMPAÑÍA

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V., es una sociedad anónima bursátil de capital variable constituida de conformidad con las leyes de México. La Compañía se constituyó en 1998 como parte del programa implementado por el Gobierno para abrir el sistema aeroportuario a la inversión privada. La duración de la Compañía es indefinida. La Compañía es una sociedad controladora y lleva a cabo sustancialmente todas sus operaciones a través de sus subsidiarias. Los términos “GACN”, “nosotros”, “nuestros”, “la Compañía” en este reporte anual se refieren a Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. conjuntamente con sus subsidiarias, y a los bienes y activos de los que es propietaria y opera, a menos que de indique lo contrario. La oficina registrada de la Compañía se encuentra ubicada en Plaza Metrópoli Piso 5, Av. Patriotismo 201, Col. San Pedro de los Pinos, Benito Juárez, Ciudad de México, México, 03800, teléfono +52.81.8625.4300. El representante de la Compañía en E.U.A. es Puglisi & Associates. El domicilio del representante de la Compañía en E.U.A. es 850 Library Avenue, Suite 204, Newark, Delaware 19711.

La SEC mantiene un sitio web en Internet en <http://www.sec.gov> que contiene reportes y declaraciones de información y otra información relacionada con la Compañía. Los reportes y las declaraciones de información y otra información sobre la Compañía también se pueden descargar del sitio web de la SEC o en el sitio web de OMA <http://www.oma.aero>.

Inversión de SETA y sus Afiliadas

Como parte de la primera etapa de privatización de la Compañía, en 2000, el Gobierno vendió acciones Serie BB a Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. o SETA, a través de una licitación pública. De conformidad con dicha operación SETA pagó al Gobierno un total de \$864,055,578 (cifra en pesos nominales, excluyendo intereses) (US\$76.0 millones con base en el tipo de cambio vigente en la fecha de licitación de SETA) a cambio de:

- la totalidad de las acciones Serie BB de la Compañía, que en el 2000 representaban el 15.0% de su capital en circulación;
- una opción para adquirir del Gobierno acciones que representaban 36.0% del capital social de la Compañía en el 2000. Esta opción fue posteriormente cedida a Aeroinvest (actualmente CONOISA);
- una opción para suscribir nuevas acciones Serie B representativas de hasta el 3% del capital social de la Compañía (de las cuales 1% venció el 14 de junio de 2005, y 2% fue ejercitada en septiembre de 2006); y
- el derecho y la obligación de celebrar diversos contratos con la Compañía y el Gobierno, incluyendo un Contrato de Participación que establece los derechos y obligaciones de cada una de las partes involucradas en la privatización (incluyendo a SETA) (el “Contrato de Participación”), un Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología con vigencia de 15 años que establece el derecho y la obligación de SETA de proporcionar asistencia técnica a la Compañía a cambio del pago anual de ciertos honorarios anuales, y un Contrato entre Accionistas en los términos establecidos durante el proceso de licitación. Para una descripción detallada de estos contratos, véase “Punto 7. Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas”.

Actualmente, las acciones Serie BB representan el 12.8% del capital social de la Compañía y el resto son acciones Serie B.

Los accionistas actuales de SETA son:

- Fintech, a través de sus subsidiarias las cuales que poseen directamente el 100% de SETA. Bagual posee el 19.6% del capital social de SETA; Grenadier posee el 21.5% del capital social de SETA; Pequod posee el 21.5% del capital social de SETA; Harpoon posee el 20.4% del capital social de SETA y Expanse posee el 17.1% del capital social de SETA. El 10 de junio de 2020, cada una de las subsidiarias de propiedad al 100% antes mencionadas celebraron un Contrato de Compraventa de Acciones con ICATEN y en el caso de Bagual, un Contrato de Compraventa de Acciones con cada una de ICATEN e ICA Infraestructura, S.A. de C.V. (una subsidiaria de ICATEN), para comprar conjuntamente el 100% del capital social de SETA. Las operaciones se cerraron el 12 de junio de 2020 y el precio de compra total de las acciones de SETA fue de \$5.47 pesos por acción por 862,703,377 acciones. Actualmente, SETA es propietaria de la totalidad de las acciones de la Serie BB en circulación que representan el 12.8% de nuestro capital social y también es propietaria de las acciones de la Serie B que representan el 1.9% de nuestro capital social total.

De conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, SETA proporciona a la Compañía servicios administrativos y de consultoría, y le transmite tecnología y conocimientos especializados sobre la industria a cambio del pago de un honorario que en 2020 ascendió a aproximadamente \$81,164 mil. Para una descripción más detallada de este contrato, véase “Punto 7. Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas”.

Oferta Pública Inicial

El 29 de noviembre de 2006, un fideicomiso creado por Nacional Financiera, S.N.C., o NAFIN, actuando de conformidad con las instrucciones de la SCT, vendió 48.02% de las acciones en circulación a través de una oferta pública de acciones en la forma de *American Depositary Shares*, o ADS, y Acciones Serie B, simultáneamente en E.U.A. y en México. Los recursos netos obtenidos por la venta de las acciones ascendieron a un total de aproximadamente US\$432.2 millones que fueron pagados al Gobierno Mexicano.

Programas Maestros de Desarrollo e Inversiones de Capital

Programa Maestro de Desarrollo

La Compañía está obligada a presentar a la SCT para su aprobación, cada cinco años, un Programa Maestro de Desarrollo para cada una de sus concesiones, el cual debe describir, entre otras cosas, sus pronósticos de tráfico para los siguientes 15 años y sus planes detallados de ampliación, modernización y mantenimiento menor y mayor, para los próximos 5 años. Cada uno de dichos Programas Maestros de Desarrollo debe actualizarse cada cinco años y presentarse nuevamente a la SCT para su aprobación. Una vez aprobados, los Programas Maestros de Desarrollo se vuelven obligatorios para los próximos cinco años y se consideran parte integral de la concesión correspondiente. En términos generales, las obras significativas de construcción, remodelación o ampliación de un aeropuerto únicamente pueden realizarse de conformidad con los Programas Maestros de Desarrollo de los concesionarios, o con autorización previa de la SCT. En diciembre de 2020, la SCT aprobó los Programas Maestros de Desarrollo para cada una de las subsidiarias concesionarias por el período 2021-2025. Estos Programas Maestros de Desarrollo quinquenales, los cuales fueron aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, estarán vigentes del 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2025, y es requisito cumplir con ellos año con año. La Compañía no espera que la pandemia de COVID-19 afecte las inversiones comprometidas bajo el plan maestro de desarrollo actual.

La siguiente tabla muestra las inversiones comprometidas, incluyendo inversiones de mantenimiento mayor, conforme al Programa Maestro de Desarrollo de 2021 a 2025 por aeropuerto. Las cifras se actualizan en función del Índice de Precios de Producción del sector de la construcción:

Inversiones Comprometidas al Programa Maestro de Desarrollo por Aeropuerto para el periodo de 2021 a 2025⁽¹⁾

	Al 31 de diciembre de					Total 2021-2026
	2021	2022	2023	2024	2025	
	(en miles de pesos)					
Acapulco.....	169,017	54,220	45,189	19,988	40,858	329,272
Ciudad Juárez	233,915	202,913	313,188	195,768	62,014	1,007,799
Culiacán.....	279,206	301,991	333,872	72,891	88,512	1,076,472
Chihuahua.....	188,108	166,830	210,734	116,083	72,699	754,453
Durango.....	73,650	112,310	82,069	44,354	24,791	337,173
Mazatlán.....	79,162	70,696	131,412	15,272	40,001	336,542
Monterrey.....	947,082	1,336,164	1,238,833	1,871,495	1,688,744	7,082,318
Reynosa.....	104,664	44,173	44,805	35,838	28,960	258,440
San Luis Potosí.....	154,519	83,211	90,005	51,135	29,798	408,668
Tampico.....	104,325	69,792	54,446	10,940	51,502	291,004
Torreón.....	82,090	110,730	38,894	27,978	33,258	292,950
Zacatecas.....	71,296	24,093	18,759	16,843	22,386	153,377
Zihuatanejo.....	78,468	77,944	18,534	31,542	51,943	258,432
Total	2,565,502	2,655,068	2,620,741	2,510,125	2,235,465	12,586,901

(1) En pesos, con poder adquisitivo de compra a diciembre de 2020.

La siguiente tabla muestra las inversiones comprometidas, incluyendo inversiones de mantenimiento mayor, conforme al Programa Maestro de Desarrollo de 2021 a 2025 por categoría:

Inversiones Comprometidas al Programa Maestro de Desarrollo por Categoría para el periodo de 2021 a 2025⁽¹⁾

	Al 31 de diciembre de					Total 2021-2025
	2021	2022	2023	2024	2025	
	(en miles de pesos)					
Expansiones de capacidad de terminales y proyectos de calidad	610,054	1,051,955	1,295,208	1,444,221	1,438,497	5,839,936
Proyectos para cumplir normas OACI	236,096	139,842	140,53	10,260	9,502	409,753
Expansión de Infraestructura Operacional.....	190,178	176,799	158,040	209,535	313,502	1,048,054
Pistas y Plataformas.....	371,483	441,930	348,335	284,352	135,296	1,581,395
Maquinaria y Equipo.....	437,868	527,027	198,793	159,582	217,715	1,540,984
Equipamiento de Seguridad, Protección, y Tecnologías de Información.....	388,412	156,264	544,285	361,149	81,534	1,531,644
Otras.....	331,412	161,252	62,027	41,027	39,418	635,135
Total.....	2,565,502	2,655,068	2,620,741	2,510,125	2,235,465	12,586,901

(1) En pesos, con poder adquisitivo de compra a diciembre de 2020.

Inversiones bajo los Programas Maestros de Desarrollo y otras Inversiones de Capital Estratégicas.

Las inversiones realizadas para cumplir con las obligaciones bajo los Programas Maestros de Desarrollo incluyen inversiones asociadas con el mejoramiento de los activos concesionados, costos de mantenimiento mayor y otros conceptos registrados como costos de operación al momento de realizarse. Gastos por mantenimiento mayor no son capitalizables y reducen nuestra provisión de mantenimiento mayor. Véase “Punto 5. Revisión Operativa y Financiera y Prospectos - Principales Políticas Contables Críticas – Provisiones de Mantenimiento Mayor”. Por lo tanto, no todas las inversiones realizadas para cumplir con las obligaciones bajo los Programas Maestros de Desarrollo constituyen inversiones de capital.

En adición a las inversiones en los Programas Maestros de Desarrollo, la Compañía ha invertido en oportunidades inmobiliarias, comerciales y otros negocios, incluyendo la inversión en los hoteles de la Terminal 2 del AICM y en el aeropuerto de Monterrey, así como en el parque industrial de la Compañía en el aeropuerto de Monterrey.

La siguiente tabla muestra las inversiones reales de capital de la Compañía, mismas que incluyen inversiones de capital conforme a los Planes Maestros de Desarrollo y otras inversiones de capital estratégicas por aeropuerto de 2016 a 2020:

Inversiones de Capital Reales por Aeropuerto de 2016 a 2020

	Al 31 de diciembre de,				
	2016	2017	2018	2019	2020
Acapulco	77,069	372,253	279,099	12,221	34,592
Ciudad Juárez	10,005	33,404	9,096	29,839	78,794
Culiacán	9,896	44,389	34,035	65,480	40,919
Chihuahua	16,202	122,448	141,908	173,576	37,908
Durango	4,478	19,991	13,788	48,932	47,209
Mazatlán	19,632	30,222	31,306	37,812	23,805
Monterrey	98,585	505,445	282,514	244,038	748,245
Reynosa	23,944	127,353	153,562	63,443	30,191
San Luis Potosí	24,553	108,757	231,726	71,716	53,596
Tampico	32,157	46,742	26,169	111,210	50,152
Torreón	5,834	20,017	19,990	9,105	29,400
Zacatecas	7,789	19,174	9,656	17,555	29,443
Zihuatanejo	25,822	28,138	13,587	105,374	74,516
Otros	173,427	103,626	67,927	58,625	122,714
Total.....	<u>529,393</u>	<u>1,581,959</u>	<u>1,314,363</u>	<u>1,048,926</u>	<u>1,401,483</u>

La siguiente tabla muestra las inversiones de capital por categoría en cada uno de los aeropuertos de 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de,				
	2016	2017	2018	2019	2020
	(en miles de pesos)				
Capacidad y calidad de proyectos	140,989	882,289	961,580	598,829	946,848
Proyectos que cumplan con las directrices de OACI.....	13,412	113,561	71,813	52,345	57,788
Instalaciones para personas con discapacidad	820	628	7,289	—	591
Proyectos ambientales.....	6,616	12,429	6,655	3,350	4,279
Proyectos solicitados por autoridades competentes ...	2,283	8,216	4,126	692	16,806
Pistas	12,552	1,735	—	220,647	95,033
Maquinaria y equipo	11,657	2,863	—	15,413	8,672
Equipo de estándares operativos.....	19,669	78,735	25,804	10,027	33,475
Seguridad – inversiones	7,287	27,309	6,074	17,305	29,398
Sistemas de información – inversiones	5,565	58,545	43,738	16,972	14,432
Sistemas de inspección de equipaje – inversiones.....	775	81,942	12,538	820	22,363
Otros.....	307,768	313,707	174,746	112,527	171,798
Total	529,393	1,581,959	1,314,363	1,048,926	1,401,483

En 2018, 2019 y 2020, las inversiones en mantenimiento mayor ascendieron a \$139,320 mil, \$305,133 mil y \$103,704 mil, respectivamente. Para una conciliación detallada de inversiones reales realizadas durante 2018, 2019 y 2019 y su clasificación en los estados financieros consolidados de la Compañía para dichos periodos, véase "Punto 5 Revisión Operativa y Financiera y Prospectos -Liquidez y Fuentes de Financiamiento -Principales Usos de Capital."

En la mayoría de los aeropuertos de la Compañía, las inversiones reales en activos efectuadas durante el periodo 2018 a 2020 se destinaron a los siguientes tipos de inversiones:

- *Terminales.* La Compañía comenzó la construcción de cinco expansiones a edificios y completó la construcción de tres proyectos de expansión en 2019 y 2020. La Compañía también mejoró sus terminales al, entre otras cosas, modernizar los sistemas de iluminación y aire acondicionado, reemplazar los equipos de detección y supresión de fuego, instalar nuevos elevadores y escaleras y mejorando los sistemas de información pública.
- *Superficies pavimentadas.* La Compañía realizó trabajos de rehabilitación mayor de pistas, calles de rodaje, calles de servicio, para cumplir con los estándares de la OACI, incluyendo la modernización de los sistemas de navegación iluminados para mejorar la seguridad de sus aeropuertos. La Compañía expandió varias plataformas para aeronaves para aviación general y comercial, particularmente en el aeropuerto de Monterrey. Por último, la Compañía completó la construcción de dos calles de rodaje en cada uno de los aeropuertos de Culiacán y Monterrey y dos

nuevas instalaciones para arrendadoras de automóviles en cada uno de los aeropuertos de Monterrey y Acapulco, la expansión del estacionamiento del aeropuerto de Chihuahua, y un nuevo estacionamiento en el aeropuerto de Ciudad Juárez. Iniciamos la construcción de tres nuevos estacionamientos en el aeropuerto de Monterrey.

- *Maquinaria y equipo.* La Compañía efectuó inversiones en maquinaria y equipo que incluyeron la compra de vehículos de extinción de incendios aprobados para aeronaves, generadores de energía eléctrica de emergencia, detectores de metales y otros equipos de seguridad. La Compañía adquirió vehículos operativos y de pasajeros y completó la construcción de una nueva subestación eléctrica en el aeropuerto de Acapulco. Asimismo, la Compañía inicio la renovación de la tecnología de luces de pista de halógeno LED solar en los aeropuertos de Reynosa, Tampico, Acapulco, Monterrey y Durango. La Compañía empezó con la construcción de una nueva subestación de energía eléctrica en el aeropuerto de Monterrey.
- *Inversiones en Sistemas de Revisión de Equipaje.* La Compañía actualizó sus sistemas de revisión de equipaje en seis de sus aeropuertos con el objeto de facilitar el cumplimiento de las nuevas disposiciones de revisión de equipaje que requieren una revisión comprehensiva de equipaje para la detección de explosivos.
- *Parque Industrial OMA-VYNMSA en el Aeropuerto de Monterrey.* La Compañía continuó con la expansión del parque industrial OMA-VYNMSA localizado en el aeropuerto de Monterrey. Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía un total de 9 naves industriales construidas, con una superficie total arrendable de 58,940 metros cuadrados, de las cuales todas las naves industriales ya han sido arrendadas y están actualmente en operación con plazos de arrendamiento que varían de 40 a 144 meses. La construcción de un almacén adicional con un área de 4,849 metros cuadrados fue completada en enero de 2021.

PERSPECTIVA DEL NEGOCIO

Operaciones de la Compañía.

A través de sus subsidiarias, la Compañía cuenta con concesiones para administrar, operar y explotar 13 aeropuertos en México, varios de los cuales están ubicados en la región centro-norte del país. Cada una de las concesiones de la Compañía tiene una vigencia de 50 años contados a partir del 1 de noviembre de 1998. Bajo ciertas circunstancias, la SCT puede prorrogar la vigencia de las concesiones de la Compañía por un plazo de hasta 50 años adicionales. Los términos de las concesiones de la Compañía también incluyen el derecho a ocupar, usar y mejorar los predios dependientes de sus aeropuertos, los cuales no son propiedad de la Compañía, y serán devueltos al Gobierno una vez que finalice la concesión de la Compañía. En su carácter de operadora de los 13 aeropuertos amparados por sus concesiones, la Compañía cobra a las aerolíneas, los pasajeros y otros usuarios ciertos derechos por el uso de sus instalaciones aeroportuarias. La Compañía también percibe ingresos por concepto de rentas y otras actividades de diversificación y comerciales realizadas en sus aeropuertos, tales como el arrendamiento de locales a restaurantes y tiendas, la operación de estacionamientos, la operación del negocio de OMA Carga, Hotel NH Collection en la Terminal 2 y del Hotel Hilton Garden Inn en el aeropuerto de Monterrey, entre otras.

La Compañía opera 13 aeropuertos que atienden a una de las principales áreas metropolitanas (Monterrey), tres destinos turísticos (Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo), siete centros regionales (Chihuahua, Culiacán, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas) y dos ciudades fronterizas (Ciudad Juárez y Reynosa). Los aeropuertos de la Compañía están ubicados en 9 de los 32 estados de la República Mexicana, mismos que de acuerdo con el INEGI abarcan una extensión territorial de aproximadamente 926,421 kilómetros cuadrados con una población de aproximadamente 29.0 millones de habitantes. Todos los aeropuertos de la Compañía están reconocidos como aeropuertos internacionales de conformidad con la ley aplicable, lo cual significa que están equipados para recibir vuelos internacionales y mantener servicios de aduana y migración administrados por el Gobierno, y para prestar servicios de recarga de combustible.

Según las estadísticas publicadas por la AFAC, el volumen de tráfico de pasajeros totales de la Compañía representó aproximadamente el 14.2% del volumen de tráfico total generado por los vuelos con origen o destino en el país en 2020.

En 2020, la Compañía registró ingresos de \$5,367,466 mil (US\$269,604 mil) y una utilidad neta consolidada por \$1,097,879 mil (US\$55,146 mil), la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos representó \$4,113,597 mil (US\$206,623 mil) y los aeropuertos de la Compañía atendieron a aproximadamente 11.1 millones de pasajeros terminales, una disminución del 52.3% con respecto a los 23.2 millones de pasajeros terminales en 2019.

Los aeropuertos de la Compañía cubren varias rutas internacionales importantes, incluyendo Monterrey-Houston, Monterrey-Dallas, San Luis Potosí-Dallas, Monterrey-San Antonio, Chihuahua-Dallas, Mazatlán-Los Ángeles, Mazatlán-Phoenix, Monterrey-Atlanta, Zihuatanejo-Los Ángeles y Monterrey – Las Vegas. Los aeropuertos de la Compañía también operan otros destinos internacionales importantes tales como Dallas, Chicago, Houston, Los Ángeles, Detroit, Minneapolis, Denver, Miami, Nueva York, San José California, y Phoenix en los Estados Unidos, Habana, Cuba y Panamá, Cuba. Adicionalmente, los aeropuertos de la Compañía cubren algunos de los principales destinos turísticos, incluyendo Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, mismos que son visitados por turistas mexicanos, estadounidenses y canadienses. Los aeropuertos de la Compañía también cubren algunas de las principales rutas nacionales, incluyendo Monterrey-México, que según la AFAC fue la ruta más activa del país en 2020, con un total de aproximadamente 1.6 millones de pasajeros totales (incluyendo pasajeros volando directamente al aeropuerto de Toluca los cuales son considerados conjuntamente con aquéllos que vuelan

a la Ciudad de México). Algunas de las otras rutas nacionales que según la AFAC tienen mayor importancia y están cubiertas por los aeropuertos de la Compañía incluyen Cancún-Monterrey, Tijuana-Culiacán y Chihuahua-Ciudad de México, con un total de pasajeros de aproximadamente 832,462, 608,145 y 406,554 respectivamente, en 2020 de acuerdo con la AFAC.

El tráfico internacional de la Compañía en 2020 se disminuyó en un 56.9% comparado con 2019, principalmente como resultado de la suspensión temporal de las operaciones de la ruta Monterrey-Houston de United Airlines, la ruta de American Airlines, Monterrey-Dallas, la ruta de Delta Airlines, Monterrey-Atlanta, la ruta de United Airlines San Luis Potosí – Houston, la ruta de Delta Airlines Monterrey-Detroit, la ruta de Aeroméxico Monterrey-Nueva York, la ruta de Interjet Monterrey-Las Vegas, la ruta de Alaska Airlines, Zihuatanejo-Los Angeles.

Monterrey y su área metropolitana es la tercera ciudad más grande del país en términos de población, con aproximadamente 5.0 millones de habitantes. Monterrey es uno de los centros urbanos y comerciales mejor establecidos del país y es capital del estado de Nuevo León, el séptimo estado más grande del país basado en población. Monterrey es sede de muchas de las principales empresas mexicanas en una amplia variedad de industrias, y de varias universidades de reconocido prestigio. Los viajeros de negocios representan una parte substancial de los pasajeros del Aeropuerto Internacional de Monterrey. El Aeropuerto Internacional de Monterrey es el aeropuerto líder de la Compañía con base en el volumen de tráfico de pasajeros, flujo de tráfico aéreo y generación de ingresos, y según las estadísticas publicadas por la AFAC en 2020, ocupó el quinto lugar entre los aeropuertos con mayor tráfico en México en términos del volumen de tráfico de pasajeros. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Monterrey representó aproximadamente el 45.1% del volumen de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, el 47.7% de los ingresos totales de la Compañía y el 42.7% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Tres de los aeropuertos de la Compañía, Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, atienden destinos turísticos populares. Acapulco, según la AFAC, en 2020 ocupó el lugar 24, Mazatlán el lugar 10 y Zihuatanejo el lugar 12, entre los destinos turísticos más visitados del país con base en el número de visitantes internacionales. Adicionalmente, Acapulco es uno de los principales puertos de embarque y desembarque de cruceros en México. En 2020, los aeropuertos internacionales de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo representaron en conjunto el 13.2% del total de pasajeros terminales de la Compañía, el 11.4% del total de sus ingresos y el 12.4% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Siete de los aeropuertos de la Compañía atienden a ciudades pequeñas y medianas que constituyen importantes centros regionales para la actividad económica, albergando industrias tan diversas como la minería (aeropuertos internacionales de Durango y Zacatecas), la maquila (aeropuertos internacionales de Chihuahua y Torreón), la producción de petróleo y productos químicos (Aeropuerto Internacional de Tampico), la agricultura y ganadería (Aeropuerto Internacional de Culiacán) y el transporte y logística (Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí). En 2020, estos siete aeropuertos regionales representaron en conjunto el 32.5% del total de pasajeros terminales de la Compañía, el 27.6% de sus ingresos totales y el 28.8% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Los dos aeropuertos restantes del grupo, que son los aeropuertos internacionales de Ciudad Juárez y Reynosa, atienden a ciudades ubicadas a lo largo de la frontera con E.U.A. Tanto Ciudad Juárez como Reynosa constituyen populares puntos de entrada a E.U.A. En 2020, los aeropuertos internacionales de Ciudad Juárez y Reynosa representaron en conjunto el 9.2% del total de pasajeros terminales de la Compañía, el 7.3% de sus ingresos totales y el 7.5% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Adicionalmente, operamos cuatro recintos fiscales bajo la marca OMA Carga que prestan servicios de logística de carga, los cuales incluyen almacenamiento, manejo, maniobras de custodia, carga y descarga y revisión por rayos-X de las exportaciones, entre otros servicios. Dos recintos fiscales operan en el

aeropuerto de Monterrey, uno opera en el aeropuerto de Ciudad Juárez y el otro en el aeropuerto de Chihuahua.

Asimismo, la Compañía tiene una inversión del 90% con una subsidiaria mexicana del operador internacional NH Hoteles S.A. bajo Consorcio Grupo Hotelero T2, S.A. de C.V. para desarrollar y operar un hotel con 287 habitaciones y con aproximadamente 5,000 metros cuadrados de espacio comercial dentro de la nueva Terminal 2 en el AICM bajo un contrato de arrendamiento (“Arrendamiento”) con el AICM que termina en 2029. El Hotel NH Collection de la Terminal 2 abrió en agosto de 2009. Bajo ciertas circunstancias, el AICM puede terminar en cualquier momento el Arrendamiento, con una compensación parcial o sin compensación para la Compañía.

En noviembre de 2012, como parte de las actividades de diversificación de la Compañía, se celebró un contrato de alianza estratégica con VYNMSA Desarrollo Inmobiliario, S.A. de C.V. (“VYNMSA”), para la construcción y operación de un parque industrial en el aeropuerto de Monterrey. Como parte de dicha alianza, 32.4 hectáreas están siendo desarrolladas en fases para ser utilizadas como parque industrial. El parque industrial, que fue inaugurado el 20 de marzo de 2015 y, a diciembre de 2020 con un total de 9 bodegas construidas con una superficie arrendable total de 58,940 metros cuadrados (634,426 pies cuadrados) de las cuales todas bodegas ya han sido arrendadas y se encuentran actualmente en operación con plazos de vigencia de entre 40 y hasta 144 meses. En enero de 2021 terminamos la construcción de una bodega adicional con un área de 4,849 metros cuadrados (52,192 pies cuadrados).

La Compañía también invirtió con Grupo Hotelero Santa Fe, S. de R.L. de C.V. (“Grupo Hotelero Santa Fe”), una empresa de inversión en el sector hotelero y operadora, para el desarrollo y operación de un hotel de 134 cuartos en el aeropuerto de Monterrey bajo la marca Hilton Garden Inn. El hotel inició operaciones el 27 de agosto de 2015.

La Compañía considera que OMA Carga, sus operaciones hoteleras y las operaciones en el parque industrial como pieza clave de su estrategia de diversificación para incrementar sus ingresos no aeronáuticos.

La siguiente tabla contiene un resumen de la información correspondiente a cada uno de los 13 aeropuertos de la Compañía durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020:

Aeropuerto	Para el ejercicio concluido el															Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos por Pasajero Terminal ⁽²⁾
	2018					2019					2020					
	Pasajeros Terminales		Suma de los Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos ⁽¹⁾		Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos por Pasajero Terminal ⁽²⁾	Pasajeros Terminales		Suma de los Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos ⁽¹⁾		Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos por Pasajero Terminal ⁽²⁾	Pasajeros Terminales		Suma de los Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos ⁽¹⁾			
	(Cifras en millones)	%	(en millones de pesos)	%	(pesos)	(Cifras en millone s)	%	(en millones de pesos)	%	(pesos)	(Cifras en millone s)	%	(en millones de pesos)	%	(pesos)	
Destino Metropolitano:																
Monterrey.....	10.7	49.8%	3,097.4	50.1%	288.6	11.2	48.2%	3,367.7	48.5%	301.3	5.0	45.1%	1,757.6	46.7%	351.9	
Total destino metropolitano	10.7	49.8%	3,097.4	50.1%	288.6 ⁽³⁾	11.2	48.2%	3,367.7	48.5%	301.3 ⁽³⁾	5.0	45.1%	1,757.6	46.74%	351.9	
Destino Turístico:																
Acapulco	0.7	3.4%	216.9	3.5%	293.5	0.9	3.8%	268.2	3.9%	306.4	0.4	3.6%	144.4	3.8%	364.6	
Mazatlán	1.0	4.9%	322.9	5.2%	310.9	1.2	5.0%	374.2	5.4%	322.2	0.7	6.7%	248.6	6.6%	335.8	
Zihuatanejo.....	0.6	2.6%	190.5	3.1%	336.3	0.6	2.7%	217.1	3.1%	347.3	0.3	2.9%	117.0	3.1%	368.6	
Total Destinos Turísticos.....	2.3	10.9%	730.3	11.8%	311.6 ⁽³⁾	2.7	11.5%	859.5	12.39%	322.9 ⁽³⁾	1.4	13.2%	510.0	13.56%	350.80	
Destinos Regionales:																
Chihuahua	1.6	7.2%	420.9	6.8%	270.4	1.7	7.3%	478.4	6.9%	281.4	0.8	7.4%	261.8	7.0%	320.0	
Culiacán	2.3	10.5%	596.9	9.6%	262.8	2.5	10.6%	684.3	9.9%	278.3	1.4	12.4%	411.3	10.9%	299.5	
Durango	0.4	1.9%	123.1	2.0%	293.9	0.5	2.3%	163.6	2.4%	310.4	0.3	2.5%	90.6	2.4%	334.0	
San Luis Potosí.....	0.6	2.9%	197.3	3.2%	314.9	0.6	2.8%	210.0	3.0%	326.4	0.3	2.8%	136.6	3.6%	441.5	
Tampico	0.7	3.4%	217.4	3.5%	295.1	0.7	3.2%	225.2	3.2%	304.7	0.3	2.4%	91.7	2.4%	338.7	
Torreón	0.7	3.2%	207.1	3.3%	303.8	0.7	3.1%	225.1	3.2%	317.7	0.3	2.9%	112.3	3.0%	350.1	
Zacatecas.....	0.4	1.7%	117.6	1.9%	320.4	0.5	2.1%	155.4	2.2%	327.1	0.2	2.1%	81.8	2.2%	352.1	
Total Destinos Regionales	6.7	30.8%	1,880.3	30.3%	282.4 ⁽³⁾	7.2	31.3%	2,142.0	30.9%	295.4 ⁽³⁾	3.6	32.5%	1,186.1	31.5%	329.9	
Destinos Fronterizos:																
Ciudad Juárez.....	1.4	6.3%	356.2	5.8%	261.1	1.6	6.9%	436.3	6.3%	273.1	0.8	7.1%	237.4	6.3%	300.5	
Reynosa	0.5	2.2%	121.7	2.0%	260.6	0.5	2.1%	131.8	1.9%	274.2	0.2	2.1%	69.5	1.8%	303.5	
Total Destinos Fronterizos	1.9	8.5%	477.9	7.8%	261.0 ⁽³⁾	2.1	9.0%	568.1	8.2%	273.4 ⁽³⁾	1.0	9.2%	306.9	8.2%	301.2	
Suma de los Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos ⁽¹⁾ :	21.6	100%	6,185.8	100%	286.8 ⁽³⁾	23.2	100%	6,937.3	100%	299.4 ⁽³⁾	11.1	100%	3,761	100%	339.9	

- (1) Definidas como la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de cada aeropuerto que no incluyen las eliminaciones de las operaciones entre las subsidiarias y no incluyen ingresos por servicios de construcción. Ingresos totales en millones redondeados al decimal.
- (2) Los ingresos por pasajero terminal se calculan dividiendo la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los ingresos generados por un aeropuerto entre el número de pasajeros terminales de dicho aeropuerto. El resultado tiene el efecto de redondear el decimal.
- (3) Representa el promedio total de ingresos por pasajero terminal para el aeropuerto aplicable.

Ver Nota 25 de los estados financieros consolidados para mayor información por segmento. Los segmentos a informar bajo IFRS de la Compañía incluyen sus aeropuertos, el Hotel NH Collection de la Terminal 2, el Hotel Hilton Garden Inn y el Parque Industrial OMA-VYNMSA de forma individual. Así también, la información de la compañía controladora y compañías de servicios han sido agrupadas y desglosadas en la columna “otros”, debido a que representan otras actividades empresariales y son segmentos que no se requiere reportar por separado. Con fines de análisis, los segmentos reportables se componen de los dos hoteles y trece aeropuertos individuales, lo cuales han sido agrupados en cuatro diferentes rubros dependiendo de su localización: metropolitanos, turísticos, regionales y fronterizos.

Fuentes de Ingresos.

Servicios Aeronáuticos.

Los servicios aeronáuticos representan la fuente de ingresos más significativa de la Compañía. Todos los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas aplicable a sus aeropuertos. En 2018, 2019 y 2020 los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos representaron aproximadamente el 65.0%, 67.5% y 54.8% respectivamente, del total de los ingresos de la Compañía y el 76.0%, 76.0% y 71.5% respectivamente, del total de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos están relacionados principalmente con los siguientes cargos: TUA, tarifas de aterrizaje, tarifas de estacionamiento, tarifas de uso de aerocarres y pasillos telescópicos y tarifas por revisión de pasajeros y su equipaje de mano. Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de un aeropuerto dependen principalmente de los siguientes factores: el volumen de flujo de tráfico de pasajeros, el número de flujos de tráfico aéreo, el peso de cada aeronave, el plazo de estancia de cada aeronave, la hora en la que cada aeronave utiliza dicho aeropuerto y las tarifas específicas de cada servicio.

Tarifas de Uso de Aeropuerto.

La Compañía percibe TUA por cada pasajero que sale en una aeronave (con excepción de los diplomáticos, los infantes, los pasajeros en conexión y los pasajeros en tránsito). La Compañía no cobra esta TUA a los pasajeros de llegada. La TUA se incluye en el precio de los boletos y la Compañía expide semanalmente a cada aerolínea una factura por concepto de dicha TUA y registra una cuenta por cobrar por la factura correspondiente a un vuelo durante el mes en que el mismo tuvo lugar.

Los convenios vigentes celebrados entre los aeropuertos de la Compañía y sus principales clientes de aerolíneas establecen que los pagos de la TUA serán entre 30 y 60 días después de la fecha de entrega de la factura. En 2020, promedio ponderado de pago fueron 48 días.

Actualmente, la TUA aplicable a los pasajeros internacionales está denominada en dólares, pero se cobra en pesos al tipo de cambio promedio del mes anterior al del vuelo. La TUA aplicable a los pasajeros nacionales está denominada en pesos. En 2018, 2019 y 2020, la TUA representó aproximadamente el 86.5%, 86.6% y 81.6%, respectivamente, de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía, 56.2%, 58.5% y 44.7%, respectivamente, del total de sus ingresos; y el 65.7%, 65.9% y 58.4%, respectivamente, de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, respectivamente. La TUA varía dependiendo del aeropuerto utilizado y el punto de destino de cada vuelo.

Tarifas de Aterrizaje.

La Compañía cobra, a los proveedores de servicio de transporte aéreo, incluyendo a los de carga, tarifas por el uso de sus pistas y calles de rodaje, sus sistemas de iluminación de pistas y otros servicios de asistencia visual durante el aterrizaje. Las tarifas de aterrizaje varían de un aeropuerto a otro y se basan en el peso de cada aeronave (que consiste en el promedio del peso sin combustible y el peso máximo de despegue de la misma), la hora de aterrizaje, el punto de origen del vuelo y la nacionalidad de la aerolínea o cliente. En 2018, 2019 y 2020, estas tarifas representaron aproximadamente el 4.0%, 4.0% y 5.0% respectivamente, de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía; el 2.6%, 2.7% y 2.7%, respectivamente, del total de sus ingresos; y el 3.0%, 3.0% y 3.6% respectivamente, de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Tarifas de Estacionamiento, Abordaje y Descarga y Tarifas de Estacionamiento en Plataforma de Permanencia Prolongada o Pernocta.

La Compañía cobra a los proveedores de servicio de transporte aéreo, incluyendo a los de carga, diversos derechos por el uso de sus instalaciones aeroportuarias por sus aeronaves y pasajeros tras el aterrizaje. La Compañía cobra tarifas de estacionamiento con base en el plazo de estancia de una aeronave en sus plataformas de embarque y desembarque. Cada una de estas tarifas varía dependiendo de la hora del día o la noche en que se presta el servicio (siendo más elevadas durante las horas pico y la noche), el peso máximo de despegue de la aeronave, el punto de origen y destino del vuelo, y si el servicio es doméstico o internacional. La Compañía cobra tarifas de estacionamiento por todo el plazo de estancia de una aeronave en sus plataformas de embarque y desembarque.

La Compañía cobra a los prestadores de servicio de transporte aéreo tarifas por el uso prolongado de sus instalaciones aeroportuarias para el estacionamiento de aeronaves que no involucra el embarque o desembarque de pasajeros o carga. Estas tarifas dependen de la hora del día o la noche en que la aeronave se encuentra estacionada en las plataformas de permanencia prolongada o pernocta, el plazo durante el que la aeronave permanece estacionada, y si el servicio es doméstico o internacional. En 2018, 2019 y 2020 estas tarifas, en conjunto con las tarifas de estacionamiento, abordaje y descarga antes descritas, representaron el 3.4%, 3.2% y 4.2% respectivamente, de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía; el 2.2%, 2.2% y 2.3%, respectivamente, del total de sus ingresos; y el 2.5%, 2.5% y 3.0%, respectivamente, de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Tarifas de Uso de Aerocares y Pasillos Telescópicos.

Las aerolíneas también pagan tarifas por la conexión de sus aeronaves a las terminales de la Compañía a través de pasillos telescópicos, y por el transporte de sus pasajeros entre las terminales y las aeronaves por medio de aerocares y otros vehículos. En términos generales estas tarifas se basan en la cantidad de tiempo que se utiliza cada servicio, el número de servicios utilizados, la hora del día a la que se presta el servicio, el punto de origen y destino del vuelo, y la nacionalidad de la aerolínea o cliente. En 2018, 2019 y 2020, estas tarifas representaron aproximadamente el 0.9%, 0.8% y 0.7% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía, respectivamente; el 0.6%, 0.6% y 0.4% del total de sus ingresos totales, respectivamente; y el 0.7%, 0.6% y 0.5% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, respectivamente.

Tarifas de Seguridad Aeroportuaria.

La Compañía también cobra a cada aerolínea tarifas de revisión de pasajeros y su equipaje de mano con base en el número de pasajeros terminales que salen de sus aeropuertos (con excepción de los diplomáticos, infantes, pasajeros en conexión y pasajeros en tránsito), por el uso de su equipo de rayos X, detectores de metales y demás equipo y personal de seguridad. Estas tarifas se basan en la hora del día a la que se utilizan los servicios, el número de pasajeros de salida y el destino del vuelo. Subcontratistas independientes se encargan de prestar los servicios de seguridad en los aeropuertos de la Compañía. En 2018, 2019 y 2020 estas tarifas representaron aproximadamente el 1.1%, 1.1% y 1.0% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía, respectivamente; el 0.7%, 0.7% y 0.6% del total de sus ingresos, respectivamente; y el 0.8%, 0.8% y 0.7% del total de sus ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

La OACI, la AFAC y la Dirección General de Seguridad Pública emiten los lineamientos aplicables a la seguridad en los aeropuertos del país. En respuesta a los ataques terroristas ocurridos en E.U.A. el 11 de septiembre de 2001, la Compañía ha adoptado medidas adicionales para incrementar la seguridad en sus aeropuertos. En octubre de 2001 la OACI emitió ciertas disposiciones que establecieron las nuevas reglas

y procedimientos de seguridad a ser adoptadas por los aeropuertos de la Compañía. De conformidad con dichas disposiciones, estas reglas y procedimientos debían adoptarse inmediatamente y por un período indefinido de tiempo.

Varias de las aerolíneas clientes de la Compañía también han contribuido a la mejoría en la seguridad de los aeropuertos de la Compañía en virtud de que han adoptado los nuevos procedimientos y políticas establecidas para las mismas por la OACI. Algunas de las medidas adoptadas por las aerolíneas han consistido en la inclusión de más puntos de revisión de las identificaciones de los pasajeros, la revisión del equipaje antes de llegar al mostrador y el fortalecimiento de los controles de acceso a las aeronaves por los proveedores de servicios (tales como los de personal de tierra y cocina aérea).

La OACI estableció normas de seguridad respecto a la implementación de un proceso integral de revisión para la detección de explosivos, aplicable a partir de enero de 2006, para equipaje documentado en todos los vuelos comerciales internacionales, y a partir julio de 2006 para todos los vuelos comerciales nacionales. 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. En algunos países, tales como E.U.A., el gobierno federal (en el caso de E.U.A., a través de la Administración de Seguridad del Transporte) es el responsable de realizar la revisión del equipaje documentado. El 1 de mayo de 2014 y el 1 de julio de 2016, la AFAC publicó las Circulares CO SA-17.2/10 R3 y CO SA-17.9/16, respectivamente, ambas de carácter obligatorio, requiriendo 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. Sin embargo, bajo la legislación mexicana, las aerolíneas son las responsables de realizar la revisión del equipaje documentado. 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 la implementación del proceso de revisión. Adicionalmente, a pesar de que actualmente la Compañía no se encuentra obligada a realizar la revisión del equipaje documentado, la Compañía podría estar obligada a hacerlo y resultar responsable en caso de que la legislación mexicana sufra cambios en el futuro. Los ingresos derivados de la revisión de equipaje documentado se clasifican como ingresos no aeronáuticos. Véase “Punto 4. Información de la Compañía – Fuentes de Ingresos”.

En respuesta a la pandemia de COVID-19, la Compañía puso en marcha, entre otras, las siguientes medidas, que han incrementado los costos y gastos de los aeropuertos durante 2020:

- Instalación de dispensadores de gel desinfectante a base de alcohol en un mínimo del 70% en zonas públicas y puntos estratégicos;
- Uso obligatorio de cubrebocas en todas las áreas;
- Instalación de puestos de control de temperatura en los puntos de entrada para los pasajeros y el personal de los aeropuertos de la Compañía;
- Se proporcionó equipos de protección personal (EPP) (mascarillas, guantes, cubrebocas) a todo el personal de los aeropuertos de la Compañía;
- Instalación de alfombras desinfectantes para eliminar los virus y las bacterias del calzado en las entradas de las terminales y las oficinas;
- Instalación de acrílicos protectores para minimizar las vías de transmisión del COVID-19 entre los pasajeros y el personal en las instalaciones del aeropuerto, incluso en los módulos de información y las zonas comerciales, como las tiendas y compañías de alquiler;

- Instalación de barreras físicas para garantizar los flujos de entrada y salida;
- Se distribuyó el cuestionario requerido por la AFAC para la "Identificación de Factores de Riesgo en los Viajeros" en papel y en formato electrónico;
- Se aumentaron los ciclos de limpieza y saneamiento en todas las áreas de las instalaciones de la Compañía, incluso mediante el aumento del uso de desinfectantes y la limpieza diaria del equipo de transporte;
- Se establecieron directrices para la supervisión eficaz, eficiente y recurrente del cumplimiento de las medidas sanitarias para prevenir la propagación del COVID-19;
- Se exhibió información sobre el COVID-19, incluida la normativa nacional e internacional relativa a la pandemia y otra información pertinente, en todas las pantallas de información de los aeropuertos de la Compañía;
- Se establecieron políticas de trabajo desde casa y de actividad escalonada en algunos departamentos; y
- Se distribuyó material informativo al personal de los aeropuertos de la Compañía sobre medidas preventivas y cuestionarios para detectar riesgos sanitarios.

Proveedores de Servicios Complementarios.

La Compañía percibe ingresos por concepto de las tarifas de acceso y otras tarifas cobradas a terceros, por servicios de manejo de rampas y manejo de equipaje, servicios de cocina aérea, servicios de seguridad de la aeronave, a prestadores de servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves, y por abastecimiento de combustible de cada uno de sus aeropuertos. Estas tarifas forman parte de los ingresos que están sujetos al sistema dual de regulación de tarifas de la Compañía, y las tarifas específicas de cada prestador se determinan con base en un porcentaje del total de sus ingresos. Actualmente, la Compañía tiene celebrados contratos con 51 empresas que prestan la mayoría de estos servicios complementarios en sus 13 aeropuertos.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, la Compañía está obligada a prestar por sí misma los servicios complementarios en el supuesto de que no cuente con un proveedor independiente de los mismos. En caso de que cualesquier prestadores de servicios suspendan sus operaciones en cualquiera de los aeropuertos de la Compañía, la misma podría verse obligada a buscar un nuevo proveedor o a prestar dichos servicios por sí misma.

El 1 de noviembre de 1998, la Compañía celebró un contrato con Aeropuertos y Servicios Auxiliares ("ASA"), bajo el cual la Compañía otorgó a la agencia acceso a las instalaciones de sus aeropuertos por una tarifa nominal a efecto de que ASA compre, venda y suministre combustible en dichas instalaciones. El 21 de julio de 2018, la Dirección General de Aeronáutica Civil de México (ahora AFAC) publicó un aviso en el Diario Oficial de la Federación que aclara el alcance del Artículo Noveno Transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos de México, que indica que a partir de la publicación de la Ley de Hidrocarburos el 11 de agosto de 2014, el mercado de combustible debía considerarse abierto para que cualquier parte interesada pueda distribuir y vender combustible Jet-A. Esta aclaración abre la posibilidad de que terceros que cumplan con los requisitos legales aplicables para prestar servicios de distribución y suministro de combustible, lo puedan hacer dentro de los aeropuertos operados por la Compañía. A la fecha del presente Reporte, no hay algún tercero distinto a ASA, que preste servicios de distribución y suministro de combustible en dichos aeropuertos.

Arrendamiento de Espacio a las Aerolíneas.

La Compañía también percibe ingresos por el arrendamiento de espacio a las aerolíneas para que estas lleven a cabo sus operaciones, incluyendo espacio de mostradores y oficinas. Por lo general, los contratos de arrendamiento de espacio celebrados entre la Compañía y sus aerolíneas son a plazos de tres años y las rentas se ajustan periódicamente con base en la inflación.

Manejo de Carga.

Los ingresos derivados de los servicios de carga de la Compañía incluyen las rentas de espacio en la parte aérea en sus aeropuertos a las agencias de manejo y envío de carga, las tarifas de aterrizaje de las aeronaves de carga y una porción de los ingresos derivados de otros servicios complementarios prestados en relación con los servicios de carga. Los ingresos derivados de los servicios de carga están sujetos a una estricta regulación y, por tanto, están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas de la Compañía.

Históricamente, los ingresos derivados de los servicios de carga de los aeropuertos de la Compañía han representado un porcentaje mínimo del total de sus ingresos.

Transporte Terrestre Permanente.

La Compañía percibe ingresos por concepto de los vehículos de transporte terrestre y las empresas de taxis que pagan una tarifa de acceso para poder operar en sus aeropuertos. Los ingresos provenientes de los servicios de transporte terrestre que de conformidad con las leyes aplicables están considerados como “permanentes”, tales como las tarifas de acceso cobradas a los taxis, están sujetas a control de precios.

Servicios No Aeronáuticos.

General.

Históricamente, los servicios no aeronáuticos han generado un porcentaje substancialmente más bajo de los ingresos de la Compañía que los servicios aeronáuticos. Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos prestados por la Compañía provienen principalmente de (i) actividades comerciales, tales como el arrendamiento de espacio en los aeropuertos a tiendas, restaurantes y otros, mantenimiento y operación de estacionamientos y publicidad; (ii) las actividades de diversificación, tales como OMA Carga, la hotelería, operación y arrendamiento del parque industrial y servicios inmobiliarios; y (iii) actividades complementarias que incluyen principalmente el sistema de revisión de equipaje y el arrendamiento de espacio a aerolíneas.

Ninguno de los ingresos de la Compañía derivados de los servicios no aeronáuticos está sujeto al sistema de regulación de tarifas de la Compañía, aunque otras autoridades pueden regularlos (como es el caso de las tarifas de estacionamiento, que pueden estar sujetas a regulación por los municipios).

El incremento de los ingresos no aeronáuticos de la Compañía a través de la búsqueda de nuevas actividades comerciales, de diversificación, así como del desarrollo de actividades de carácter complementario ha sido designado como una de las partes principales de la estrategia de negocios de la Compañía. Como resultado de estos esfuerzos en el transcurso de los últimos 10 años, los ingresos no aeronáuticos de la Compañía han incrementado su porcentaje en sus ingresos. En 2010 los ingresos no aeronáuticos representaron el 14.0% los ingresos totales de la Compañía, mientras que en 2018, 2019, y 2020 representaron aproximadamente el 20.6%, 21.3% y 21.8% respectivamente de los ingresos totales.

Los ingresos no aeronáuticos representaron el 24.0%, 24.0% y 28.5%, en 2018, 2019 y 2020, respectivamente, de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía.

Ingresos de Actividades Comerciales.

Como parte de la estrategia para incrementar los ingresos no aeronáuticos, Desde que la Compañía adquirió el control de sus aeropuertos, el aspecto principal de su estrategia de negocios para mejorar los ingresos no aeronáuticos de la Compañía, ha consistido en dar prioridad al incremento en los ingresos por pasajeros derivados de sus actividades comerciales a través del desarrollo de nuevas áreas, introducción de nuevos servicios, marcas y promoción de los servicios comerciales que se describen más adelante. Como consecuencia del brote de COVID-19, los ingresos derivados de las actividades comerciales de la Compañía se disminuyeron 37.6% en 2020, en comparación con 2019, al considerar que los ingresos por actividades comerciales dependen en gran medida del tráfico de pasajeros. Para reducir el impacto del brote de COVID-19 y posicionar nuestros ingresos comerciales para un futuro crecimiento a medida que se recupera la demanda de viajes aéreos, las siguientes iniciativas se han implementado o ampliado:

- *Ampliación y remodelación de las áreas comerciales en sus terminales aeroportuarias.* A fin de incrementar los ingresos derivados de sus actividades comerciales, la Compañía ha ampliado y remodelado las terminales de algunos de sus aeropuertos para incluir un mayor número de tiendas y locales individuales de mayor tamaño, así como para redirigir el flujo de tráfico de pasajeros a lo largo de dichos aeropuertos con el objeto de exponerlos a los establecimientos comerciales que operan en los mismos. Como resultado de lo anterior, en el transcurso de los últimos 10 años, la Compañía incrementó en aproximadamente un 59.7% el área comercial total de sus 13 aeropuertos, y prácticamente ha duplicado el área comercial del Aeropuerto Internacional de Monterrey. Al 31 de diciembre de 2020, el área total disponible para actividad comercial en los 13 aeropuertos de la Compañía es de 21,907.92 metros cuadrados, con un porcentaje de ocupación del 89.9%.
- Apoyar a nuestros arrendatarios comerciales a través de los efectos de la COVID-19 como respuesta directa a la pandemia, y el garantizar que los servicios comerciales a pesar de la pandemia, proporcionando programas de apoyo, tales como descuentos y programas de diferimiento de pagos a determinadas actividades comerciales que se vieron afectadas en gran medida por la disminución del tráfico de pasajeros. Dichos programas de apoyo son voluntarios y exclusivamente para hacer frente a la pandemia y no representan obligaciones continuas para la Compañía.
- *Renegociación de los contratos de arrendamiento con los arrendatarios, con el objeto de hacerlos más consistentes con las prácticas del mercado.* La Compañía ha mejorado los contratos de arrendamiento celebrados con sus inquilinos mediante la adopción de un nuevo tipo de contrato que prevé el pago de regalías con base en un porcentaje de los ingresos de los mismos, sujeto a una cantidad mínima fija que se basa tan sólo parcialmente en el número de metros cuadrados arrendados, a diferencia de los contratos de arrendamiento a rentas fijas basadas principalmente en el número de metros cuadrados que históricamente se utilizaban en los aeropuertos del país. Dada la naturaleza de las operaciones de sus inquilinos, la Compañía estima que aproximadamente el 57% de sus contratos de arrendamiento están sujetos contratos de arrendamiento en forma de regalías.
- *Mejoramiento de la calidad de los productos y servicios ofrecidos en sus aeropuertos.* Históricamente, los inquilinos comerciales de las terminales aeroportuarias de la Compañía consistían en pequeños establecimientos y comercios locales que ofrecían servicios una variedad limitada de bienes y servicios. La Compañía ha rediseñado el espacio anteriormente

ocupado por dichos inquilinos así como nuevo espacio disponible a comerciantes bien establecidos y reconocidos a nivel internacional con el objeto de mejorar la calidad, variedad y reconocimiento de las marcas de los bienes y servicios comerciales ofrecidos a sus pasajeros. En opinión de la Compañía, con base en las encuestas de mercado practicadas en varios de sus aeropuertos, esto ha incrementado y continuará incrementando los ingresos generados por las ventas de sus inquilinos, incrementando en consecuencia los ingresos derivados de sus actividades comerciales. Como resultado, los inquilinos de servicios de alimentos y bebidas de la Compañía, actualmente ofrecen marcas internacionalmente reconocidas como Starbucks, Chili's, Carl's Jr., Krispy Kreme, Urban Corner, Sbarro y Gastro Hub. A fin de promover el desarrollo comercial en todos sus aeropuertos, la Compañía estimula a sus inquilinos comerciales a arrendar paquetes de locales distribuidos entre varios de sus aeropuertos.

- *Divulgación oportuna de información comercial.* La Compañía utiliza sus redes sociales para comunicar oportunidades comerciales y actividades en los aeropuertos de la Compañía para mejorar su comunicación comercial. La Compañía considera que una buena comunicación es el mejor método para promocionar sus servicios comerciales. La Compañía ha desarrollado algunas herramientas para promocionar ofertas en curso y nuevos servicios comerciales y en ciertos casos, la Compañía pone en operación ciertas promociones por temporada en coordinación con sus arrendatarios.
- *Mejorando la experiencia de viaje.* El equipo comercial de la Compañía trabaja de manera conjunta con el equipo de operaciones, las aerolíneas y los arrendatarios comerciales para diseñar soluciones orientadas al cliente para prestar una mejor experiencia a todos los pasajeros

Las actividades comerciales que actualmente se realizan en cada uno de los aeropuertos de la Compañía consisten en las siguientes:

- *Estacionamiento de vehículos.* Las concesiones de la Compañía le otorgan el derecho de operar estacionamientos para vehículos en todos sus aeropuertos. Actualmente, los ingresos derivados del estacionamiento de vehículos no están sujetos al sistema de regulación de tarifas aplicable a la Compañía, pero se encuentran sujetos a supervisión por parte de la SCT. En 2020, la Compañía incrementó la capacidad de estacionamiento de larga estancia para pasajeros en el aeropuerto de Monterrey, al añadir 343 cajones, y abrió un nuevo estacionamiento en el aeropuerto de Ciudad Juárez, con 201 estacionamientos de larga estancia, incrementando la capacidad de 300 a 501 lugares de estacionamiento de vehículos.
- *Publicidad.* El 4 de octubre de 2018, la Compañía firmó un contrato de arrendamiento y de servicios de publicidad con ISA Corporativo, S.A. de C.V. ("ISA"), con efectos a partir del 1 de octubre de 2018 y hasta el 31 de diciembre de 2025.
- *Tiendas comerciales y libres de impuestos ("duty free").* La Compañía ha concluido varios proyectos de remodelación como parte de sus esfuerzos generales para mejorar la mezcla y el reconocimiento de marca de los bienes y servicios ofrecidos en las áreas comerciales de sus aeropuertos. La Compañía también cuenta con varios establecimientos "duty free" que proporcionan sus servicios a pasajeros internacionales.
- *Alimentos y bebidas.* A través de los años, la Compañía ha mejorado su oferta restaurantes y bares, lo que ha permitido atraer operados de clase mundial de alimentos y bebidas para aeropuertos, ofreciendo una gama más amplia de tipos de cocina y esquemas de servicio.

- *Arrendadoras de autos.* La Compañía cuenta con arrendadoras de autos de reconocido prestigio internacional como proveedores en sus aeropuertos, y ha estimulado a dichas arrendadoras a establecer instalaciones para la entrega y devolución de autos en sus aeropuertos. La Compañía también ha alentado a sus prestadores del servicio de renta de coches a diferenciar sus servicios VIP y modernizar sus instalaciones.
- *Arrendamiento a desarrolladores de tiempo compartido y promotores de hoteles.* La Compañía percibe ingresos por el arrendamiento de espacio a los desarrolladores de tiempo compartido y a promotores de hoteles para la realización de actividades mercadotecnia y venta de unidades de tiempo compartido, así como servicios de transporte hoteleros.
- *Servicios financieros.* La Compañía arrienda espacio en sus aeropuertos a proveedores de servicios financieros tales como los de casa de cambio, banca y cajeros automáticos, y la Compañía percibe tarifas de los prestadores de estos servicios parcialmente con base en los ingresos registrados por sus operaciones. Actualmente, todas las terminales de aeropuertos de la Compañía cuentan con servicios de cajero automático.
- *Comunicaciones.* La Compañía ofrece servicios de teléfono, teléfono móvil bajo distintos proveedores con los que se han celebrado contratos, y ofrece servicios de acceso a Internet inalámbrico en todos sus aeropuertos.
- *Salas VIP.* La Compañía rentó espacio para el OMA Premium Lounge en los aeropuertos de Monterrey, Mazatlán, Culiacán, Chihuahua, Acapulco y San Luis Potosí, así como el American Express Centurion VIP Lounge y el Citibanamex Beyond Lounge en el aeropuerto de Monterrey, mismos que proveen a sus viajeros frecuentes con salas de espera lujosas con asientos confortables, servicio de internet, televisión, periódicos gratuitos, entre otras amenidades.

Ingresos de Actividades de Diversificación.

De la misma forma, para mejorar los ingresos no aeronáuticos, la Compañía centra su estrategia de negocio en generar nuevos servicios y productos para diversificar las fuentes de ingresos, tales como OMA Carga, servicios de hotelería y servicios inmobiliarios. La Compañía desarrolla inmuebles en sus aeropuertos que no se encuentran planeados para fines aeronáuticos para usos industriales, logísticos y comerciales, mismos que están directa o indirectamente relacionados con actividades aeroportuarias. Lo anterior, con el objeto de fortalecer el rol de los aeropuertos como puntos focales de desarrollo económico en las ciudades donde se encuentran ubicados.

Como consecuencia del brote de COVID-19, nuestros ingresos por actividades de diversificación disminuyeron un 34.0% en comparación con 2019. A continuación, se detallan nuestras principales iniciativas de diversificación, de las cuales, algunas se vieron afectadas negativamente durante 2020:

- *Desarrollos en el AICM.* En octubre de 2008, la Compañía adquirió el 90% de las acciones de Consorcio Grupo Hotelero T2, S.A. de C.V., el cual tiene los derechos para desarrollar y operar un hotel con 287 habitaciones y 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. La compañía española NH Hoteles, S.A. de C.V. participa con

el 10% restante. El Hotel NH Collection de la Terminal 2 abrió en agosto de 2009. En el año concluido al 31 de diciembre de 2020, los ingresos disminuyeron por un 56.8% a \$110,299 mil y la ocupación anual promedio durante dicho periodo fue del 40.2%, 4,390 puntos base menos que en 2019. En 2020, la tarifa promedio anual por habitación era \$1,909.

- *Hotel en el Aeropuerto de Monterrey.* En julio de 2013, la Compañía se asoció con Grupo Hotelero Santa Fe una sociedad mexicana operadora e inversionista en el ramo hotelero, para desarrollar y operar un hotel de 134-cuartos en el aeropuerto de Monterrey bajo la marca Hilton Garden Inn. La Compañía es propietaria del 85% de Consorcio Grupo Hotelero de Monterrey, S.A.P.I. de C.V. y Grupo Hotelero Santa Fe, S. de R.L. de C.V. es propietaria del 15% restante. El Hotel Hilton Garden Inn incluye un restaurante bar, centro de negocios (*business center*), y gimnasio y es fácilmente accesible desde las terminales A y B del aeropuerto. Por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2020, los ingresos del hotel disminuyeron por un 68.5% a \$32,614 miles pesos, comparados con 2019, y la ocupación promedio durante dicho periodo fue de 36.1%, 4,160 puntos base menos que en 2019. En 2020, la tarifa promedio por habitación fue de \$2,288. El hotel suspendió operación del 6 de abril de 2020 al 6 de julio de 2020, debido a la baja ocupación, ocasionada por el brote de COVID-19.
- *Operaciones de OMA Carga.* La Compañía opera cuatro almacenes que prestan servicios de logística de carga, incluyendo almacenaje, manejo, custodia, maniobras carga y descarga y revisión de exportaciones con rayos x, entre otros. Dos de los almacenes operan en el aeropuerto de Monterrey, otro opera en el aeropuerto de Ciudad Juárez y otro en el aeropuerto de Chihuahua. Los ingresos totales derivados de las operaciones de OMA Carga disminuyeron por 5.9% a \$11,554 mil en comparación a las cifras registradas en 2019. Dicha disminución resultó de una reducción en el volumen de importaciones y exportaciones, principalmente durante los periodos de cierre en que las operaciones de manufactura fueron detenidas temporalmente.
- *Strip Mall:* Se ubica a las afueras de la terminal A en el Aeropuerto Internacional de Monterrey, el cual consta de un edificio de 2 plantas; la planta baja está enfocada en áreas comerciales y la planta alta en renta de oficinas.
- *Estación de Gasolina en el Aeropuerto de Monterrey.* En diciembre de 2012, una estación de gasolina comenzó a operar dentro del aeropuerto de Monterrey. El terreno de 2,500 metros cuadrados donde se ubica la estación está destinado para actividades de diversificación y fue arrendado a Grupo ORSAN, un distribuidor autorizado de Mobil, por un plazo de 15 años renovable. Grupo ORSAN es responsable de todas las operaciones y todas las inversiones en la estación. En 2020, el arrendamiento del terreno a Grupo ORSAN ha generado ingresos por la cantidad de \$2,540 mil.
- *Alianza Estratégica con VYNMSA.* En noviembre de 2012, la Compañía, a través de su subsidiaria OMA Logística, S.A. de C.V. celebró una alianza estratégica con VYNMSA, para construir y operar un parque industrial en el aeropuerto de Monterrey a través de la compañía OMA VYNMSA Aero Industrial Park, S.A. de C.V. propiedad de OMA Logística en un 51% y VYNMSA en un 49%. Como parte de esta alianza estratégica, 32.4 hectáreas dentro del perímetro del aeropuerto de Monterrey están siendo desarrolladas para su uso como un parque industrial. El parque industrial, fue inaugurado el 20 de marzo de 2015, y al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía un total de 9 naves industriales, con una superficie total arrendable de 58,940 metros cuadrados, de las cuales todas las naves industriales, ya han sido arrendadas y están actualmente en operación con plazos de arrendamiento que varían de 40 a 144 meses.

La construcción de un almacén adicional con un área de 4,849 metros cuadrados fue completada en enero de 2021.

- *Centro de Oficinas para Agentes de Carga.* Arrendamiento de 1,045 metros cuadrados de espacio en el aeropuerto de Monterrey con una tasa de ocupación del 91.4% al 31 de diciembre de 2020.

Ingresos de Actividades Complementarias.

Las actividades complementarias de la Compañía generaron el 16.9% de sus ingresos no aeronáuticos en 2020. Éstos incluyen:

- *Espacios Comerciales.* Los ingresos derivados del arrendamiento de espacio en las terminales aeroportuarias a las aerolíneas y los proveedores de servicios complementarios para la realización de actividades no esenciales, tales como el arrendamiento de espacio para los salones VIP, no están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas y están clasificados por la Compañía como ingresos por servicios comerciales no aeronáuticos.
- *Servicios de Revisión de Equipaje.* 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. La Compañía adquirió y completó la instalación de nuevos equipos de revisión de equipaje en todos sus aeropuertos en 2015 para facilitar el cumplimiento de las normas de revisión de equipaje. La Compañía negoció con la AFAC un incremento a las tarifas máximas a partir de 2013, para que las mismas tomen en cuenta los costos de mantenimiento de los sistemas utilizados para la revisión de equipaje requeridos por las Circulares CO SA-17.2/10 R 3 y CO SA-17.9/16. 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. En 2020, los ingresos por operación de los sistemas de revisión de equipaje documentado, que no están sujetos a tarifas máximas, sumaron \$86,491 mil.
- *Transporte terrestre no permanente.* Los ingresos provenientes de proveedores de servicios de transporte terrestre que de conformidad con la ley aplicable no tienen el carácter de permanentes, tales como las tarifas de acceso cobradas a los autobuses de turismo, no están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas y están clasificados por la Compañía como actividades comerciales no reguladas.
- *Derechos de Acceso.* Los ingresos que percibe la Compañía por dar acceso a otro tipo de proveedores de servicios de transporte para en los edificios terminales de los aeropuertos de la Compañía, no se encuentran sujetos a regulación de precios bajo las tarifas máximas de la Compañía y se clasifican como actividades comerciales no reguladas.

Aeropuertos de la Compañía.

En 2018, 2019 y 2020, los aeropuertos de la Compañía atendieron a un total de aproximadamente 21.6 millones, 23.2 millones y 11.1 millones de pasajeros terminales, respectivamente. Todos los aeropuertos de la Compañía están reconocidos como aeropuertos internacionales de conformidad con la ley aplicable, lo cual significa que están equipados para recibir vuelos internacionales y mantener servicios de aduana y migración administrados por el gobierno.

La siguiente tabla establece los porcentajes del tráfico de pasajeros terminales generados en los aeropuertos de la Compañía por tipo de destino durante el 2018, 2019 y 2020:

Porcentaje del Total del Tráfico de Pasajeros			
Tipo de Destino	2018	2019	2020
Metropolitano (Monterrey).....	49.8%	48.2%	45.1%
Turístico (Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo)	10.9%	11.5%	13.2%
Fronterizo (Ciudad Juárez y Reynosa)	8.5%	9.0%	9.2%
Regional (Culiacán, Chihuahua, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas)...	30.8%	31.3%	32.5%

Las siguientes tablas muestran el volumen de tráfico de pasajeros de cada uno de los aeropuertos de la Compañía durante los períodos indicados, presentados en montos de (i) total de pasajeros, (ii) pasajeros terminales de salida y llegada y (iii) tránsito de pasajeros:

Tráfico de pasajeros

	2016			2017			Ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2018			2019			2020		
	Terminal ⁽¹⁾	Tránsito ⁽²⁾	Total	Terminal ⁽¹⁾	Tránsito ⁽²⁾	Total	Terminal ⁽¹⁾	Tránsito ⁽²⁾	Total	Terminal ⁽¹⁾	Tránsito ⁽²⁾	Total	Terminal ⁽¹⁾	Tránsito ⁽²⁾	Total
Total de pasajeros:															
Acapulco	718,493	5,478	723,971	685,124	5,198	690,322	739,120	15,340	754,460	875,315	14,298	889,613	395,948	1,704	397,652
Ciudad Juárez	1,102,855	19,262	1,122,117	1,173,135	7,846	1,180,981	1,364,028	9,725	1,373,753	1,597,471	8,168	1,605,639	790,009	3,053	793,062
Culiacán	1,726,654	12,227	1,738,881	1,909,651	14,480	1,924,131	2,270,834	10,477	2,281,311	2,458,863	8,915	2,467,778	1,373,102	2,571	1,375,673
Chihuahua	1,305,961	31,791	1,337,752	1,409,579	16,762	1,426,341	1,556,770	11,788	1,568,558	1,699,816	5,004	1,704,820	818,151	650	818,801
Durango	424,415	7,817	432,232	395,905	3,442	399,347	418,914	2,711	421,625	527,004	5,521	532,525	271,231	1,317	272,548
Mazatlán	973,440	35,656	1,009,096	994,283	22,085	1,016,368	1,038,555	14,220	1,052,775	1,161,155	21,573	1,182,728	740,306	8,310	748,616
Monterrey	9,178,533	18,608	9,197,141	9,771,630	28,232	9,799,862	10,733,186	36,620	10,769,806	11,176,555	24,797	11,201,352	4,994,170	4,341	4,998,511
Reynosa	563,952	545	564,497	485,727	288	486,015	466,934	158	467,092	480,524	169	480,693	229,058	221	229,279
San Luis Potosí	504,313	1,467	505,780	553,353	1,639	554,992	626,512	2,282	628,794	643,224	2,509	645,733	309,311	823	310,134
Tampico	717,599	8,685	726,284	717,342	4,199	721,541	736,627	2,638	739,265	739,143	2,750	741,893	270,835	728	271,563
Torreón	646,898	9,123	656,021	618,930	4,191	623,121	681,551	5,164	686,715	708,563	6,153	714,716	320,820	1,591	322,411
Zacatecas	343,136	2,802	345,938	349,453	1,470	350,923	366,871	2,639	369,510	475,241	3,849	479,090	232,352	1,003	233,355
Zihuatanejo	557,389	5,835	563,224	597,902	2,068	599,970	566,497	1,331	567,828	625,186	501	625,687	317,395	637	318,032
Total	18,763,638	159,296	18,922,934	19,662,014	111,900	19,773,914	21,566,399	115,093	21,681,492	23,168,060	104,207	23,272,267	11,062,688	26,949	11,089,637

	Ejercicio terminado al 31 de diciembre de														
	2016			2017			2018			2019			2020		
	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total
Pasajeros terminales de salida:															
Acapulco	323,773	40,745	364,518	305,337	41,326	346,663	327,220	43,948	371,168	392,382	46,383	438,765	178,343	22,046	200,389
Ciudad Juárez	533,229	4,233	537,462	573,739	2,244	575,983	668,369	3,927	672,296	772,724	5,856	778,580	384,557	1,677	386,234
Culiacán	850,046	20,723	870,769	940,889	22,723	963,612	1,118,311	25,413	1,143,724	1,210,867	30,656	1,241,523	681,298	11,417	692,715
Chihuahua	587,020	64,486	651,506	638,836	65,574	704,410	701,064	72,745	773,809	762,680	80,957	843,637	370,880	40,497	411,377
Durango	181,066	30,084	211,150	161,252	36,228	197,480	171,650	37,542	209,192	208,049	56,567	264,616	105,226	30,968	136,194
Mazatlán	341,246	145,987	487,233	341,616	157,267	498,883	363,086	157,710	520,796	413,165	166,222	579,387	279,964	94,180	374,144
Monterrey	3,908,835	661,811	4,570,646	4,193,276	674,556	4,867,832	4,612,687	728,440	5,341,127	4,777,176	774,363	5,551,539	2,195,445	288,703	2,484,148
Reynosa	270,902	244	271,146	234,880	3,210	238,090	225,614	3,354	228,968	230,461	3,392	233,853	108,582	1,809	110,391
San Luis Potosí	167,369	83,748	251,117	185,349	91,558	276,907	207,879	104,717	312,596	211,770	108,127	319,897	105,942	48,709	154,651
Tampico	333,111	27,728	360,839	332,405	28,354	360,759	333,706	37,904	371,610	331,815	38,671	370,486	123,884	14,274	138,158
Torreón	291,377	35,472	326,849	277,275	37,673	314,948	299,449	43,274	342,723	306,625	47,316	353,941	144,792	16,840	161,632
Zacatecas	106,950	65,909	172,859	104,028	71,578	175,606	107,399	76,809	184,208	158,191	81,492	239,683	79,767	39,216	118,983
Zihuatanejo	159,999	116,872	276,871	177,623	121,440	299,063	167,886	116,800	284,686	197,126	116,593	313,719	95,487	67,842	163,329
Total	8,054,923	1,298,042	9,352,965	8,466,505	1,353,731	9,820,236	9,304,320	1,452,583	10,756,903	9,973,031	1,556,595	11,529,626	4,854,167	678,178	5,532,345

Ejercicio terminado al 31 de diciembre de

	2016			2017			2018			2019			2020		
	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total
Pasajeros terminales de llegada:															
Acapulco	340,645	13,330	353,975	326,492	11,969	338,461	354,367	13,585	367,952	422,254	14,296	436,550	182,686	12,873	195,559
Ciudad Juárez	561,086	4,307	565,393	596,586	566	597,152	691,262	470	691,732	818,244	647	818,891	403,398	377	403,775
Culiacán	849,603	6,282	855,885	939,409	6,630	946,039	1,123,022	4,088	1,127,110	1,211,407	5,933	1,217,340	678,105	2,282	680,387
Chihuahua	610,388	44,067	654,455	659,426	45,743	705,169	734,964	47,997	782,961	802,503	53,676	856,179	381,813	24,961	406,774
Durango	194,669	18,596	213,265	177,219	21,206	198,425	191,524	18,198	209,722	224,717	37,671	262,388	110,487	24,550	135,037
Mazatlán	353,629	132,578	486,207	353,920	141,480	495,400	375,957	141,802	517,759	434,104	147,664	581,768	285,878	80,284	366,162
Monterrey	4,008,793	599,094	4,607,887	4,308,480	595,318	4,903,798	4,788,705	603,354	5,392,059	4,979,390	645,626	5,625,016	2,292,727	217,295	2,510,022
Reynosa	292,452	354	292,806	247,231	406	247,637	237,689	277	237,966	246,429	242	246,671	118,395	272	118,667
San Luis Potosí	190,596	62,600	253,196	210,794	65,652	276,446	243,290	70,626	313,916	242,306	81,021	323,327	115,160	39,500	154,660
Tampico	341,655	15,105	356,760	341,321	15,262	356,583	349,805	15,212	365,017	353,006	15,651	368,657	126,954	5,723	132,677
Torreón	300,763	19,286	320,049	286,981	17,001	303,982	322,643	16,185	338,828	331,013	23,609	354,622	149,194	9,994	159,188
Zacatecas	116,216	54,061	170,277	117,174	56,673	173,847	121,675	60,988	182,663	169,639	65,919	235,558	80,903	32,466	113,369
Zihuatanejo	172,528	107,990	280,518	188,412	110,427	298,839	177,154	104,657	281,811	208,721	102,746	311,467	97,830	56,236	154,066
Total	8,333,023	1,077,650	9,410,673	8,753,445	1,088,333	9,841,778	9,712,057	1,097,439	10,809,496	10,443,733	1,194,701	11,638,434	5,023,530	506,813	5,530,343

(1) Incluye pasajeros tanto de llegada como de salida así como los pasajeros en conexión (que son los pasajeros que llegan a sus aeropuertos en una aeronave y salen en una distinta).

(2) Pasajeros terminales que llegan a los aeropuertos de la Compañía, pero salen sin haber cambiado de aeronave.

La siguiente tabla muestra la capacidad de flujo de tráfico aéreo de cada uno de los aeropuertos de la Compañía al 31 de diciembre de 2020.

Capacidad⁽¹⁾ por Aeropuerto⁽²⁾

Aeropuerto	Flujos de tráfico aéreo por hora durante horas pico	Capacidad de las pistas⁽³⁾	% Capacidad Utilizada
Acapulco.....	5	40	12.5
Ciudad Juárez	6	20	30.0
Culiacán.....	6	24	25.0
Chihuahua.....	6	40	15.0
Durango	3	40	7.5
Mazatlán	6	22	27.3
Monterrey	16	38	42.1
Reynosa	3	18	16.7
San Luis Potosí	4	20	20.0
Tampico.....	5	22	22.7
Torreón	3	20	15.0
Zacatecas	2	20	10.0
Zihuatanejo	5	20	25.0

(1) La Capacidad es calculada con base en la hora 30 (la trigésima hora de actividad máxima durante el año).

(2) Cifras de 2020.

(3) Flujo de tráfico aéreo por hora.

La siguiente tabla muestra la capacidad terminal de cada uno de los aeropuertos de la Compañía al 31 de diciembre de 2020.

Capacidad⁽¹⁾ por Aeropuerto⁽²⁾

Aeropuerto	Flujos de tráfico de pasajeros durante horas pico	Capacidad terminal⁽³⁾	% Capacidad Utilizada
Acapulco	421	1,103	38.2
Ciudad Juárez.....	628	621	101.1
Culiacán	762	938	81.2
Chihuahua	735	1,297	56.7
Durango	275	606	45.4
Mazatlán.....	713	1,537	46.4
Monterrey Terminal A	972	2,091	46.5
Monterrey Terminal B	509	1,469	34.6
Monterrey Terminal C	1,047	1,246	84.0
Reynosa.....	351	911	38.5
San Luis Potosí	335	1,380	24.3
Tampico	519	683	76.0
Torreón.....	331	549	60.3
Zacatecas.....	322	579	55.6
Zihuatanejo	596	945	63.1

(1) La Capacidad es calculada en base a la hora 30 (la trigésima hora de actividad máxima durante el año)

(2) Cifras de 2020.

(3) Flujo de tráfico de pasajeros en hora pico.

La siguiente tabla muestra los flujos de tráfico aéreo de cada uno de los aeropuertos de la Compañía durante los períodos indicados:

Flujo de Tráfico Aéreo por Aeropuerto ⁽¹⁾

	Ejercicio terminado al 31 de diciembre de				
	2016	2017	2018	2019	2020
Acapulco.....	23,831	22,838	24,151	23,606	16,115
Ciudad Juárez	18,415	16,215	18,512	19,260	12,277
Culiacán.....	38,611	38,018	41,133	40,750	29,520
Chihuahua.....	33,869	29,361	30,760	30,222	20,990
Durango	17,324	14,559	15,324	16,039	11,556
Mazatlán	19,685	17,424	17,579	17,342	13,407
Monterrey	115,593	110,938	114,564	112,188	58,265
Reynosa	11,146	8,639	7,278	6,757	4,825
San Luis Potosí.....	21,719	21,605	21,394	19,813	12,628
Tampico.....	20,401	18,702	18,930	17,219	10,266
Torreón	17,922	14,842	16,863	16,912	10,350
Zacatecas	8,261	6,868	6,903	7,390	4,377
Zihuatanejo.....	11,584	12,343	11,959	12,582	9,580
Total	358,361	332,352	345,350	340,080	214,156

(1) Incluye tanto despegues como aterrizajes.

La siguiente tabla muestra el número promedio de pasajeros por flujo de tráfico aéreo de cada uno de los aeropuertos de la Compañía durante los períodos indicados:

Pasajeros Promedio por Flujo de Tráfico Aéreo por Aeropuerto ⁽¹⁾

	Ejercicio terminado al 31 de diciembre de				
	2016	2017	2018	2019	2020
Acapulco.....	30.1	30.0	30.6	37.1	24.6
Ciudad Juárez	59.9	72.3	73.7	82.9	64.3
Culiacán.....	44.7	50.2	55.2	60.3	46.5
Chihuahua.....	38.6	48.0	50.6	56.2	39.0
Durango	24.5	27.2	27.3	32.9	23.5
Mazatlán	49.5	57.1	59.1	67.0	55.2
Monterrey	79.4	88.1	93.7	99.6	85.7
Reynosa	50.6	56.2	64.2	71.1	47.5
San Luis Potosí.....	23.2	25.6	29.3	32.5	24.5
Tampico.....	35.2	38.4	38.9	42.9	26.4
Torreón	36.1	41.7	40.4	41.9	31.0
Zacatecas	41.5	50.9	53.1	64.3	53.1
Zihuatanejo.....	48.1	48.4	47.4	49.7	33.1
Promedio de todos los aeropuertos	52.4	59.2	62.4	68.1	51.7

(1) Incluye el número de pasajeros totales dividido entre el número de flujos de tráfico aéreo.

Movimientos de Tráfico Aéreo por Categoría de Aviación⁽¹⁾

	Ejercicio terminado al 31 de diciembre de	
	2019	2020
Aviación Comercial	238,630	125,975
Aviación Chárter	916	648
Aviación General y otras	100,534	87,533
Total	340,080	214,156

(1) Incluye salidas y llegadas de los 13 Aeropuertos.

Destino Metropolitano.

Aeropuerto Internacional de Monterrey.

El Aeropuerto Internacional de Monterrey es el aeropuerto más importante de la Compañía con base en el volumen de tráfico de pasajeros, flujo de tráfico aéreo y aportación a los ingresos aeronáuticos. De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de Monterrey fue el quinto aeropuerto más activo del país respecto al flujo de pasajeros comerciales y generales (incluyendo los pasajeros tanto nacionales como internacionales). En 2018, 2019 y 2020, este aeropuerto representó aproximadamente el 49.8%, el 48.2% y 45.1% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Monterrey atendió a un total de 10.7 millones, 11.2 millones y 5.0 millones de pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 87.6% fueron nacionales y 12.4% fueron internacionales. En 2019, 87.3% fueron nacionales y 12.7% fueron internacionales. En 2020, 89.9% fueron nacionales y 10.1% fueron internacionales. Este aeropuerto atiende principalmente a pasajeros de negocios y también funciona como central para el transporte de bienes.

Durante el 2020, el Aeropuerto Internacional de Monterrey fue utilizado por un total de 12 aerolíneas comerciales. En 2020, las aerolíneas que operaron en este aeropuerto volaron a 42 destinos directos, incluyendo 30 destinos domésticos y 12 destinos internacionales. En 2019, las principales rutas de este aeropuerto, con base en el tráfico de pasajeros Ciudad de México, Cancún, Guadalajara, Tijuana, Veracruz, Puerto Vallarta, Querétaro, Mérida, Villahermosa, Hermosillo, El Bajío, Chihuahua, Mazatlán, Puebla, Houston, Dallas, San Antonio, Atlanta, Las Vegas, Detroit, Chicago, Los Ángeles, Miami, Nueva York, La Habana y Panamá.

En 2020, las principales aerolíneas domésticas que operaron en el aeropuerto fueron VivaAerobus, Volaris, Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Interjet y Magnicharters.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 21 kilómetros de la ciudad de Monterrey, que en conjunto con sus zonas aledañas tiene una población de aproximadamente 5.0 millones de habitantes. Monterrey es la tercera ciudad más grande del país con base en la población, y es uno de los centros industriales más productivos del mismo. Monterrey es sede de muchas de las principales empresas nacionales en una amplia variedad de industrias, así como de varias universidades de reconocido prestigio. Monterrey es la capital del estado de Nuevo León, que ocupa el tercer lugar en términos de la aportación al PIB.

El Aeropuerto Internacional de Monterrey opera las 24 horas del día. Cuenta con dos pistas activas, una con longitud de 3,000 metros y la otra con longitud de 1,800 metros. Este aeropuerto tiene una capacidad de pista de 38 flujos de tráfico aéreo por hora. Este aeropuerto también cuenta con un sistema de aterrizaje por instrumentos en la pista 29, que se utiliza principalmente para ayudar a los pilotos en condiciones de mal tiempo. El aeropuerto ocupa una superficie total de 806.2 hectáreas y cuenta con tres edificios de terminales para pasajeros comerciales (Terminales A, B y C para vuelos nacionales e internacionales) con superficie total de aproximadamente 67,103 metros cuadrados. El aeropuerto tiene 3 plataformas para aviación comercial, una plataforma para operaciones de aviación general y una plataforma para operaciones de transporte y carga área y 11 calles de rodaje.

El edificio de la Terminal A tiene una superficie total de aproximadamente 29,296 metros cuadrados, de los cuales 4,611 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales, una plataforma de 19 puertas de abordaje para vuelos comerciales, otra de una puerta para vuelos de carga y una de 5 puertas

de abordaje para vuelos de aviación general, nueve pasillos telescópicos, una amplia sala de abordaje para pasajeros en conexión y otras salas de espera. La Terminal A cuenta con 15 puertas de abordaje para vuelos nacionales o internacionales y 2,213 cajones de estacionamiento.

El edificio de la Terminal B del Aeropuerto Internacional de Monterrey comenzó operaciones el 1 de septiembre de 2010 y es utilizada por Aeroméxico, Aeroméxico Connect y Delta. Tiene un área total de aproximadamente 20,568 metros cuadrados, de los cuales 3,263 metros cuadrados son de uso comercial. Tiene dos niveles más el *mezzanine*, cuenta con seis pasillos telescópicos, una plataforma con 18 posiciones para aviación comercial y 14 puertas de abordaje. La Terminal B también cuenta con 639 cajones de estacionamiento.

La Terminal C de pasajeros tiene un área total de aproximadamente 12,460 metros cuadrados de los cuales 1,760 metros cuadrados son espacios comerciales. Esta terminal, la cual inició operaciones a finales de 2006, es principalmente utilizada por el prestador de servicios de transportación aérea de bajo costo VivaAerobus. La Terminal C cuenta con ocho puertas de abordaje y da servicio a 16 posiciones para aviación comercial. En enero de 2012, la Compañía concluyó la construcción de un nuevo acceso al edificio de la Terminal C, más espacios comerciales y un área adicional de reclamo de equipaje, con un área total de aproximadamente 3,420 metros cuadrados. La Terminal C cuenta con 986 cajones de estacionamiento.

El aeropuerto de Monterrey ofrece servicios de carga aérea para importaciones y exportaciones y sirve como central para las operaciones de logística para los prestadores de envíos aéreos domésticos e internacionales. Su infraestructura actual para la prestación de servicios de carga incluye, un recinto fiscalizado de almacenamiento. Un área de 8,465 metros cuadrados ha sido ocupada por Federal Express y por OMA Carga (la cual la Compañía opera directamente) desde 2004, United Parcel Service (UPS) desde 2005 y DHL desde 2011. En 2017, OMA Logística (la cual también es operada directamente por la Compañía) comenzó a operar un recinto fiscalizado que facilita el tráfico entre aduanas. Dentro del aeropuerto de Monterrey la autoridad aduanera cuenta con plataformas de revisión de mercancía importada o exportada, y los almacenes de la Compañía ofrecen servicios de manejo, almacenamiento y custodia de mercancía con instalaciones con temperatura controlada, DGR (*Dangerous Goods Regulation*), rayos x (equipo autorizado por la TSA), cámaras de vigilancia 24/7, balanzas de hasta 30 toneladas así como equipos diversos requeridos en importaciones y exportaciones. El aeropuerto de Monterrey también ofrece espacios comerciales, de oficinas y de estacionamiento que facilitan y contribuyen a las actividades de todos los usuarios y lo convierten en un atractivo centro logístico para toda la comunidad de comercio exterior, en conjunción con la infraestructura e instalaciones para los funcionarios mexicanos de aduanas.

Para permitir los planes de expansión a futuro del Aeropuerto Internacional de Monterrey, incluyendo su segunda pista de aterrizaje comercial, en 2009, la Compañía finalizó la adquisición de predios estratégicamente localizados de forma adyacente al aeropuerto con una superficie de 777 hectáreas por la cantidad de \$1,159,631 mil (US\$88.8 millones) (cantidad expresada en pesos nominales de 2009). El inmueble adquirido está registrado en estados financieros de la Compañía a valor adquisición como un activo fijo propiedad de la Compañía. El 1 de octubre de 2012, la Compañía presentó una propuesta a la AFAC para la recuperación del costo de las inversiones en terrenos, es decir, la Compañía solicitó a la AFAC reconocer la adquisición del terreno como una parte de las inversiones futuras de la Compañía en la concesión del aeropuerto de Monterrey incluida en el Programa Maestro de Desarrollo, en vez de considerar el terreno como un activo fijo propiedad de la Compañía. El 4 de diciembre de 2012, la Compañía recibió autorización de la AFAC para recolocar \$386,538 miles (monto expresado en pesos nominales de 2009) en inversiones a ser incluidas en el Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Internacional de Monterrey 2011-2015. Adicionalmente, durante la revisión del Programa Maestro de Desarrollo del 2011, \$77,306 mil fueron reasignados debido a un ajuste extraordinario en la tarifa máxima del aeropuerto de Monterrey bajo el Programa Maestro de Desarrollo. La Compañía recibió autorización de la AFAC para recolocar \$386,538 miles (monto expresado en pesos nominales de 2009) de nuestra inversión en el terreno

de este aeropuerto a inversiones incluidas en el Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Internacional de Monterrey de 2011-2015. La recuperación de la inversión restante de \$695,759 miles (cantidad expresada pesos nominales de 2009), está incluida en el Programa Maestro de Desarrollo de 2026-2035. Las cantidades definitivas de recuperación son ajustadas anualmente con base en el INPP.

El 22 de julio de 2016, la Compañía vendió 200,000 metros cuadrados de terreno vacante en las afueras del aeropuerto de Monterrey, ya que no era necesario para futuro uso aeronáutico, en \$30 millones. El aeropuerto de Acapulco era propietario de 58.82% del terreno vacante y el aeropuerto de Zihuatanejo era propietario del 41.18%.

En septiembre de 2018, la Compañía completó una expansión de 1,200 metros cuadrados para el área de espera de pasajeros para vuelos domésticos, en la Terminal B del aeropuerto de Monterrey. La nueva expansión aumentó el área de espera doméstica en un 280%. El proyecto tuvo una inversión total de \$125 millones, y comenzó operaciones el 8 de septiembre de 2018.

En noviembre de 2019, la Compañía inició un proyecto de expansión importante en el aeropuerto de Monterrey. La Compañía espera invertir aproximadamente \$4.2 mil millones entre 2019 y 2025. El proyecto se dividirá en dos fases. La primera fase consiste en la expansión del área pública y de check-in de la Terminal A y construcción de una nueva ala. Consecuentemente, el espacio total de la terminal se incrementará aproximadamente por 14,646 metros cuadrados, aproximadamente 24% más grande que el espacio de la terminal actual. Se espera que ciertos componentes de la Fase 1 estén en operación a finales del 2022. La Fase 2 consiste en la construcción de una segunda ala, y una ampliación general de la terminal que representará nuevo espacio un espacio adicional de 14,753 metros cuadrados, un incremento de 19%. La Compañía espera que la Fase 2 se complete en 2025. Después de ambas fases, el aeropuerto de Monterrey tendrá una capacidad anual de 16.3 millones de pasajeros (incrementando de los 12.0 millones de pasajeros actuales), posicionándose como uno de los centros de conexión más concurridos del norte de México.

En el futuro la Compañía podría enfrentarse a competencia de parte del Aeropuerto del Norte, un aeropuerto ubicado cerca de Monterrey que está operado por un tercero al amparo de una concesión. Históricamente, el Aeropuerto del Norte sólo se ha utilizado para vuelos de aviación general. En el pasado, el estado de Nuevo León ha discutido de manera informal con la SCT la posibilidad de modificar la concesión para el 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. La SCT puede no aprobar dicha modificación y en el futuro el Aeropuerto del Norte podría atender vuelos comerciales. Adicionalmente, la Compañía tiene entendido que el Aeropuerto del Norte no es capaz de acomodar tráfico de pasajeros de vuelos comerciales con su infraestructura actual.

Destinos Turísticos.

Aeropuerto Internacional de Acapulco.

El Aeropuerto Internacional de Acapulco es el sexto aeropuerto más importante de la Compañía con base en el volumen de tráfico de pasajeros, y el sexto aeropuerto más importante de la Compañía en términos de aportación a los ingresos aeronáuticos. De acuerdo con la AFAC, en 2020 el Aeropuerto Internacional de Acapulco fue el vigésimo quinto aeropuerto más activo del país en términos de flujo de pasajeros comerciales y generales. En 2018, 2019 y 2020 representó aproximadamente el 3.4%, el 3.8% y el 3.6% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Acapulco atendió a un total de 739,120, 875,315 y 395,948 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 92.2%

fueron domésticos y 7.8% fueron internacionales. En 2019, 93.1% fueron domésticos y 6.9% fueron internacionales. En 2020, 91.2% fueron domésticos, y 8.8% fueron internacional. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en turistas, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación son sumamente estacionales y se ven afectados por la situación económica nacional e internacional.

El Aeropuerto Internacional de Acapulco fue utilizado por un total de 11 aerolíneas comerciales (nueve aerolíneas regulares y dos chárter) durante 2020. En 2020, las aerolíneas que operaron en este aeropuerto volaron a once destinos directos, incluyendo siete destinos domésticos y cuatro destinos internacionales. En 2019, las principales rutas desde y a este aeropuerto, con base en el tráfico de pasajeros, fue Ciudad de México, Tijuana, Monterrey, Guadalajara, Toluca, Cancún, y Querétaro.

En 2020, las principales aerolíneas que operaron en este aeropuerto fueron Volaris, Interjet, Aeromar, Aeroméxico Connect, VivaAerobus, Aeroméxico y TAR.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 15 kilómetros de la ciudad de Acapulco, Guerrero, que en conjunto con sus zonas aledañas tiene una población de 852,622 habitantes. Guerrero es el 14º estado más grande del país con base en la población, y la ciudad de Acapulco es uno de los centros turísticos más conocidos. Acapulco tiene una especial importancia como puerto de embarque y desembarque de cruceros. La Compañía considera que los pasajeros de los cruceros contribuyen de manera significativa al crecimiento de los volúmenes de tráfico de pasajeros de este aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional de Acapulco opera las 24 horas del día. Cuenta con dos pistas activas y seis calles de rodaje. Su pista principal tiene una longitud de 3,300 metros y la pista auxiliar tiene una longitud de 1,700 metros. La rampa para vuelos comerciales cuenta con posiciones para 17 aeronaves y la rampa para vuelos de aviación general cuenta con capacidad para recibir 24 aeronaves.

La pista del Aeropuerto Internacional de Acapulco tiene una capacidad de 40 flujos de tráfico aéreo por hora. Este aeropuerto también cuenta con dos sistemas de aterrizaje por instrumentos en la pista 10 y 28 para baja visibilidad, que proporcionan una guía precisa para asistir a la aeronave durante el aterrizaje. El aeropuerto ocupa una superficie total de 422.2 hectáreas, la terminal tiene una superficie total de 15,436 metros cuadrados, de los cuales 2,053 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales. Además de tener un sistema de aterrizaje por instrumentos, las pistas 10 y 28 tienen luces de aproximación y estrobos en ambas cabeceras. El Aeropuerto Internacional de Acapulco cuenta con 110 cajones de estacionamiento.

Debido a sus características técnicas y geográficas, el Aeropuerto Internacional de Acapulco es el principal aeropuerto alternativo para la Ciudad de México. La longitud de su pista, su altitud y su temperatura promedio, permiten operar aeronaves a su máxima capacidad de pasajeros, carga y combustible.

En mayo de 2018, la Compañía inauguró una nueva terminal en el aeropuerto de Acapulco, la cual tiene una superficie de 18,800 metros cuadrados; 3 niveles y un *mezzanine*. La nueva terminal tiene la capacidad para servir a 1.3 millones de pasajeros por año. El proyecto requirió de una inversión total de \$615 millones.

Aeropuerto Internacional de Mazatlán.

El Aeropuerto Internacional de Mazatlán es el quinto aeropuerto más importante de la Compañía con base en el volumen de tráfico de pasajeros. De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de Mazatlán fue el décimo quinto aeropuerto más activo del país en términos de flujo de

pasajeros comerciales y generales. En 2018, 2019 y 2020 representó aproximadamente el 4.8%, el 5.0% y el 6.7% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Mazatlán atendió a un total de 1,038,555, 1,161,155 y 740,306 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 71.2% fueron nacionales y 28.8% fueron internacionales. En 2019, 73.0% fueron nacionales y 27.0% fueron internacionales. En 2020, 76.4% fueron nacionales y 23.6% fueron internacionales. Los pasajeros del aeropuerto son predominantemente turistas nacionales que vienen de la Ciudad de México, Monterrey y Tijuana entre otras ciudades, y los turistas internacionales son principalmente de E.U.A. y Canadá. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en turistas, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación son sumamente estacionales y se ven afectados por la situación económica nacional e internacional.

El Aeropuerto Internacional de Mazatlán es utilizado por un total de 15 aerolíneas (13 comerciales y 2 chárter). En 2020, las aerolíneas que operaron en este aeropuerto volaron a 26 destinos directos incluyendo diez destinos domésticos y dieciséis destinos internacionales. De estos destinos, la Ciudad de México, Tijuana, Monterrey, Cabo San Lucas, San José del Cabo, Chihuahua, La Paz, Ciudad Juárez, Querétaro y Hermosillo fueron las principales rutas nacionales. Los principales destinos internacionales a los que sirve este aeropuerto fueron Los Ángeles, Phoenix, Dallas y Minneapolis en E.U.A. y Calgary, Edmonton, Vancouver, Abbotsford y Winnipeg en Canadá.

En 2020, las aerolíneas comerciales mexicanas que operan en este aeropuerto son Volaris, VivaAerobus, Aeroméxico Connect, Aereo Calafia, Interjet, Magnicharters, TAR y Aeroméxico.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 18 kilómetros de la ciudad de Mazatlán, que tiene una población de 501,441 habitantes. Mazatlán es el principal destino turístico en el estado de Sinaloa, mismo que de acuerdo con la Secretaría de Turismo (“SECTUR”) cuenta con 9,779 habitaciones de hotel. Mazatlán ofrece atractivas playas y es una importante productora de camarón, sardinas y atún.

El Aeropuerto Internacional de Mazatlán opera las 24 horas del día y tiene una capacidad de pista de 22 flujos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto ocupa una superficie de aproximadamente 439.8 hectáreas. Sus instalaciones incluyen una terminal con superficie total de aproximadamente de 18,444 metros cuadrados, de los cuales 2,353 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales. Cuenta con una rampa con 10 posiciones para vuelos comerciales, una rampa con 24 posiciones para vuelos de aviación general, cuatro pasillos telescópicos y estacionamiento para 157 vehículos. Su pista tiene una longitud de 2,702 metros, con cuatro calles de rodaje que conectan las plataformas para vuelos comerciales y de aviación general e incluye un sistema de aterrizaje por instrumentos en la pista 26.

En 2014, el edificio de la terminal fue expandido por 2,300 metros cuadrados y 2,500 metros de espacio fueron remodelados, incluyendo la fachada principal del aeropuerto, el área ambulatoria, los puntos de documentación de equipaje (*check-in*) y de inspección, los baños y las oficinas. Los espacios comerciales también fueron expandidos.

Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo.

El Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo es el octavo aeropuerto más importante de la Compañía con base en el volumen de tráfico de pasajeros. De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo fue el vigésimo octavo aeropuerto más activo del país en términos de flujo de pasajeros comerciales. En 2018, 2019 y 2020 este aeropuerto representó aproximadamente el 2.6%, el 2.7% y el 2.9% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo atendió a un total de 566,497, 625,186 y 317,395 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 60.9% fueron nacionales y 39.1% fueron internacionales. En 2019, 64.9% fueron nacionales y 35.1% fueron internacionales. En 2020, 60.9%, fueron domésticos y 39.1% fueron internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en turistas, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación son sumamente estacionales y se ven afectados por la situación económica internacional y del país.

El Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo es utilizado por un total de 15 aerolíneas comerciales (12 regulares y tres chárter). En 2020, estas aerolíneas sirvieron 18 destinos directos, incluyendo cinco destinos nacionales y 13 destinos internacionales. En 2020, las principales rutas de y hacia este aeropuerto, basadas en tráfico de pasajeros, fueron la Ciudad de México, Tijuana, Toluca, Querétaro, Los Ángeles, Calgary, Houston, Vancouver, Minneapolis, Chicago y Montreal.

En 2020, las aerolíneas mexicanas más importantes fueron Aeroméxico Connect, Volaris, Interjet, Aeromar, VivaAerobus, TAR, Aeroméxico y Magni Charters; y las aerolíneas extranjeras incluyen Alaska Airlines, Sunwing, United Airlines, Air Canada, WestJet, American Airlines, Delta y Sun Country.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 12 kilómetros de la ciudad de Zihuatanejo, que tiene una población de 126,001 habitantes. Zihuatanejo es uno de los destinos turísticos más atractivos del país, con 5,826 habitaciones de hotel de acuerdo a la SECTUR, una marina, campos de golf de categoría internacional y un creciente mercado inmobiliario residencial.

El Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo opera 14 horas al día. Cuenta con una pista de 2,506 metros de longitud, con capacidad de 20 flujos de tráfico aéreo por hora. Sus instalaciones incluyen una terminal con superficie total de 11,336 metros cuadrados, de los cuales 1,453 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales. Adicionalmente, cuenta con una rampa de seis posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 23 posiciones para vuelos de aviación general y dos calles de rodaje. El Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo cuenta con una capacidad para acomodar 140 vehículos en su estacionamiento.

La calidad de los servicios ofrecidos en el Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo ha mejorado como resultado de la rehabilitación de su pista, la remodelación y expansión de la sala de última espera y la reconfiguración del área de revisión de pasajeros y equipaje de mano, la cual se completó el 14 de julio de 2016.

Con el fin de mantener la infraestructura actual del Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo, en junio de 2019, iniciamos la construcción de un refuerzo estructural de su edificio terminal. La inversión total es de aproximadamente \$158 millones y se espera que la construcción concluya en junio de 2021.

Destinos Regionales.

Aeropuerto Internacional de Chihuahua.

El Aeropuerto Internacional de Chihuahua es el tercer aeropuerto más importante de la Compañía en base a volumen de tráfico de pasajeros, así como el tercero aeropuerto más importante de la Compañía en términos de ingresos aeronáuticos. De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de Chihuahua fue el décimo segundo aeropuerto más activo del país con base en el flujo de pasajeros comerciales y generales. En 2018, 2019 y 2020, este aeropuerto representó aproximadamente el 7.2%, 7.3% y 7.4% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Chihuahua atendió a un total de 1,556,770, 1,699,816 y 818,151 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 92.2% fueron nacionales y 7.8% fueron internacionales. En 2019, 92.1% fueron nacionales y 7.9% fueron internacionales. En 2020, 92.0% fueron nacionales y 8.0% fueron internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, el volumen de tráfico de pasajeros y su resultado de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de Chihuahua es utilizado por un total de diez aerolíneas comerciales. En 2020, las aerolíneas que utilizan este aeropuerto operan 18 destinos directos incluyendo catorce destinos domésticos y cuatro destinos internacionales. En 2020, las principales rutas de y hacia este aeropuerto, basadas en el tráfico de pasajeros fueron Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Cancún, Tijuana, Mazatlán, Hermosillo, Querétaro, Culiacán, Mérida, Dallas, Denver, Houston y Phoenix.

En 2020, las principales aerolíneas domésticas que operaron este aeropuerto fueron Volaris, Aeroméxico Connect, VivaAerobus, Aeroméxico, Interjet, y TAR y las principales aerolíneas internacionales fueron American Airlines y United.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 18 kilómetros de la ciudad de Chihuahua, que tiene una población de 937,674 habitantes. La proximidad de la ciudad de Chihuahua a E.U.A., y su altamente desarrollada industria maquiladora, son los factores que influyen de manera más significativa en el tráfico de este aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional de Chihuahua opera 14 horas al día. Este aeropuerto cuenta con tres pistas, una con longitud de 2,600 metros, una con longitud de 2,420 metros y otra con longitud de 1,100 metros. El sistema de pista tiene una capacidad de 40 flujos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto también cuenta con un sistema de aterrizaje por instrumentos en la pista 36. El aeropuerto ocupa una superficie total de aproximadamente 909.2 hectáreas. Sus instalaciones incluyen una terminal con superficie total de aproximadamente 12,968 metros cuadrados, incluyendo 1,609 metros cuadrados destinados a áreas comerciales, una rampa de siete posiciones para vuelos comerciales, dos rampas de 21 posiciones para vuelos de aviación general, una rampa para vuelos de carga, cuatro calles de rodaje, un pasillo telescópico y seis puertas de abordaje para vuelos nacionales o internacionales. El Aeropuerto Internacional de Chihuahua cuenta con un estacionamiento con capacidad para 627 vehículos.

Con el objeto de satisfacer la creciente demanda de servicios de carga aérea y la economía local, en agosto de 2005 la Compañía concluyó la construcción de una zona de carga que incluye un almacén, una oficina de aduanas, áreas de rayos X, bodegas y oficinas de logística. Actualmente, la Compañía administra directamente todas las operaciones de carga internacional de este aeropuerto.

En diciembre de 2016, la Compañía empezó la expansión y remodelación del edificio terminal en el aeropuerto de Chihuahua, la cual concluyó el 17 de septiembre de 2019. La inversión total del proyecto fue de \$318 millones, y el proyecto incluyó 5,743 metros cuadrados de nuevas áreas y la remodelación de 9,510 metros cuadrados.

Aeropuerto Internacional de Culiacán.

El Aeropuerto Internacional de Culiacán es el segundo aeropuerto más importante de la Compañía con base en el volumen de tráfico de pasajeros, movimientos de tráfico aéreo y la contribución a los ingresos aeronáuticos. De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de Culiacán fue el noveno aeropuerto más activo del país en términos de flujo de pasajeros comerciales y generales. En 2018, 2019 y 2020 este aeropuerto representó aproximadamente el 10.5%, 10.6% y 12.4% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Culiacán atendió a un total de 2,270,834, 2,458,863 y 1,373,102 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 98.7% fueron nacionales y 1.3% fueron internacionales. En 2019, 98.5% fueron nacionales y 1.5% fueron internacionales. En 2020, 99.0% fueron nacionales y 1.0% fueron internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El tráfico de pasajeros terminales de este aeropuerto está representado principalmente por pasajeros en vuelos de aviación comercial. En 2018, 2019 y 2020 los pasajeros de aviación comercial representaron aproximadamente el 99.8%, el 99.8% y 99.7% del volumen total de tráfico de pasajeros del aeropuerto, respectivamente, y los pasajeros de aviación general representaron aproximadamente el 0.2%, el 0.2% y el 0.3% respectivamente del volumen total de tráfico de pasajeros del aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional de Culiacán es utilizado por siete aerolíneas comerciales. En 2020, las aerolíneas que operan en este aeropuerto sirvieron doce destinos domésticos, Tijuana, Ciudad de México, Guadalajara, San José del Cabo, Monterrey, Mexicali, La Paz, Ciudad Juárez, Chihuahua, Hermosillo y Cabo San Lucas, y un destino internacional a Phoenix.

En 2020, las principales aerolíneas domésticas que operaron este aeropuerto fueron: Volaris, VivaAerobus, Aeroméxico Connect, Interjet, TAR, Aerocalafia y Aeroméxico.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 14 kilómetros del centro de la ciudad de Culiacán, capital del estado de Sinaloa, la cual tiene una población de 1,155,462 habitantes. El estado de Sinaloa es un importante productor de carne de res y productos agrícolas. El potencial de crecimiento de sus exportaciones a E.U.A. podría generar un mayor volumen de operaciones de carga en este aeropuerto, pero dicho crecimiento pudiera no ocurrir.

El Aeropuerto Internacional de Culiacán opera 16 horas al día. La pista tiene una longitud de 2,227 metros y una capacidad de pista de 24 flujos de tráfico aéreo por hora. Ocupa una superficie total de 280.9 hectáreas. Las instalaciones del aeropuerto incluyen una terminal, el cual se expandió en 2012, con un área total de aproximadamente 11,250 metros cuadrados, incluyendo 2,098 metros cuadrados de áreas comerciales, una rampa de 8 posiciones para aviación comercial, una rampa de 57 posiciones para aviación general, seis calles de rodaje y dos pasillos telescópicos. El aeropuerto de Culiacán tiene un área de estacionamiento con 343 cajones. El Aeropuerto Internacional de Culiacán también comprende instalaciones militares. La presencia de estas instalaciones en medio de la actividad operacional en algún punto podría limitar la capacidad de pista del aeropuerto en horas pico, afectando sus operaciones de aeronáutica civil.

Aeropuerto Internacional de Durango.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Durango representó aproximadamente el 1.9%, el 2.3% y 2.5% respectivamente, del tráfico de pasajeros terminales de la Compañía.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Durango atendió a un total de 418,914, 527,004 y 271,231 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, el 86.7% fueron nacionales y el 13.3% fueron internacionales. En 2019, 82.1% fueron nacionales y 17.9% fueron internacionales. En 2020, 79.5% fueron domésticos y 20.5% fueron internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de Durango es utilizado por un total de cinco aerolíneas comerciales. En 2020, las aerolíneas que operaron este aeropuerto volaron a seis destinos directos incluyendo seis destinos domésticos y tres destinos internacionales: Ciudad de México, Tijuana, Guadalajara, Monterrey, Ciudad Juárez, Querétaro, Dallas, Chicago y Los Ángeles.

En 2020, las aerolíneas que operaron este aeropuerto fueron Volaris, Aeroméxico Connect, TAR y VivaAerobus y American Airlines como aerolínea internacional.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 16 kilómetros de la ciudad de Durango, la cual tiene una población de 688,697 habitantes. El estado de Durango es rico en recursos naturales y es el productor líder de oro, plata, plomo y zinc en México.

El Aeropuerto Internacional de Durango opera 14 horas al día. Tiene una pista con longitud de 2,900 metros y cinco calles de rodaje, con capacidad de 40 flujos de tráfico aéreo por hora.

Este aeropuerto ocupa una superficie total de 541.4 hectáreas. Sus instalaciones incluyen una terminal con superficie total de 4,846 metros cuadrados, 517 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales, una rampa de cinco posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 33 posiciones para vuelos de aviación general, estacionamiento con capacidad para 136 vehículos y tres puertas de abordaje para vuelos nacionales o internacionales.

Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí.

De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí fue el 29º aeropuerto más activo del país con base en los pasajeros comerciales. En 2018, 2019 y 2020 el Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí representó aproximadamente el 2.9%, 2.8% y 2.8% respectivamente, del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía.

En 2018, 2019 y 2020 el Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí atendió a un total de 626,512, 643,224 y 309,311 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 72.0% fueron nacionales y 28.0% fueron internacionales. En 2019, 70.6% fueron nacionales y 29.4% fueron internacionales. En 2020, 71.5% fueron nacionales, y 28.5% fueron internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí es utilizado por un total de ocho aerolíneas comerciales que son: Aeroméxico Connect, Volaris, Aeromar, VivaAerobus, TAR, Magnicharters, American Airlines y United Airlines. Las aerolíneas que utilizan este aeropuerto operan ocho destinos (incluyendo seis destinos nacionales y dos destinos internacionales). En 2020, las rutas directas de y hacia más importantes, en base a tráfico de pasajeros fueron Ciudad de México, Cancún, Tijuana, Monterrey, Puerto Vallarta, Dallas y Houston.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 15 kilómetros de la ciudad de San Luis Potosí, que tiene una población de 911,908 habitantes. El Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí opera 24 horas al día y tiene dos pistas con una capacidad de 20 flujos de tráfico aéreo por hora. La pista principal tiene una longitud de 3,006 metros y la pista auxiliar tiene una longitud de 1,000 metros. El aeropuerto tiene una extensión de 508.3 hectáreas. Las instalaciones del aeropuerto incluyen una terminal con superficie de 11,042 metros cuadrados, 1,229 metros están destinados a áreas comerciales, una rampa de seis posiciones para vuelos comerciales, dos rampas de 24 posiciones para vuelos de aviación general, cuatro calles de rodaje, una sala de abordaje con cinco puertas y un estacionamiento con capacidad para 222 vehículos. Las

instalaciones NAVAIDS del aeropuerto incluyen PAPIs, VOR, así como sistemas de instrumentos de aterrizaje en la pista 14, su pista principal.

En noviembre de 2016, la Compañía comenzó la expansión y remodelación del edificio terminal en el aeropuerto de San Luis Potosí, la cual concluyó el 16 de agosto de 2019. La inversión total del proyecto fue de \$400 millones e incluyó una expansión de 8,600 metros cuadrados, para un total de 13,482 metros cuadrados. La capacidad de pasajeros se triplicó para servir hasta 1.2 millones de pasajeros por año.

Aeropuerto Internacional de Tampico.

De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de Tampico fue el trigésimo segundo aeropuerto más activo del país con base en el tráfico de pasajeros comerciales y de aviación general. En 2018, 2019 y 2020 este aeropuerto representó aproximadamente el 3.4%, 3.2% y 2.4% del volumen total de tráfico de pasajeros comerciales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Tampico atendió a un total de 736,627, 739,143 y 270,835 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 92.8% fueron nacionales y 7.2% fueron internacionales. En 2019, 92.7% fueron nacionales y 7.3% fueron internacionales. En 2020, 92.6% fueron nacionales y 7.4% fueron internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de Tampico es utilizado por seis aerolíneas comerciales. En 2020, las aerolíneas que operaron este aeropuerto volaron a nueve destinos directos, incluyendo ocho destinos domésticos y un destino internacional: Ciudad de México, Monterrey, Cancún, Ciudad del Carmen, Villahermosa, Guadalajara, Veracruz, Querétaro y Houston.

En 2020, las aerolíneas domésticas que operaron este aeropuerto fueron: Aeroméxico Connect, VivaAerobus, Interjet, TAR y Volaris, y la aerolínea extranjera fue United Airlines.

Este aeropuerto atiende la zona industrial de Tampico, Ciudad Madero y Altamira, que en conjunto tienen una población de 773,285 habitantes. Esta zona industrial alberga empresas petroleras y petroquímicas.

El Aeropuerto Internacional de Tampico opera lunes, miércoles y viernes de las 6:30 a.m. a las 9:30 p.m. y de las 6:30 a.m. a las 9:00 p.m. los domingos, martes, jueves y sábados. Cuenta con tres pistas activas, de las cuales la pista principal tiene una longitud de 2,550 metros, la segunda pista tiene una longitud de 1,221 metros y la tercera (usada exclusivamente para aeronaves categoría Alpha (A) y “*visual flights*”) es de 1,200 metros. El aeropuerto tiene una capacidad de 22 flujos de tráfico aéreo por hora y cuenta con un sistema de aterrizaje por instrumentos, que proporciona una guía precisa para ayudar a la aeronave durante el aterrizaje.

El aeropuerto ocupa una superficie total de 372.5 hectáreas y sus instalaciones incluyen una terminal con superficie de 6,833 metros cuadrados, de los cuales 1,077 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales, una rampa de seis posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 17 posiciones para vuelos de aviación general, dos calles de rodaje y cuatro puertas de abordaje. El Aeropuerto Internacional de Tampico cuenta con un estacionamiento público con capacidad de 254 vehículos.

En diciembre de 2017, la Compañía inicio la expansión y remodelación del edificio terminal del aeropuerto de Tampico. El proyecto tendrá una inversión total de aproximadamente de \$196 millones. Una

vez concluido el proyecto, el área total será de 7,763 metros cuadrados, un incremento de aproximadamente 14%.

Aeropuerto Internacional de Torreón.

De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de Torreón fue el 27° aeropuerto más activo del país con base en el tráfico de pasajeros comerciales y de aviación general. En 2018, 2019 y 2020, este aeropuerto representó aproximadamente el 3.2%, 3.2% y 2.9% del volumen total de tráfico de pasajeros comerciales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Torreón atendió a un total de 681,551, 708,563 y 320,820 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 91.3% fueron nacionales y 8.7% fueron internacionales. En 2019, 90.0% fueron nacionales y 10.0% fueron internacionales. En 2020, 91.6% fueron nacionales y 8.4% fueron internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de Torreón fue utilizado por siete aerolíneas comerciales. En 2020, las aerolíneas que operaron este aeropuerto volaron siete destinos directos, incluyendo seis destinos domésticos y un destino internacional. En 2020, las rutas principales de y hacia este aeropuerto, con base en tráfico de pasajeros, fueron Ciudad de México, Tijuana, Cancún, Guadalajara, Querétaro, Ciudad Juárez y Dallas.

En 2020, las aerolíneas domésticas que operaron este aeropuerto fueron: Aeroméxico Connect, VivaAerobus, Volaris, Interjet, TAR y Aeroméxico, y la aerolínea internacional fue American Airlines.

Este aeropuerto está ubicado en la ciudad de Torreón, que tiene una población de 720,848 habitantes. La ciudad de Torreón forma parte de la región conocida como La Laguna, que es la región productora de lácteos más importante del país y abarca una importante zona industrial y comercial. La región de La Laguna abarca una población de 1.4 millones de habitantes.

El Aeropuerto Internacional de Torreón opera 14 horas al día Cuenta con dos pistas, de las cuales la pista principal tiene una longitud de 2,755 metros y la pista auxiliar tiene una longitud de 1,467 metros. El aeropuerto tiene una capacidad de 20 flujos de tráfico aéreo por hora.

El aeropuerto ocupa una superficie total de 354.6 hectáreas. Sus instalaciones incluyen una terminal de 5,492 metros cuadrados, de los cuales 610 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales, una rampa de seis posiciones para vuelos comerciales, una rampa de siete posiciones para vuelos de aviación general, una calle de rodaje, cinco puertas de abordaje, varias salas VIP y un pasillo telescópico. El Aeropuerto Internacional de Torreón cuenta con un estacionamiento público con capacidad de 142 vehículos.

Aeropuerto Internacional de Zacatecas.

De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de Zacatecas fue el 36° aeropuerto más activo del país con base en el tráfico de pasajeros comerciales y de aviación general. En 2018, 2019 y 2020, este aeropuerto representó aproximadamente el 1.7%, 2.1% y 2.1% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Zacatecas atendió a un total de 366,871, 475,241 y 232,352 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 62.4%

fueron nacionales y 37.6% fueron internacionales. En 2019, 69.0% fueron nacionales y 31.0% fueron internacionales. En 2020, 69.1% fueron nacionales y 30.9% fueron internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

Un total de cuatro aerolíneas comerciales operan en el Aeropuerto Internacional de Zacatecas. En 2020, las aerolíneas que operan en este aeropuerto volaron a seis destinos, incluyendo dos destinos domésticos y cuatro destinos internacionales: Ciudad de México, Tijuana, Los Ángeles, Chicago, San José, California y Dallas.

En 2020, las aerolíneas domésticas que operaron este aeropuerto fueron: Volaris, Aeroméxico Connect y VivaAerobus, y la aerolínea internacional fue American Airlines.

El estado de Zacatecas es el productor líder de plata y el segundo mayor productor de plomo, cobre, zinc y oro del país. El estado de Zacatecas tiene una población de aproximadamente 1.6 millones de habitantes.

Actualmente, el Aeropuerto Internacional de Zacatecas opera 24 horas al día. Este aeropuerto tiene una pista con una longitud de 3,000 metros y una capacidad de 20 flujos de tráfico aéreo por hora.

El aeropuerto ocupa una superficie total de 207.6 hectáreas. La terminal tiene una superficie de 5,796 metros cuadrados, de los cuales 508 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales y cuenta con una rampa de cuatro posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 14 posiciones para vuelos de aviación general, tres puertas de abordaje y un estacionamiento con capacidad para 202 vehículos.

En 2012, la Compañía construyó un parque solar en el Aeropuerto Internacional de Zacatecas con una capacidad instalada de 200 Kw en un terreno de 4,000 metros cuadrados aproximadamente, el cual generó en 2020 aproximadamente 308,166 Kw/h para el aeropuerto, y equivale aproximadamente a 45% de los requerimientos eléctricos totales del aeropuerto.

Destinos Fronterizos.

Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez.

De acuerdo con la AFAC, en 2020, el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez fue el décimo tercer aeropuerto más activo del país en base a tráfico de pasajeros comerciales y de aviación general. En 2018, 2019 y 2020, este aeropuerto representó aproximadamente el 6.3%, 6.9% y 7.1% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2021 el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez atendió a un total de 1,364,028, 1,597,471 y 790,009 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros terminales en 2018, 2019 y 2020, el 99.7%, 99.6% y 99.7 fueron pasajeros nacionales.

Este aeropuerto fue utilizado por un total de seis aerolíneas comerciales. En 2020, el aeropuerto sirvió 12 rutas directas, todas de ellas domésticas. En 2020, las principales rutas de este aeropuerto, en base a tráfico de pasajeros son: Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Cancún, El Bajío, Tijuana, Hermosillo, Culiacán, Hermosillo, Torreón, Durango, Mazatlán y Chihuahua.

En 2020, las aerolíneas domésticas que operaron este aeropuerto fueron: VivaAerobus, Volaris, Aeroméxico Connect, Interjet, Aeroméxico y TAR. A la fecha del presente reporte, el aeropuerto no tiene aerolíneas extranjeras activas.

Ciudad Juárez, ubicada en la frontera con E.U.A., tiene una población de 1,512,450 habitantes. Ciudad Juárez es uno de los principales centros de la industria maquiladora. Adicionalmente, en virtud de que Ciudad Juárez constituye un popular punto de entrada a E.U.A., varios de los pasajeros de este aeropuerto son trabajadores que viajan a Ciudad Juárez con el objeto de buscar trabajo en E.U.A. A pesar de que los pasajeros de este aeropuerto son predominantemente nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por las situaciones económicas tanto de México como de E.U.A.

El Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez opera 14 horas al día. Cuenta con dos pistas, de las cuales la pista principal tiene una longitud de 2,700 metros, y la pista auxiliar tiene una longitud de 1,710 metros. El aeropuerto tiene una capacidad de 20 flujos de tráfico aéreo por hora

Este aeropuerto ocupa una superficie total de 367.95 hectáreas y sus instalaciones incluyen una terminal con superficie de 6,210 metros cuadrados, de los cuales 923 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales, cinco puertas de abordaje, dos pasillos telescópicos, una rampa de seis posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 15 posiciones para vuelos de aviación general, una rampa de una posición para vuelos de carga y tres calles de rodaje. El Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez cuenta con un estacionamiento público con capacidad de 501 vehículos.

En enero de 2021, la Compañía inició una ampliación y remodelación del edificio terminal del Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez. El proyecto tendrá una inversión total de aproximadamente \$959 millones. Una vez concluido el proyecto, la superficie total será de 12,470 metros cuadrados, un incremento de aproximadamente 101%.

Aeropuerto Internacional de Reynosa.

De acuerdo con la AFAC, en 2019, el Aeropuerto Internacional de Reynosa fue el trigésimo séptimo aeropuerto más activo del país con base en el tráfico de pasajeros comerciales y de aviación general. En 2018, 2019 y 2020 este aeropuerto representó aproximadamente el 2.2%, 2.1% y 2.1% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2018, 2019 y 2020, el Aeropuerto Internacional de Reynosa atendió a un total de 466,934, 480,524 y 229,058 pasajeros terminales, respectivamente. De los pasajeros en 2018, 2019, y 2020, 99.2%, 99.2% y 99.1% fueron nacionales, respectivamente. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

Un total de dos aerolíneas operaron este aeropuerto. En 2020, las aerolíneas que operaron este aeropuerto volaron a cuatro destinos directos, todos ellos domésticos; Ciudad de México, Cancún, Guadalajara y Veracruz.

En 2020, las aerolíneas domésticas que operaron este aeropuerto fueron: VivaAerobus y Aeroméxico Connect.

La ciudad de Reynosa, ubicada en la frontera con E.U.A. cerca del Golfo de México, tiene una población de 704,767 habitantes. La Compañía considera que la fuerte actividad industrial y económica de Reynosa, y su cercanía a E.U.A., ofrecen un potencial de crecimiento para las operaciones de carga de este aeropuerto. En virtud de que Reynosa constituye un popular punto de entrada a E.U.A., varios de los pasajeros de este aeropuerto son trabajadores que viajan a Reynosa con el objeto de buscar trabajo en E.U.A. A pesar de que los pasajeros de este aeropuerto son predominantemente pasajeros nacionales, su volumen

de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por las situaciones económicas tanto de México como de E.U.A.

El Aeropuerto Internacional de Reynosa opera 12 horas al día. Cuenta con una pista con longitud de 1,893 metros y capacidad de 18 flujos de tráfico aéreo por hora.

Este aeropuerto ocupa una superficie total de aproximadamente 407.4 hectáreas E. En febrero de 2021, la Compañía inauguró la nueva terminal en el Aeropuerto Internacional de Reynosa. El proyecto requirió de una inversión total de \$335 millones e incluyó una expansión de 4,550 metros cuadrados, para un total de 7,158 metros cuadrados. La capacidad de pasajeros se triplicó para dar servicio hasta 900,000 pasajeros por año. La nueva terminal cuenta con superficie de 7,286 metros cuadrados, de los cuales 1,047 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales, una rampa plataforma de cuatro posiciones para vuelos comerciales, una rampa plataforma de 11 posiciones para vuelos de aviación general, dos calles de rodaje, tres puertas de abordaje y un área de estacionamiento público con capacidad para 270 vehículos.

Principales Clientes de los Servicios Aeronáuticos.

Aerolíneas.

Al 31 de diciembre de 2020, los 13 aeropuertos de la Compañía eran utilizados por más de 12 aerolíneas extranjeras y nueve aerolíneas nacionales. VivaAerobus y Grupo Aeroméxico operaron el mayor número de vuelos con origen o destino en dichos aeropuertos, seguidas de Volaris, TAR y Interjet. En 2020, los ingresos generados por VivaAerobus fueron de un total de \$824,568 mil (US\$41.4 millones), los ingresos generados por Volaris fueron de \$689,127 mil (US\$34.6 millones), los ingresos generados por Grupo Aeroméxico y sus afiliadas sumaron \$588,903 mil (US\$29.6 millones) y los ingresos generados por Interjet sumaron \$166,943 mil (US\$8.8 millones) representando, respectivamente, el 28.0%, 23.4%, 20.0% y 5.7% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos prestados a las aerolíneas clientes de la Compañía durante 2020. Estos ingresos fueron generados por TUA, tarifas de aterrizaje, estacionamiento de aviones y espacios arrendados a aerolíneas. El 9 de diciembre de 2020, Interjet dejó de operar en todos nuestros aeropuertos y a la fecha de este reporte anual, la aerolínea no ha reanudado ninguna operación en los aeropuertos que operamos.

La siguiente tabla establece el número de clientes por aerolínea por los años concluidos el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020:

Principales clientes aeronáuticos por aerolínea	Pasajeros Terminales		
	2018	2019	2020
Nacionales:			
VivaAerobus	5,668,700	6,666,650	3,996,278
Grupo Aeroméxico	5,524,016	5,079,229	2,248,687
Volaris	4,189,679	5,300,929	2,900,985
Interjet	3,137,721	3,045,049	620,940
TAR Aerolíneas	486,151	437,626	136,962
Otros	781,732	827,597	311,720
Total	<u>19,787,999</u>	<u>21,357,080</u>	<u>10,215,572</u>
Internacionales:			
American Airlines	516,367	544,886	306,241
United	494,861	507,277	162,630
Delta	203,812	192,509	42,201
Alaska Airlines	131,119	145,414	63,317
Sunwing Airlines	79,853	85,996	54,212

Otros	149,566	165,887	91,573
Total	1,575,578	1,641,969	720,174
Aviación general	202,822	169,011	126,942
Total	21,566,399	23,168,061	11,062,688

Históricamente, las empresas tradicionales tales como Aeroméxico habían representado una importante mayoría del mercado nacional de las aerolíneas comerciales; sin embargo, en los últimos años las aerolíneas extranjeras, las aerolíneas de descuento, las aerolíneas de bajo costo y otros nuevos participantes han representado un porcentaje cada vez mayor de dicho mercado. En 2020, los pasajeros de las aerolíneas de descuento y bajo costo tales como VivaAerobus, Interjet y Volaris representaron aproximadamente el 68.7% del volumen de tráfico de pasajeros comerciales de la Compañía. En virtud de que históricamente el transporte aéreo únicamente ha sido costeable para el segmento de mayores ingresos de la población, dando como resultado un bajo nivel de viajes por avión, la Compañía considera que la incursión de las aerolíneas de descuento y bajo costo al mercado nacional de las aerolíneas comerciales ha contribuido a incrementar el uso del transporte aéreo en el país.

Aeroméxico es una compañía pública y Delta Airlines actualmente es propietaria del 50.7% de Aeroméxico. En junio de 2020, Aeroméxico y sus afiliadas presentaron peticiones voluntarias del Capítulo 11 en Estados Unidos para implementar una reestructuración financiera, sin dejar de operar.

La siguiente tabla muestra las principales aerolíneas clientes de la Compañía por los años concluidos al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020:

Porcentaje de ingresos aeronáuticos a:

Aerolíneas	2018	2019	2020
Nacionales:			
Viva Aerobus	21.2%	22.4%	28.0%
Volaris	17.5%	20.5%	23.4%
Grupo Aeroméxico (Aeroméxico y Aeroméxico Connect)	24.5%	21.8%	20.0%
Interjet	14.2%	13.2%	5.7%
Grupo Aeromonterrey (Mangicharters)	1.9%	2.0%	1.4%
TAR.....	2.1%	1.8%	1.2%
Aeromar	0.8%	0.8%	0.9%
DHL Express México	0.3%	0.3%	0.6%
Calafia Airlines	0.5%	0.4%	0.3%
Otras.....	4.1%	4.0%	6.1%
Total de aerolíneas nacionales	87.1%	87.2%	87.6%
Internacionales:			
American Airlines	4.3%	4.3%	5.3%
United.....	4.1%	4.0%	2.8%
Alaska Airlines.....	1.1%	1.1%	1.1%
Delta	1.4%	1.3%	0.6%
Copa Airlines	0.3%	0.2%	0.1%
Chárter.....	1.3%	1.3%	1.3%
Otras.....	0.4%	0.6%	1.2%
Total de aerolíneas internacionales	12.9%	12.8%	12.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Clientes de Servicios Complementarios

Al 31 de diciembre de 2020, los tres principales clientes para los servicios complementarios prestados por la Compañía son Servicios de Aviación AGN, S.A. de C.V., Menzies Aviation México, S.A. de C.V. y Servicios Aeroportuarios Monterrey, S.A. de C.V., y el cliente principal de la Compañía que proporciona servicios de cocina es AeroCocina, S.A. de C.V., los cuales en conjunto generaron ingresos en 2020 por \$17,049 mil por concepto de las cuotas de acceso.

Principales Clientes de los Servicios No Aeronáuticos.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía celebrados aproximadamente 1,246 contratos con los proveedores de servicios en las áreas comerciales de sus aeropuertos, incluyendo los operadores de locales comerciales, los operadores de tiendas “duty free”, los proveedores de alimentos y bebidas, los proveedores de servicios financieros, las arrendadoras de autos, los proveedores de servicios de telecomunicaciones, los operadores de salones VIP, los proveedores de publicidad, las agencias de viajes, los desarrolladores de tiempo compartido y los proveedores de servicios de información turística. En consecuencia, los ingresos derivados de los servicios comerciales no aeronáuticos de la Compañía provienen de un gran número de clientes y, por tanto, no dependen de un número reducido de clientes principales. En 2020, los principales clientes de los servicios comerciales de la Compañía fueron ISA

Corporativo, S.A. de C.V. (publicidad), Aerocomidas, S.A. de C.V. (alimentos y bebidas), Alquiladora de Vehículos Automotores, S.A. de C.V. (renta de coches), DMC Transportación Ejecutiva, S. de R.L. de C.V. (salones VIP), Operadora Aeroboutiques, S.A. de C.V. (*duty paid*) una subsidiaria de Grupo Áres, Comercial Ariete, S.A. de C.V. (renta de autos) y Dufry México, S.A. de C.V. (*duty free*).

Estacionalidad.

El negocio de la Compañía está sujeto a fluctuaciones de temporada. En general, la demanda de viajes aéreos es típicamente más alta durante los meses de verano y durante la temporada de fiestas decembrinas, particularmente en los mercados internacionales, debido a una mayor afluencia durante dichos periodos. Los resultados de las operaciones de la Compañía generalmente reflejan dicha estacionalidad, pero también son influenciados por distintos factores no necesariamente de temporada, sino la situación económica, guerra o amenaza de guerra, el clima, retrasos de control en el tráfico aéreo y la situación económica en general, así como los demás factores discutidos anteriormente. Por ejemplo, la repercusión de COVID-19 en los resultados operativos a largo plazo de la Compañía dependerá de los acontecimientos futuros, incluidos los que están fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y la rapidez de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la introducción y la propagación de nuevas variantes del virus, que pueden ser resistentes a las vacunas actualmente aprobadas, los requisitos de las pruebas de los pasajeros, los mandatos de los cubrebocas u otras restricciones a los viajes, todo lo cual es muy incierto y no se puede predecir con certeza. Derivado de lo anterior, los resultados de la operación trimestrales de la Compañía no necesariamente son indicativos de los resultados de la operación para un ejercicio completo y los resultados de la operación históricos no necesariamente son indicativos de futuros resultados de la operación.

Competencia.

Salvo por los aeropuertos ubicados en los destinos turísticos, en términos generales los aeropuertos de la Compañía constituyen monopolios naturales en sus respectivas regiones geográficas y no se enfrentan a una competencia significativa.

Sin embargo, en virtud de que los aeropuertos internacionales de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo dependen en gran medida del turismo, los mismos se enfrentan a competencia de parte de otros destinos turísticos. La Compañía considera que los principales competidores de estos aeropuertos son los aeropuertos ubicados en otros destinos turísticos del país, incluyendo Los Cabos, Cancún y Puerto Vallarta, y del extranjero, incluyendo Florida, Puerto Rico, Cuba, Jamaica, la República Dominicana, otras islas del Caribe y Centroamérica.

El atractivo de los destinos donde opera la Compañía depende de varios factores, algunos de los cuales se encuentran fuera de su control. Dichos factores incluyen la situación general de la economía nacional, en gran medida de la economía de E.U.A., así como el atractivo de otros destinos comerciales e industriales del país, mismos que pueden afectar el atractivo de Monterrey y otros de los centros de población en crecimiento donde opera la Compañía, tales como Ciudad Juárez y San Luis Potosí. Adicionalmente, en el caso de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, dichos factores incluyen las promociones y políticas de precios de los operadores de hoteles y complejos turísticos, las condiciones climatológicas, los desastres naturales (tales como los huracanes y terremotos) y el desarrollo de nuevos destinos turísticos que puedan considerarse más atractivos. Los destinos donde opera la Compañía pueden no seguir atrayendo los mismos volúmenes de tráfico de pasajeros en el futuro.

Actualmente, ASA opera 12 pequeños aeropuertos en la región norte del país, los cuales brindaron servicio a 1,236,409 pasajeros en 2020, representando una disminución de 49.2% del tráfico de pasajeros

en relación con 2019, principalmente como resultado de una disminución en el tráfico de pasajeros de y hacia Querétaro, Ciudad Obregón y Colima.

Adicionalmente, 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 competirían directamente con los de la Compañía. Cualquier competencia de parte de dichos aeropuertos podría tener un efecto adverso significativo sobre las operaciones y los resultados de operación de la Compañía.

Para más información véase “Factores de Riesgo”- “Riesgos Relacionados con la Regulación del Negocio” – “El Gobierno Mexicano podría otorgar nuevas concesiones para operar aeropuertos que compitan con los de la Compañía”.

Sustentabilidad y Cultura Corporativa de la Compañía.

La Sustentabilidad es uno de los valores que afirman la cultura empresarial de OMA. El sistema de administración integrado de la compañía se enfoca en seguridad ocupacional, cuidado ambiental, responsabilidad social corporativa y gobierno corporativo. Esto permite a la Compañía responder de manera equilibrada los aspectos relevantes para todas las partes involucradas en la operación del negocio, armonizando acciones en materia económica, responsabilidad social corporativa, medioambiental y de gobierno corporativo en trece aeropuertos de la Compañía.

Premios y Reconocimientos.

En 2018, OMA fue incluido en el Índice de Sustentabilidad de Dow Jones para Mercados Emergentes (“DJSI” por sus siglas en inglés) por tercer año consecutivo. Adicionalmente, en 2019, la Compañía fue incluida en el nuevo Índice de Sustentabilidad de Dow Jones – MILA, por segundo año consecutivo.

En 2020, la Compañía fue incluida dentro de las emisoras que integran el Índice Sustentable de la Bolsa Mexicana de Valores, ahora el S&P / BMV Total México ESG Index, por noveno año consecutivo.

Diez de los trece aeropuertos de la Compañía mantienen certificaciones como Empresa Segura por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social por sus logros en materia administración de la seguridad y salud en el trabajo. El aeropuerto de San Luis Potosí fue el primero en México en recibir dicha certificación en el 2011 y en 2015, le fue otorgado el mayor reconocimiento por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, el Certificado de Empresa Segura Nivel III La Secretaría del Trabajo y Previsión Social otorgó el Certificado de Empresa Segura Nivel I al aeropuerto de Reynosa; el Certificado de Empresa Segura Nivel II para el aeropuerto de Zacatecas, Nivel III para el aeropuerto de Acapulco, Ciudad Juárez, Monterrey y Zihuatanejo; y revalidó el Certificado de Empresa Segura Revalidación Nivel III para los aeropuertos de Culiacán, Mazatlán, San Luis Potosí y Torreón.

En 2018, los aeropuertos de Culiacán, Mazatlán, Reynosa, Tampico, Torreón, Zacatecas y Zihuatanejo recibieron el Distintivo “S” otorgado por la Secretaría de Turismo a las compañías con buenas prácticas en el desarrollo de proyectos de turismo y su compromiso con los criterios de sustentabilidad global. En 2019, los aeropuertos de Acapulco, Ciudad Juárez, Chihuahua, Durango y San Luis Potosí recibieron igualmente el Distintivo “S”.

Doce de nuestros aeropuertos, han recibido el Certificado de Calidad Ambiental, otorgado por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, por el cumplimiento de las leyes y reglamentos ambientales mexicanos aplicables y las Normas Oficiales Mexicanas vigentes y que deben ser renovados

semestralmente. Nuestro aeropuerto de Monterrey está en proceso de obtener esta certificación, el cual se espera recibir en 2021.

En 2020, los aeropuertos de Chihuahua, Culiacán, Mazatlán, Reynosa y Tampico mantuvieron el Certificado de Empresa Familiarmente Responsable otorgado por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

El 6 de marzo de 2018, el aeropuerto de Mazatlán fue nombrado el Mejor Aeropuerto Regional de 2017 en Latinoamérica y el Caribe por el Consejo Internacional de Aeropuertos (“ACI”). Dicho reconocimiento fue otorgado previamente en 2014.

En 2020, todos nuestros aeropuertos recibieron el Distintivo de Seguridad en Salud, otorgado por el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) relacionado con la implementación de un retorno saludable al trabajo por el brote de COVID-19.

En 2020, todos nuestros aeropuertos recibieron el sello “*Safe Travels*” otorgado por el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) debido a las acciones y protocolos implementados para brindar a sus usuarios de las instalaciones altos estándares de sanidad con el fin de mitigar el riesgo de contagio de COVID-19 en cada uno de sus edificios terminales.

En 2020, el aeropuerto de Monterrey fue certificado por ACI con la Acreditación de Salud Aeroportuaria. Este reconocimiento certifica el cumplimiento de las normas sanitarias mundiales, incluyendo las de ACI y las recomendaciones de la OACI, para los pasajeros, autoridades y usuarios del aeropuerto de Monterrey.

RÉGIMEN LEGAL

Legislación Aplicable.

Las principales leyes, reglamentos y disposiciones legales que rigen a la Compañía y a las operaciones de sus aeropuertos son:

- La Ley General de Sociedades Mercantiles promulgada el 4 de agosto de 1934;
- la Ley de Aeropuertos, promulgada el 22 de diciembre de 1995;
- el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, promulgado el 17 de febrero de 2000;
- la Ley de Vías Generales de Comunicación, promulgada el 19 de febrero de 1940;
- la Ley de Aviación Civil, promulgada el 12 de mayo de 1995;
- el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, promulgada el 7 de diciembre de 1998;
- la Ley Federal de Derechos, promulgada el 31 de diciembre de 1981, que puede ser revisada cada año y estipula la base aplicable y la tasa para calcular el honorario de la concesión y las obligaciones a pagar de acuerdo al presupuesto actual;
- la Ley General de Bienes Nacionales, promulgada el 20 de mayo de 2004;

- las concesiones que otorgan a las subsidiarias de la Compañía el derecho de operar sus 13 aeropuertos durante un plazo de 50 años contados a partir del 1 de noviembre de 1998;
- la Ley del Mercado de Valores, promulgada el 20 de diciembre de 2005;
- las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, promulgadas el 19 de marzo de 2003;
- la Ley Federal del Trabajo, promulgada el 1 de abril de 1970;
- la Ley Aduanera, promulgada el 15 de diciembre de 1995;
- la Ley del Impuesto al Valor Agregado, promulgada el 29 de diciembre de 1978;
- ley del Seguro Social, promulgada el 21 de diciembre de 1995;
- la Ley del Impuesto sobre la Renta, promulgada el 11 de diciembre de 2013;
- la Ley Federal de Competencia Económica, promulgada el 23 de mayo de 2014; y
- el Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica promulgado el 12 de octubre de 2007.

La Ley de Aeropuertos y su reglamento establecen el régimen general aplicable a la construcción, operación, mantenimiento y explotación de aeropuertos en el país. La Ley de Aeropuertos tiene por objeto promover la ampliación, el desarrollo y la modernización de la infraestructura aeroportuaria del país, estimulando la inversión y la competencia.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, el dueño de la concesión otorgada por la SCT, tiene como obligación la administración, operación, desarrollo, mantenimiento y, en su caso, construcción de aeropuertos de servicio público. En términos generales, las concesiones se otorgan a través de un proceso de licitación pública, con excepción de (i) las concesiones otorgadas a entidades pertenecientes a la administración pública federal o a empresas privadas cuyo principal accionista sea un estado o municipio, (ii) las concesiones otorgadas a operadores de aeropuertos privados (que son los aeropuertos que han estado operados por particulares durante cuando menos cinco años) que deseen convertir sus aeropuertos a aeropuertos de servicio público, y (iii) las concesiones complementarias otorgadas a concesionarios ya existentes. Las concesiones complementarias únicamente pueden otorgarse en ciertos casos limitados, incluyendo cuando un concesionario existente demuestre, entre otras cosas, que el otorgamiento de la concesión complementaria es necesario para satisfacer la demanda de parte de los pasajeros. El 29 de junio de 1998 la SCT otorgó a las subsidiarias de la Compañía 13 concesiones para administrar, operar, desarrollar y mantener los 13 principales aeropuertos de la región centro-norte del país. En virtud de que a la fecha de otorgamiento de dichas concesiones las subsidiarias de la Compañía estaban consideradas como pertenecientes a la administración pública federal, dichas concesiones se otorgaron sin necesidad de llevar a cabo una licitación pública. Sin embargo, el proceso de venta del 12.8% de las acciones Serie BB representativas del capital social de la Compañía a su accionista estratégico como parte de su proceso de privatización, se llevó a cabo mediante un proceso de licitación. Todas las concesiones de la Compañía se modificaron el 12 de septiembre de 2000 con el objeto de incluir en las mismas las tarifas máximas de cada aeropuerto y algunos otros términos.

Reformas a la Ley de Aeropuertos y a la Ley de Aviación Civil

El 26 de enero de 2015, se publicaron y promulgaron reformas a la Ley de Aeropuertos y a la Ley de Aviación Civil. Entre otros asuntos, las reformas incluyen disposiciones que buscan crear un mercado competitivo para los proveedores de servicios complementarios. Con este fin, las reformas establecen que un concesionario no puede limitar el número de proveedores de servicios complementarios en el aeropuerto objeto de la concesión, excepto cuando la disponibilidad del espacio, la eficiencia operacional y/o la seguridad, exigen dicha limitación. Si un concesionario niega la entrada a cualquier proveedor de servicios complementarios, por razones ajenas a las mencionadas anteriormente, ese proveedor puede presentar una queja ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El 8 de junio de 2016 se adicionó el artículo 10 BIS a la Ley de Aeropuertos, por virtud del cual, en relación con el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas, se obliga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a tramitar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de conformidad con lo establecido en la propia Ley de Aeropuertos y en los reglamentos correspondientes, (i) la opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo, (ii) el registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento, y (iii) la determinación de las contraprestaciones que el concesionario deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Actualmente la Compañía considera que se encuentra en cumplimiento absoluto con todas las obligaciones previstas en la Ley de Aeropuertos y su reglamento. El incumplimiento de estos ordenamientos podría dar lugar a la imposición de sanciones por parte de la SCT, y su incumplimiento en cuando menos tres ocasiones, podría dar lugar a la revocación de la concesión correspondiente.

El 8 de noviembre de 2017, entró en vigor la reforma a la Ley de Aeropuertos, la cual modificó diversas regulaciones, impactando principalmente a las aerolíneas. Como resultado de la reforma, las aerolíneas deberán, entre otras cosas, (i) ser transparentes al momento de proporcionar información respecto de impuestos y restricciones sobre los boletos de avión de los pasajeros y el desglose de cada tarifa de cargo; (ii) proporcionar a los pasajeros notificación con al menos 24 horas de anticipación sobre cualquier cambio en el itinerario; (iii) compensar a los pasajeros en caso de cancelación, retraso o sobreventa y/o daño, pérdida o destrucción del equipaje; y (iv) permitir a los pasajeros con discapacidades podrán transportar los implementos necesarios (tal como silla de ruedas, andaderas, prótesis, muletas, bastones o cualquier otro instrumento), sin costo adicional, siempre y cuando la persona que viaja haga uso de ésta de manera personal y se encuentre directamente asociado con la discapacidad que presenta sin ningún cargo extra.

Comisión Federal de Competencia Económica

El 23 de mayo de 2014, una nueva Ley Federal de Competencia Económica se promulgó. Dicha iniciativa fue publicada y entró en vigor el 23 de mayo de 2014. La ley otorga 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 ley también establece importantes cambios en relación con fusiones y comportamiento anticompetitivo, aumenta la responsabilidad en la que se puede incurrir por violaciones a la ley, aumenta el monto de las multas que pueden ser impuestas por violaciones de la ley y limita a los recursos legales en contra de la aplicación de la ley. Si la Comisión Federal de Competencia Económica determina que un servicio específico o producto es esencial, dicha Comisión tiene la facultad de regular las condiciones de acceso, precio, tarifas o condiciones técnicas de o en conexión con el producto o servicio relevante. Al 22 de abril de 2021, la Comisión Federal de Competencia Económica no ha determinado si los servicios que presta la Compañía son considerados esenciales.

Facultades de la SCT.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, la SCT es la principal autoridad responsable de regular los aeropuertos con las siguientes facultades:

- planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional;
- construir, administrar, operar y explotar aeródromos civiles y prestar los servicios relacionados, cuando así lo requiera el interés del público;
- otorgar, modificar y revocar concesiones y permisos para la operación de los aeropuertos;
- establecer las reglas de tránsito aéreo y las regulaciones generales para la fijación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves, a través de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (“SENEAM”);
- fijar las bases para la prestación eficiente, competitiva y no discriminatoria de los servicios relacionados con las operaciones aeroportuarias, así como establecer las condiciones mínimas de operación con las que deberán contar los aeropuertos;
- establecer las normas de seguridad en los aeropuertos;
- disponer el cierre parcial o total de aeropuertos cuando no reúnan las condiciones de seguridad requeridas para las operaciones aéreas;
- vigilar, supervisar, inspeccionar y verificar el cumplimiento de los aeropuertos con la Ley de Aeropuertos y demás leyes aplicables a las concesiones;
- llevar el registro aeronáutico mexicano, a fin de incluir las inscripciones relacionadas con aeropuertos;
- imponer las sanciones que correspondan por el incumplimiento a lo previsto en la Ley de Aeropuertos, su reglamento y las concesiones;
- aprobar cualquier operación u operaciones que directa o indirectamente puedan causar un cambio de control de un concesionario;
- aprobar los Programas Maestros de Desarrollo preparados por cada concesionario cada cinco años;
- determinar las tarifas máximas para cada aeropuerto;
- aprobar cualquier contrato celebrado entre un concesionario y un tercero para la prestación de servicios complementarios o aeroportuarios en su aeropuerto, y
- las demás previstas en la Ley de Aeropuertos.

Adicionalmente, de conformidad con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Aeropuertos y la Ley de Aviación Civil, la SCT está obligada a proporcionar servicios de control del tráfico aéreo, asistencia en radiofrecuencias y comunicaciones aeronáuticas en los aeropuertos del país. La SCT presta estos servicios a través de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano

(“SENEAM”), un órgano desconcentrado de la misma que es la autoridad responsable del control del tráfico aéreo. SENEAM presta servicios de control de tráfico aéreo en los aeropuertos del país desde 1978.

Adicionalmente, el 16 de octubre de 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estableció la Agencia Federal de Aviación Civil “AFAC”, que reemplazó a la Dirección General de Aeronáutica Civil, o “DGAC” de establecer, coordinar, supervisar y controlar el transporte aéreo internacional y nacional, así como los aeropuertos, servicios complementarios y en general todas las actividades relacionadas con la aviación civil. No obstante que la AFAC ha sido establecida formalmente, sus regulaciones internas y manuales de operación se encuentran pendientes a la fecha del presente Reporte. La Compañía no puede predecir de qué manera será operada esta nueva agencia, el alcance de sus facultades, las acciones que tomará en el futuro o el efecto de cualquiera de sus acciones sobre su negocio.

Derechos de Uso de Bienes Concesionados.

De conformidad con el artículo 232-A de la Ley Federal de Derechos, cada una de las subsidiarias concesionarias de la Compañía está obligada a pagar al Gobierno ciertos derechos con base en los ingresos brutos percibidos anualmente (excluyendo ingresos de mejoras a los activos de la concesión) por el uso de los bienes concesionados al amparo de sus concesiones. Actualmente, estos derechos ascienden al 5% de los ingresos anuales brutos percibidos por cada concesionaria por el uso de dichos bienes, y pueden variar en cualquier momento de conformidad con las reformas a la Ley Federal de Derechos aprobadas por el Congreso de la Unión. Las concesiones de la Compañía establecen que en caso de existir alguna modificación en la Ley Federal de Derechos sobre los derechos de uso, la Compañía podrá solicitar una modificación en las tarifas máximas, aun cuando dicha solicitud puede no ser aprobada por la SCT.

Alcance de las Concesiones.

La Compañía cuenta (a través de subsidiarias) con concesiones otorgadas por la SCT al amparo de la Ley de Aeropuertos, para administrar, operar, mantener y desarrollar 13 aeropuertos en la región centro-norte del país. De conformidad con lo dispuesto por la Ley de Aeropuertos, cada una de dichas concesiones tiene una vigencia inicial de 50 años contados a partir del primero de noviembre de 1998, misma que podrá prorrogarse en una o más ocasiones por un plazo adicional total de hasta 50 años, sujeto a que la concesionaria se encuentre en cumplimiento con los términos de dicha concesión y acepte cualesquier cambios en dichos términos por parte de la SCT.

Para renovar una concesión, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe obtener la opinión favorable de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la cual analizará la rentabilidad de cada uno de los aeropuertos junto con los costos y beneficios de la renovación de la concesión. Dicho análisis compara los ingresos en efectivo que pueden generarse por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y servicios del dominio público sujetos a las concesiones correspondientes, contra los costos asociados. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público deberá emitir una resolución sobre la rentabilidad de cada aeropuerto dentro de los 30 días siguientes a la recepción de toda la información pertinente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Si la Secretaría de Hacienda no emite una resolución en el plazo de 30 días, se considerará que la Secretaría de Hacienda emitió opinión favorable. Además, junto con el análisis de rentabilidad, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes presentará a la Secretaría de Hacienda una propuesta para la tarifa de concesión aplicable al período renovado.

Las concesiones de que son titulares las subsidiarias de la Compañía autorizan a la concesionaria respectiva a (i) administrar, operar, mantener y desarrollar las instalaciones de su aeropuerto y llevar a cabo las construcciones necesarias para prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales previstos en la Ley de Aeropuertos y su reglamento, y (ii) usar y desarrollar los bienes que conforman el aeropuerto concesionado (que consisten en los inmuebles de dicho aeropuerto y sus mejoras, pero excluyen

los bienes relacionados con el suministro y almacenamiento de combustible). Estos activos constituyen bienes del dominio público propiedad del Gobierno y se encuentran sujetos a la Ley General de Bienes Nacionales. Al término de la concesión, dichos bienes y sus mejoras se revierten automáticamente al Gobierno.

Las concesionarias están obligadas a proveer seguridad en sus aeropuertos, incluyendo medidas de seguridad en las que se establezcan dispositivos y planes de contingencia y emergencia en términos de lo dispuesto por el Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Las normas básicas de seguridad deben elaborarse de conformidad con los lineamientos establecidos en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. Adicionalmente, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos establece que el concesionario de un aeropuerto es responsable de la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano antes de entrar a la zona de abordaje, y que el transportista aéreo es responsable de la revisión del equipaje documentado y de la carga que vaya a transportar. En caso de amenaza al orden público o la seguridad nacional, las autoridades federales están facultadas para actuar en protección de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la carga, el correo, las instalaciones y el equipo del aeropuerto.

Tanto los derechos derivados de las concesiones, como las acciones representativas del capital social de las concesionarias, únicamente pueden gravarse con autorización previa de la SCT. Los contratos que establezcan la constitución de gravámenes aprobados por la SCT bajo circunstancia alguna otorgarán el carácter de concesionario al acreedor o al tercero adjudicatario.

Los concesionarios no pueden ceder ni en cualquier otra forma transmitir sus derechos u obligaciones bajo sus concesiones sin autorización de la SCT. La SCT está facultada para autorizar una cesión siempre y cuando el cesionario cumpla con los requisitos para ser concesionario en términos de la Ley de Aeropuertos, acepte cumplir con las obligaciones previstas en la concesión correspondiente y esté de acuerdo con cualquier otra condición que la SCT pueda establecer.

Obligaciones Generales de los Concesionarios.

Las concesiones imponen ciertas obligaciones a los concesionarios, incluyendo, entre otras, (i) la obligación de pagar los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias antes descritos, (ii) la obligación de prestar los servicios concesionados en forma continua, pública y no discriminatoria, (iii) la obligación de mantener los aeropuertos en buenas condiciones de funcionamiento y (iv) la obligación de realizar inversiones en infraestructura y equipo de conformidad con los Programas Maestros de Desarrollo y las concesiones.

Cada concesionario y los terceros que presten servicios en su aeropuerto están obligados a mantener cobertura de seguros contra los riesgos y por los montos que se determinen para cada tipo de riesgo en dicho aeropuerto, incluyendo los daños a la persona o bienes de terceros. Al 22 de abril de 2021, la SCT no ha determinado los montos específicos de cobertura. La Compañía podrá estar obligada a contratar seguros adicionales una vez que se establezcan dichos montos. La Compañía y sus subsidiarias concesionarias son responsables solidarias ante la SCT del cumplimiento de todas las obligaciones previstas en sus concesiones. Cada subsidiaria concesionaria es responsable del cumplimiento de las obligaciones previstas en su concesión y su Programa Maestro de Desarrollo, incluyendo las obligaciones derivadas de los contratos que celebre con terceros, y de los daños a los bienes del dominio público utilizados por la misma y los daños a los usuarios de su aeropuerto. En caso de incumplimiento con los términos de una concesión, la SCT tendrá derecho de revocar las concesiones del resto de las subsidiarias de la Compañía.

Prácticamente todos los contratos celebrados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) con respecto a los aeropuertos de la Compañía antes de que ésta obtuviese sus concesiones, fueron cedidos a las concesionarias respectivas. Como parte de dicha cesión, cada una de las subsidiarias concesionarias de

la Compañía se obligó a indemnizar a ASA por cualquier pérdida sufrida por la misma como resultado del incumplimiento de las obligaciones de la concesionaria bajo cualquiera de los contratos cedidos a la misma.

Clasificación de los Servicios Prestados en los Aeropuertos.

La Ley de Aeropuertos y su reglamento clasifican en tres categorías los servicios que pueden prestarse en un aeropuerto:

Servicios Aeroportuarios. Los servicios aeroportuarios únicamente pueden ser prestados por el concesionario o un tercero que haya celebrado un contrato de prestación de servicios con el concesionario. Estos servicios incluyen los siguientes:

- el uso de las pistas para el aterrizaje y despegue, calles de rodaje y plataformas;
- el uso de hangares, pasillos telescópicos, autobuses e instalaciones para el estacionamiento de automóviles;
- los servicios de seguridad, rescate, extinción de incendios, control de tráfico en tierra, iluminación y ayuda visual;
- el uso general del espacio de la terminal y demás infraestructura por las aeronaves, los pasajeros y la carga, y
- el control del acceso al aeropuerto por terceros que presten servicios complementarios (según la definición contenida en la Ley de Aeropuertos) y de transporte terrestre (tales como los taxis).

Servicios Complementarios. Los servicios complementarios, de los cuales las aerolíneas son responsables, pueden ser prestados por una aerolínea, por el concesionario, o por un tercero bajo contrato celebrado con alguno de los dos primeros. Estos servicios incluyen los servicios de rampa y manejo de equipaje, de revisión de equipaje, seguridad para aeronaves, venta de alimentos y bebidas a las aerolíneas, limpieza, mantenimiento, reparación, suministro de combustible (actualmente proporcionado exclusivamente por ASA) y otras actividades relacionadas que proporcionan servicio a los concesionarios o permisionarios de servicio de transporte aéreo.

Servicios Comerciales. Los servicios comerciales consisten en servicios que no se consideran esenciales para la operación de un aeropuerto o aeronave. Estos servicios incluyen, entre otros, el arrendamiento de espacio a comerciantes, restaurantes y bancos, publicidad, servicios de hotel, logística de carga aérea y servicios inmobiliarios.

Los terceros que presten servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales, deben hacerlo de conformidad con un contrato por escrito con el concesionario. La Compañía tiene celebrado contratos con terceros para la prestación de servicios de seguridad y vigilancia, servicios de rampa, manejo de equipaje, y de revisión de equipaje, entre otros. Todos los contratos relacionados con la prestación de servicios complementarios en un aeropuerto deben ser aprobados por la SCT. La Ley de Aeropuertos establece que el concesionario y los terceros son responsables solidarios de que los servicios prestados por estos últimos cumplan con los términos de la concesión correspondiente. Todos los terceros proveedores de servicios complementarios deben ser sociedades de nacionalidad mexicana. Adicionalmente, la Compañía arrienda espacios a terceros en su carácter de arrendatarios que prestan servicios comerciales como la venta de alimentos y bebidas, comercio al por menor, y publicidad.

Los concesionarios también están obligados a permitir el desarrollo de un mercado competitivo para los servicios complementarios. Los concesionarios únicamente pueden limitar el número de proveedores de servicios complementarios en sus aeropuertos por consideraciones de espacio, eficiencia y/o aspecto de seguridad. Si el concesionario niega la entrada a un proveedor de servicios complementarios, por razones distintas a las mencionadas anteriormente, dicho proveedor puede iniciar un procedimiento ante la SCT, quien deberá determinar en un plazo de 60 días a partir de la presentación de la queja, si se debe de autorizar la entrada a dicho proveedor de servicios complementarios. En caso de que el número de proveedores de servicios complementarios deba estar limitado debido a estas consideraciones, los contratos para la prestación de servicios complementarios deberán adjudicarse mediante procesos de licitación competitivos.

Los servicios aeroportuarios y complementarios deben prestarse a todos los usuarios de manera uniforme y regular, sin discriminación en cuanto a calidad, oportunidad o precio. Los concesionarios están obligados a prestar los servicios aeroportuarios y asegurarse de que los servicios complementarios se presten otorgando prioridad a las aeronaves militares, aeronaves de auxilio en casos de desastre y aeronaves en condiciones de emergencia. Los servicios aeroportuarios y complementarios deben prestarse sin costo alguno a las aeronaves militares y las aeronaves que realicen actividades relacionadas con la seguridad nacional.

En caso de fuerza mayor la SCT puede imponer reglas adicionales con respecto a la prestación de los servicios aeroportuarios, pero sólo en la medida necesaria para resolver el caso de fuerza mayor. De conformidad con la Ley de Aeropuertos, el comandante de aeropuerto designado por el concesionario está facultado para suspender la prestación de servicios aeroportuarios en su aeropuerto en caso de fuerza mayor.

Programas Maestros de Desarrollo.

Los concesionarios también están obligados a presentar a la SCT un Programa Maestro de Desarrollo que describa, entre otras cuestiones, los planes de construcción y mantenimiento del concesionario.

Cada uno de dichos Programas Maestros de Desarrollo tendrá una vigencia de 15 años y debe actualizarse cada cinco años y presentarse nuevamente a la SCT para su aprobación. Una vez aprobado, el Plan Maestro de Desarrollo se vuelve obligatorio para los próximos cinco años y se considera parte integral de la concesión correspondiente. Cualquier construcción, renovación o ampliación importante de un aeropuerto sólo podrá realizarse de acuerdo con el Programa Maestro de Desarrollo del concesionario o previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cada Programa Maestro de Desarrollo debe incluir, entre otras cosas, la siguiente información:

- las expectativas de crecimiento y desarrollo del aeropuerto;
- los pronósticos de demanda de tráfico aéreo (tanto de pasajeros, carga y operaciones) durante los próximos 15 años;
- los programas de construcción, conservación, mantenimiento, ampliación y modernización de su infraestructura, instalaciones y equipo;
- un programa detallado de inversión para los próximos cinco años con carácter obligatorio, y las principales inversiones proyectadas para los próximos 10 años;
- una descripción de los planes del aeropuerto, especificando el uso concreto de las distintas áreas del aeropuerto;

- las fuentes de financiamiento, y
- las medidas de protección ambiental.

De conformidad con las concesiones, los concesionarios deberán preparar y presentar su Programa Maestro de Desarrollo en un plazo de 24 meses y tomar en cuenta los requerimientos necesarios de los usuarios de los aeropuertos en la preparación de su Programa Maestro de Desarrollo, así como las opiniones del comité respecto de prestadores del servicio aéreo, operaciones y calendarización. Los concesionarios deben presentar al Comité de Operación y Horarios, conformado por los principales usuarios de cada aeropuerto, para su revisión y comentarios, su plan maestro de desarrollo cuando menos seis meses de anticipación a su presentación a la SCT. Adicionalmente, los concesionarios están obligados a presentar a la SCT, un nuevo Programa Maestro de Desarrollo quinquenal con cuando menos seis meses de anticipación al vencimiento de cada Programa Maestro de Desarrollo. La SCT podrá solicitar la información adicional o aclaraciones que estime necesarias, y solicitar comentarios adicionales a los usuarios del aeropuerto. La Secretaría de la Defensa Nacional también podrá formular comentarios con respecto a los Programas Maestros de Desarrollo.

Un concesionario puede solamente realizar obras significativas de construcción, remodelación o ampliación de un aeropuerto de conformidad con su Programa Maestro de Desarrollo, o con autorización previa de la SCT. La Compañía está obligada a invertir los montos totales previstos en cada uno de sus Programas Maestros de Desarrollo y la SCT puede aplicar sanciones en caso de no cumplir.

Las modificaciones a los Programas Maestros de Desarrollo y los planes de inversión están sujetos a la autorización de la SCT, salvo por las reparaciones de emergencia y las obras menores que no afecten en forma adversa las operaciones de un aeropuerto.

De conformidad con los términos de sus concesiones, la Compañía está obligada a cumplir con los compromisos de inversión previstos para cada ejercicio en sus Programas Maestros de Desarrollo, y la SCT está facultada para verificar dicho cumplimiento (y en su caso imponer las sanciones aplicables). A pesar de que históricamente la SCT ha manifestado su intención de verificar el cumplimiento de la totalidad de dichas obligaciones una vez cada cinco años, la Compañía tiene entendido que también podría hacerlo anualmente aunque de manera más limitada.

Durante el 2020, la Compañía negoció con la SCT los Programas Maestros de Desarrollo para el periodo comprendido de 2021 a 2025 para cada una de las subsidiarias de la Compañía con concesiones. El programa de cinco años está en vigor desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2025.

Regulación de los Ingresos.

La Ley de Aeropuertos dispone que la SCT debe establecer sistemas de control de precios para aquellos servicios para los que en opinión de la COFECE no existan condiciones de competencia. En 1999 la Comisión Federal de Competencia emitió una resolución en el sentido de que en términos generales no existen condiciones de competencia en la prestación de servicios aeroportuarios y servicios de acceso a los prestadores de servicios complementarios en los aeropuertos. Esta resolución autorizó a la SCT a expedir las disposiciones aplicables a los precios que pueden cobrarse por los servicios aeroportuarios y las tarifas de acceso que pueden cargarse a los prestadores de servicios complementarios en los aeropuertos. El 12 de septiembre de 2000 la SCT expidió e incorporó a las concesiones un Reglamento de Tarifas que determina el procedimiento para el establecimiento de las tarifas máximas aplicables durante cada período de cinco años, según dicho reglamento fue incorporado a los términos de las concesiones de la Compañía. Véase “Punto 3. Información General – Factores de Riesgo – Riesgos relacionados con la regulación del negocio

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

Ingresos Regulados.

Desde el 1 de enero de 2000, todos los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos están sujetos a la Regulación de Tarifas. Este sistema establece una “tarifa máxima” para cada aeropuerto, para cada año comprendido en un periodo de cinco años. La “tarifa máxima” es la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico que cada aeropuerto puede generar anualmente por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas. De conformidad con este sistema, una unidad de tráfico equivale a un pasajero terminal o a 100 kilos de carga, incluyendo aquellos transportados en aerolíneas comerciales. Las tarifas máximas combinadas se expresan en unidades de tráfico para cada aeropuerto y fueron determinadas con base en: (i) las unidades de tráfico proyectadas; (ii) las inversiones de capital; y (iii) los gastos operativos autorizados para el periodo de 5 años en el Programa Maestro de Desarrollo.

La Compañía puede fijar cada seis meses (o con anterioridad, sujeto a un aumento cumulativo del 5% en el INPP (excluyendo combustible)) los precios de los servicios aeronáuticos prestados por cada uno de sus aeropuertos, con excepción de los servicios complementarios y el arrendamiento de espacio a las aerolíneas, siempre y cuando el conjunto de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos prestados por un determinado aeropuerto no exceda de la tarifa máxima por unidad de tráfico anual establecida para dicho aeropuerto. En virtud de que el importe total de los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos no está sujeto a otras restricciones, los aumentos en el volumen de tráfico de pasajeros y carga ocasionan un aumento en el número de unidades de tráfico permiten obtener mayores ingresos generales durante cada período de cinco años para el que se han fijado tarifas máximas.

La Regulación Tarifaria establece un sistema de regulación de precios de “doble caja” según el cual la mayoría de los ingresos de la Compañía, como las tarifas de pasajeros, tarifas de aterrizaje, tarifas de estacionamiento de aeronaves y tarifas de acceso a terceros que brindan servicios complementarios en los aeropuertos de la Compañía, están regulados, mientras que los ingresos que se obtienen de las actividades comerciales en las terminales de los aeropuertos de la Compañía, como el arrendamiento de locales comerciales, restaurantes, compañías de renta de automóviles y bancos, no están regulados. En 2018, 2019, y 2020 aproximadamente el 65.0%, 67.5% y 54.8%, respectivamente, de los ingresos totales de la Compañía se obtuvieron de los servicios aeronáuticos sujetos a la regulación de precios según las tarifas máximas de la Compañía (76.0%, y 76.0% y 71.5%, respectivamente de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos).

Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos, incluyendo los ingresos derivados de la mayoría de las actividades comerciales realizadas en los aeropuertos de la Compañía, no están sujetos al sistema de regulación de tarifas y, por tanto, no están sujetos a límites máximos. Para una descripción de la clasificación de los ingresos de la Compañía, véase “Punto 5. Revisión Operativa y Financiera y Prospectos – Panorama General - Clasificación de los Ingresos.”

Tarifas Máximas.

La SCT establece la tarifa máxima anual de cada aeropuerto de conformidad con el marco general previsto en las concesiones de la Compañía. Este marco general toma en consideración, entre otros factores, los pronósticos de ingresos, los costos de operación, las inversiones en activos y el costo estimado del capital necesario para prestar los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas de cada aeropuerto, así como los ajustes anuales por eficiencia planeados y determinados por la SCT. La tabla de tarifas máximas para cada aeropuerto se expide cada cinco años.

Tarifas Máximas para el periodo comprendido entre el 1° de enero de 2016 y el 31 de diciembre de 2020

La siguiente tabla establece las tarifas máximas para cada uno de los aeropuertos de la Compañía en virtud de nuestros Programas Maestros de Desarrollo de 2016 a 2020 que entraron en vigor el 1 de enero de 2016:

Tarifas Máximas Históricas ⁽¹⁾

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de				
	2016	2017	2018	2019	2020
Acapulco	330.39	328.08	325.77	323.50	321.24
Ciudad Juárez.....	250.18	248.42	246.68	244.95	243.24
Culiacán	266.39	264.53	262.68	260.84	259.02
Chihuahua	251.96	250.19	248.44	246.70	244.97
Durango	305.90	303.76	301.64	299.52	297.43
Mazatlán	293.86	291.81	289.76	287.74	285.72
Monterrey	244.15	242.43	240.73	239.05	237.37
Reynosa.....	285.53	283.53	281.54	279.57	277.61
San Luis Potosí	213.08	211.59	210.11	208.64	207.18
Tampico	286.87	284.87	282.88	280.91	278.95
Torreón	302.68	300.55	298.46	296.37	294.30
Zacatecas.....	320.22	317.97	315.75	313.55	311.35
Zihuatanejo	330.24	327.93	325.64	323.36	321.10

(1) En pesos constantes al 31 de diciembre de 2020, como lo exige la regulación de tarifa máxima. La tarifa máxima para cada año siguiente después de 2016 se reduce por el factor de eficiencia de 0.70% anual.

Tarifas Máximas de 2021 a 2025.

El 28 de diciembre de 2020, la SCT estableció las tarifas máximas para el periodo quinquenal comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre de 2025. Estas tarifas máximas únicamente pueden ser ajustadas en ciertas circunstancias limitadas descritas a continuación bajo el apartado "Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas". Las siguientes tablas muestran las tarifas máximas de cada uno de los

aeropuertos de la Compañía de conformidad con sus Programas Maestros de Desarrollo para el periodo comprendido de 2021 a 2025 que entraron en vigor el 1 de enero de 2021:

Tarifas Máximas Vigentes ⁽¹⁾

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de				
	2021	2022	2023	2024	2025
Acapulco	330.62	328.30	326.01	323.73	321.46
Ciudad Juárez.....	271.00	269.11	267.22	265.35	263.49
Culiacán	288.89	286.87	284.87	282.87	280.89
Chihuahua	284.85	282.86	280.88	278.91	276.95
Durango	330.07	327.76	325.46	323.18	320.92
Mazatlán	321.57	319.32	317.09	314.87	312.66
Monterrey	270.47	268.58	266.70	264.83	262.98
Reynosa.....	286.31	284.30	282.31	280.33	278.36
San Luis Potosí	258.19	256.38	254.58	252.80	251.03
Tampico	316.50	314.28	312.08	309.89	307.73
Torreón	320.78	318.54	316.31	314.10	311.90
Zacatecas.....	343.94	341.53	339.14	336.76	334.40
Zihuatanejo	348.49	346.05	343.63	341.22	338.83

(1) En pesos constantes al 31 de diciembre de 2020, como lo exige la regulación de tarifas máximas. La tarifa máxima para cada año siguiente después de 2021 se reduce por el factor de eficiencia de 0.70% anual.

Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Futuras.

El Reglamento de Tarifas establece que la tarifa máxima anual de cada aeropuerto se determinará cada cinco años con base en las siguientes variables:

- Las proyecciones en cuanto a las unidades de tráfico (cada una de las cuales es igual a un pasajero terminal o 100 kilos de carga comercial), los costos y gastos de operación relacionados con los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas, y la utilidad antes de impuestos derivada de dichos servicios para los próximos 15 años. De conformidad con las concesiones, las proyecciones en cuanto a las unidades de tráfico y los gastos relacionados con los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas se tomarán de los Programas Maestros de Desarrollo del concesionario correspondiente para los próximos 15 años.
- Las proyecciones en cuanto a las inversiones en activos relacionadas con los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas para los próximos 15 años, con base en las proyecciones de tráfico aéreo y calidad de los estándares de servicio contenidos en los Programas Maestros de Desarrollo correspondiente.
- Los valores de referencia, que inicialmente se incluyeron en las concesiones y están diseñados para reflejar el valor neto actual de los ingresos derivados de los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas menos los costos y gastos de operación correspondientes (excluyendo la amortización y depreciación), y las inversiones en activos relacionadas con los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas, más un valor terminal.
- La tasa de descuento que determine la SCT. De conformidad con las concesiones, la tasa de descuento reflejará el costo del capital (antes de impuestos) para las empresas

aeroportuarias nacionales y extranjeras, así como la situación económica del país. Las concesiones establecen que la tasa de descuento deberá ser cuando menos igual al rendimiento promedio de los valores de deuda emitidos por el Gobierno que se hayan cotizado en los mercados internacionales durante cuando menos los 24 meses previos, más la prima por riesgo que determine la SCT con base en el riesgo inherente a la industria aeroportuaria del país.

- El factor de eficiencia que determine la SCT. Para el período de cinco años que terminó el 31 de diciembre de 2020, las tarifas máximas de los aeropuertos de la Compañía reflejaron la proyección de una mejoría anual en eficiencia del 0.70%.

Las concesiones de la Compañía establecen la fórmula de flujo de efectivo descontado que la SCT deberá utilizar para establecer una tarifa máxima que, dadas las proyecciones en cuanto a la utilidad antes de impuestos y las inversiones en activos, la tasa de descuento y el ajuste por eficiencia, dé como resultado un valor actual neto igual a los valores de referencia utilizados para efectos de determinar la última tarifa máxima. En relación con la preparación de los Programas Maestros de Desarrollo de la Compañía, esta ha elaborado y presentado a la SCT una propuesta con respecto a los valores de cada variable que en su opinión deben utilizarse para la determinación de la tarifa máxima de cada uno de sus aeropuertos, incluyendo el factor de eficiencia, las inversiones en activos proyectadas y la tasa de descuento. Históricamente, las tarifas máximas que en última instancia establezca la SCT reflejan las negociaciones sostenidas por la misma con la Compañía en relación con estas variables. Una vez que se establecen las tarifas máximas, pueden ser ajustadas anualmente a efecto de considerar las mejoras en eficiencia proyectadas y el INPC (excluyendo combustible).

Las concesiones también establecen que los valores de referencia, la tasa de descuento y el resto de las variables utilizadas para determinar la tarifa máxima de cada aeropuerto, no constituyen una certificación por parte de la SCT o el gobierno en cuanto a rentabilidad del concesionario correspondiente. Por tanto, aun cuando la tarifa máxima de un aeropuerto (o los ingresos hasta por el importe de la tarifa máxima que la Compañía haya percibido en dicho aeropuerto), multiplicada por las unidades de tráfico de dicho aeropuerto, no genere una utilidad, no exceda de las utilidades proyectadas o no refleje la rentabilidad, las tasas de descuento, las inversiones en activos o las ganancias en productividad reales de dicho aeropuerto a lo largo del período de cinco años correspondiente, la Compañía no tiene derecho a ningún ajuste para compensar dicha deficiencia.

En la medida en que el total de los ingresos por unidad de tráfico exceda de la tarifa máxima correspondiente, la SCT podrá reducir proporcionalmente la tarifa máxima para el siguiente ejercicio e imponer una multa por un importe equivalente a entre 1,000 y 50,000 veces la Unidad de Medida y Actualización (“UMA”). La UMA a partir del 1 de enero de 2021 ascendía a \$89.62. Por tanto, el importe de la multa máxima a dicha fecha hubiera ascendido a \$4,481 mil (US\$225,077) por aeropuerto.

De conformidad con lo dispuesto por la SCT, el cálculo de las unidades de tráfico no incluye pasajeros en tránsito para años subsecuentes. Por tanto, actualmente cada unidad de tráfico equivale a un pasajero terminal o 100 kilos de carga comercial.

Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas.

Una vez determinada la tarifa máxima de un aeropuerto, dicha tarifa únicamente puede ser objeto de ajuste especial en las siguientes circunstancias:

- *Reformas legales o desastres naturales.* Los concesionarios tendrán derecho de solicitar un ajuste en sus tarifas máximas en el supuesto de las reformas a la legislación aplicable a sus estándares de

calidad, seguridad y protección ambiental, los obligue a incurrir en costos de operación o a realizar inversiones en activos que no hayan estado previstas en la fecha de determinación de dichas tarifas. Adicionalmente, los concesionarios también tendrán derecho de solicitar un ajuste en sus tarifas máximas en caso de desastre natural que afecte la demanda o haga necesario realizar inversiones en activos no proyectados. Las solicitudes de ajuste presentadas con fundamento en dichas circunstancias pueden no ser aprobadas.

- *Situación macroeconómica.* Los concesionarios también podrán solicitar un ajuste en sus tarifas máximas en caso de cualquier disminución de cuando menos el 5% en el PIB durante un período de doce meses, que dé como resultado que el número de unidades de tráfico de sus aeropuertos resulte inferior al proyectado en la fecha de aprobación de sus Programas Maestros de Desarrollo. Para autorizar un ajuste en dichas circunstancias, la SCT deberá haber aprobado previamente una disminución en las inversiones en activos proyectadas en los Programas Maestros de Desarrollo del concesionario, como resultado de la disminución en el volumen de tráfico de pasajeros. Las solicitudes de ajuste presentadas con fundamento en dichas circunstancias pueden no ser aprobadas.
- *Aumento de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias.* Los concesionarios tendrán derecho de solicitar un ajuste en sus tarifas máximas en caso de aumento de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias como resultado de las reformas a la Ley Federal de Derechos. Las solicitudes de ajuste presentadas con fundamento en dichas circunstancias pueden no ser aprobadas.
- *Incumplimiento con las inversiones o mejoras exigidas.* La SCT debe verificar anualmente que los concesionarios hayan cumplido con sus Programas Maestros de Desarrollo (incluyendo la prestación de los servicios y las inversiones en activos). En el supuesto de que un concesionario incumpla cualquiera de los compromisos de inversión establecidos en su Programa Maestro de Desarrollo, la SCT podrá reducir la tarifa máxima de dicho concesionario e imponerle sanciones.
- *Ingresos excesivos.* En el supuesto de que los ingresos percibidos por un concesionario en un determinado ejercicio como resultado de la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas, excedan de la tarifa máxima aplicable a dicho ejercicio, la tarifa máxima del siguiente ejercicio se reducirá con el objeto de compensar a los usuarios por los pagos excesivos efectuados durante el ejercicio anterior. En dicho supuesto la SCT podrá, además, imponer sanciones al concesionario.

Incrementos en las Tarifas Máximas Asociadas con la Revisión de Equipaje Documentado.

El 23 de noviembre de 2012, la Dirección General de Aeronáutica Civil (ahora AFAC) publicó las Circulares CO SA-17.2/10 R1, sustituida por las circulares CO SA-17.2/10/R3, y CO SA-17.9/16, ambas de carácter obligatorio, las cuales requerían 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. El 30 de noviembre de 2012, después de negociar con la DGAC (ahora AFAC), las tarifas máximas de los trece aeropuertos de la Compañía fueron incrementadas para tomar en consideración los costos de mantenimiento incurridos por la operación del equipo de revisión de equipaje documentado. El incremento en las tarifas máximas surtió efectos a partir del 1 de enero de 2013.

Obligaciones y Restricciones en Materia de Tenencia Accionaria.

Las concesiones de la Compañía exigen que la misma mantenga directamente una participación accionaria de cuando menos el 51% en cada una de sus 13 subsidiarias concesionarias durante la vigencia de dichas concesiones. La adquisición por parte de la Compañía o alguna de sus subsidiarias de cualquier concesión adicional o cualquier participación accionaria del 30% o más en el capital social de otro

concesionario aeroportuario por parte de la Compañía o sus subsidiarias concesionarias, está sujeta a la autorización de la COFECE. Adicionalmente, las concesiones de la Compañía prohíben que esta o sus subsidiarias concesionarias adquieran, ya sea individualmente o en conjunto, más de una concesión para operar un aeropuerto a lo largo de las fronteras norte y sur del país.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, los prestadores de servicios de transporte aéreo tienen prohibido controlar o adquirir el 5% o más de las acciones representativas del capital social de un concesionario aeroportuario. En el mismo sentido, la Compañía y sus subsidiarias concesionarias tienen prohibido adquirir el 5% o más de las acciones representativas del capital social de una aerolínea.

Los gobiernos extranjeros no podrán, como tales, adquirir directa o indirectamente participación alguna en el capital social de los concesionarios aeroportuarios.

Obligaciones de Entrega de Información y Obtención de Autorizaciones.

Los concesionarios y los terceros que presten servicios en los aeropuertos están obligados a proporcionar a la SCT acceso a todas las instalaciones aeroportuarias y a toda la información relacionada con la construcción, operación, mantenimiento y desarrollo de un aeropuerto. Cada concesionario está obligado a mantener registros estadísticos de las operaciones y los flujos de tráfico aéreo de su aeropuerto, y a proporcionar a la SCT la información que esta le solicite. Adicionalmente, cada concesionario está obligado a publicar sus estados financieros consolidados anuales auditados en uno de los periódicos de mayor circulación en el país dentro de los cuatro primeros meses de cada ejercicio.

La Ley de Aeropuertos establece que cualquier persona o grupo de personas que pretenda adquirir ya sea directa o indirectamente el control de un concesionario, estará obligada a obtener la autorización previa de la SCT. Para efectos de este requisito, se entenderá que se adquiere el control de un concesionario cuando una persona:

- adquiera el 35% o más de las acciones representativas del capital social del concesionario;
- tenga la facultad de determinar el resultado de las votaciones durante las Asambleas Generales de Accionistas del concesionario;
- tenga la facultad de designar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración del concesionario, o
- adquiera por cualquier otro medio el control de un aeropuerto.

De conformidad con el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, cualquier persona moral que adquiera el control de un concesionario será responsable solidaria del cumplimiento de los términos y condiciones establecidos en su concesión.

Los concesionarios deberán notificar a la SCT cualquier cambio en su director general, Consejo de Administración y directivos relevantes. Adicionalmente, los concesionarios deberán notificar a la SCT, con cuando menos 90 días de anticipación, cualquier modificación a sus estatutos sociales en lo relativo a la disolución, el objeto social y la fusión, transformación o escisión de dicho concesionario.

Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados.

Terminación de las Concesiones.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos y los títulos de las concesiones, estas últimas terminan por:

- vencimiento del plazo establecido;
- renuncia del titular;
- revocación de la concesión por la SCT;
- rescate de los bienes del dominio público objeto de la concesión (que consisten principalmente los bienes inmuebles, la mejoras y el resto de la infraestructura);
- incapacidad para cumplir con el objeto o la finalidad de la concesión, salvo por causa de fuerza mayor;
- disolución, liquidación o quiebra del concesionario, o
- incumplimiento de las obligaciones de tenencia accionaria previstas en el título de la concesión.

La terminación de la concesión no extingue las obligaciones adquiridas por el concesionario durante su vigencia.

El 20 de mayo de 2004, se publicó una nueva Ley General de Bienes Nacionales en el Diario Oficial de la Federación, la cual, entre otras cosas, establece regulaciones en relación con las concesiones de inmuebles de dominio público, incluyendo los aeropuertos que la Compañía opera. La Ley General de Bienes Nacionales establece causas adicionales para la revocación de concesiones, por el incumplimiento en el pago de ciertos impuestos aplicables.

Revocación de las Concesiones.

La SCT podrá revocar las concesiones por:

- incapacidad del concesionario para iniciar la operación, mantenimiento, administración o explotación de un aeropuerto en los términos establecidos en la concesión;
- no mantener vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aeropuertos;
- ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar la concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes concesionados, en contravención de lo dispuesto por la Ley de Aeropuertos;
- alterar la naturaleza o condición del aeropuerto sin autorización de la SCT;
- uso del aeropuerto, con el consentimiento del concesionario y sin autorización de la autoridad de control del tráfico aéreo, por cualquier aeronave que no satisfaga las condiciones de aeronavegabilidad previstas en la Ley de Aviación Civil, no esté autorizada por la autoridad de control del tráfico aéreo, o esté involucrada en la comisión de un delito;

- nombrar a un director general o a un miembro del consejo de administración del concesionario a sabiendas de que el mismo no está capacitado para desempeñar sus funciones de conformidad con la ley aplicable en virtud de haber sido condenado por delito;
- incumplimiento del concesionario con el pago de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias;
- incumplimiento de la obligación de la Compañía de mantener una participación accionaria de cuando menos el 51% en el capital social de sus subsidiarias concesionarias;
- infringir las condiciones de seguridad previstas en la Ley de Aeropuertos y demás leyes aplicables;
- interrupción total o parcial de la operación de un aeropuerto o la prestación de sus servicios aeroportuarios o complementarios sin causa justificada;
- incumplimiento de las obligaciones de conservación y mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias;
- prestar servicios distintos a los señalados en la concesión respectiva;
- incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios por el concesionario o por un tercero bajo contrato con el concesionario;
- aplicar tarifas diferentes a las registradas con la SCT para los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas, o exceder la tarifa máxima aplicable;
- ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionados por quienes tengan derecho a ello o por las autoridades, o
- en general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aeropuertos, su reglamento y en el título de la concesión respectiva.

En los seis primeros casos, la SCT podrá revocar una concesión sin necesidad de aviso previo. En el resto de los casos la SCT podrá revocar la concesión cuando previamente hubiese sancionado o apercibido al concesionario por lo menos en tres ocasiones por las causas mencionadas. De conformidad con los títulos de las concesiones, en el supuesto de que la SCT revoque alguna de las concesiones de la Compañía, también podrá revocar el resto de sus concesiones.

De conformidad con la Ley General de Bienes Nacionales, el patrimonio nacional está integrado por los bienes del dominio público y privado pertenecientes al Gobierno. Los inmuebles donde se ubican los aeropuertos de la Compañía, y las mejoras a dichos inmuebles, constituyen bienes del dominio público pertenecientes al Gobierno. Las concesiones sobre bienes pertenecientes al dominio público propiedad del Gobierno están sujetas a “rescate” antes de su vencimiento cuando ello se considere en interés del público. En dicho supuesto, el Gobierno estará obligado a pagar una indemnización con base en los resultados de un avalúo practicado por peritos independientes. Tras la declaración de rescate de una concesión, la posesión de los activos concesionados se revertirá automáticamente a favor del Gobierno.

El Gobierno también puede requisar o embargar temporalmente las instalaciones aeroportuarias, los servicios aeroportuarios, los servicios complementarios y cualesquier otros activos afectos a la explotación de un aeropuerto en caso de guerra, grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, en el entendido de que dicha medida únicamente subsistirá

en tanto subsista la emergencia. Salvo en el caso de guerra, el Gobierno estará obligado a indemnizar a todas las partes afectadas por cualesquier daños y perjuicios sufridos por las mismas como resultado de la requisita o embargo. En el supuesto de que el Gobierno y el concesionario no logren llegar a un acuerdo con respecto al monto de los daños y perjuicios, el monto de dichos daños y perjuicios será determinado por peritos designados por ambas partes y el monto de las pérdidas se determinará con base en la utilidad neta promedio del concesionario durante el ejercicio anterior.

La Ley de Aeropuertos establece que las violaciones de los términos de las concesiones se sancionarán con multa de hasta 400,000 veces la UMA. La UMA a partir del 1 de enero de 2021 ascendía a \$89.62. Por tanto, el importe de la multa máxima a dicha fecha hubiera ascendido a \$35,848 mil por aeropuerto (US\$1.8 millones).

Efectos de la Terminación o Revocación de las Concesiones.

A la terminación de una concesión, ya sea por vencimiento del plazo establecido o por revocación, los inmuebles y las mejoras afectos a la explotación de dicha concesión se revertirán automáticamente a favor del Gobierno. Adicionalmente, a la terminación de una concesión el Gobierno tendrá derecho de preferencia para adquirir el resto de los activos utilizados por el concesionario para prestar los servicios concesionados, a los precios determinados con base en los resultados un avalúo practicado por peritos valuadores designados por la SCT. Como alternativa, el Gobierno tendrá la opción de arrendar dichos activos por un plazo de hasta cinco años, a las rentas de mercado justas que se determinen con base en los resultados de los avalúos practicados por los peritos valuadores designados por el Gobierno y el concesionario. En caso de discrepancia entre dichos avalúos, el Gobierno y el concesionario nombrarán a un tercer perito. Si el concesionario no designa perito, o si dicho perito no determina el precio, el precio determinado por el perito designado por el Gobierno será obligatorio. En el supuesto de que el Gobierno opte por arrendar los activos, podrá comprarlos posteriormente al valor justo de mercado determinado por un perito valuador designado por el mismo.

No obstante lo anterior, de conformidad con la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el supuesto de vencimiento, terminación o revocación de una concesión, todos los activos necesarios para operar los aeropuertos se revertirán al Gobierno sin contraprestación alguna y libres de cualesquier gravámenes u otras restricciones. Existen dudas en cuanto a si lo dispuesto por los títulos de las concesiones de la Compañía tiene precedente sobre lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de Comunicación. Por tanto, al vencimiento o terminación de las concesiones de la Compañía, los activos utilizados por sus subsidiarias concesionarias para prestar servicios en sus respectivos aeropuertos se podrían revertir a favor del Gobierno sin contraprestación alguna en conjunto con los bienes del dominio público pertenecientes al mismo.

Otorgamientos de Nuevas Concesiones.

El Gobierno puede otorgar nuevas concesiones para administrar, operar, desarrollar y construir aeropuertos. Dichas concesiones pueden ser otorgadas mediante licitación pública en la que los participantes deberán demostrar su capacidad técnica, legal, administrativa y financiera. La Comisión Federal de Competencia Económica tiene la facultad, bajo ciertas circunstancias, de prohibir que una parte participe en una licitación, y de anular una adjudicación una vez concluido el proceso. Adicionalmente, el gobierno puede otorgar concesiones sin un proceso de licitación público a las siguientes entidades:

- interesados que tengan permisos para operar aeródromos civiles y que tengan la intención de transformar el aeródromo en un aeropuerto en el caso de que (i) el cambio propuesto sea consistente con los programas y políticas de desarrollo de aeropuertos nacionales, (ii) el aeródromo

civil haya estado en operación continua durante los últimos cinco años, y (iii) la entidad autorizada cumpla con todos los requisitos de la concesión,

- actuales concesionarios con necesidad de cubrir una creciente demanda, en caso de que (i) requirieran un nuevo aeropuerto para incrementar la capacidad existente, (ii) la operación de ambos aeropuertos por un sólo concesionario sea más eficiente que otras opciones, y (iii) el concesionario cumpla con todos los requisitos de la concesión,
- actuales concesionarios en caso de que sea de interés público la reubicación de su aeropuerto,
- entidades de la administración pública federal, y
- sociedades mercantiles con participación gubernamental, local o municipal, mayoritaria en el capital social, y su objeto social sea manejar, operar, desarrollar y/o construir aeropuertos.

Además, conforme a la Ley de Aeropuertos, para el otorgamiento de un título de concesión o la resolución para extender el plazo del mismo, la SCT presentará ante la SHCP lo siguiente:

- una opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto correspondiente,
- el registro de la cartera de programas y los proyectos de inversión, en términos de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en caso de que se utilicen fondos públicos para financiar un proyecto de aeropuerto, y
- la evaluación de las contraprestaciones que el concesionario deberá pagar al gobierno federal en términos de la legislación aplicable. Para los fines de este punto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes presentará una propuesta de dichas contraprestaciones a la SHCP.

Materia Ambiental.

Regulación.

Las operaciones de la Compañía están sujetas a las leyes y reglamentos federales y estatales relativos a la protección del ambiente. Las principales leyes en materia ambiental aplicables a las operaciones de la Compañía son: (i) la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (o “Ley General del Ambiente”) y sus reglamentos, administrados por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y exigibles por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”); (ii) la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable y la Ley General de Vida Silvestre, todas administradas por la PROFEPA; (iii) la Ley de Aguas Nacionales y sus reglamentos, administrados y exigibles por la Comisión Nacional del Agua, parte de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; (iv) la Ley General de Cambio Climático; y (v) la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental.

Con base en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, se han promulgado reglamentos respecto a la contaminación del aire, el impacto ambiental, auditorías ambientales, reservas naturales protegidas, clasificación ecológica, registro de emisiones y transferencia de contaminantes. La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente también regulan, entre otras cosas, vibraciones, energía termal, contaminación del suelo y contaminación visual; aun cuando, el Gobierno aún no ha emitido regulación adjetiva en la mayoría de estas materias. La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente también prevén que las compañías que contaminen el

suelo son responsables de su limpieza. Adicionalmente, en términos de la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, publicada en octubre de 2003, los propietarios y/o poseedores de inmuebles contaminados son conjunta y separadamente responsables de subsanar dichos puntos contaminados, sin importar cualquier recurso u otra acción que dichos propietarios y/o poseedores puedan tener en contra de la parte contaminadora, y adicional a la responsabilidad penal o administrativa a la que pueda estar sujeta la parte contaminadora. También existen restricciones para la venta de los sitios contaminados y la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos regula la generación, manejo y disposición final de los desechos tóxicos.

En términos de la Ley de Aguas Nacionales, las sociedades que descarguen aguas residuales en cuerpos de agua nacionales deben cumplir, entre otras cosas, con los niveles de contaminación máximos permitidos para preservar la calidad del agua. La Compañía debe reportar periódicamente la calidad del agua a las autoridades competentes. La responsabilidad puede derivar de la contaminación de las aguas del subsuelo o de los cuerpos de agua receptores. El uso de las aguas del subsuelo está sujeto a las restricciones de las concesiones de la Compañía y a la CONAGUA.

En adición a lo anterior, las Normas Oficiales Mexicanas, que son estándares técnicos emitidos por las autoridades regulatorias competentes en los términos de la Ley General de Metrología y Normalización), y las demás leyes que incluyen las leyes ambientales descritas anteriormente, establecen estándares relativos a las emisiones de aire, contaminación del suelo, descargas de aguas residuales, generación, manejo y disposición de desechos tóxicos y control de ruido, entre otros.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la PROFEPA son las autoridades responsables. La PROFEPA puede iniciar procedimientos administrativos, civiles y penales en contra de compañías que violen las leyes ambientales y asimismo tiene la facultad de clausurar las instalaciones que las incumplan e imponer una variedad de sanciones. Las compañías en México deben obtener las autorizaciones, licencias, concesiones o permisos correspondientes de las autoridades ambientales competentes para desempeñar las actividades que puedan tener un impacto en el medio ambiente o que puedan constituir una fuente de contaminación. Las compañías en México también deben cumplir con la obligación de reportar periódicamente, entre otras cosas, a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la PROFEPA y a la CONAGUA, según sea aplicable, el cumplimiento de varias leyes ambientales.

Previo a la apertura a la inversión privada en los aeropuertos en México, la PROFEPA solicitó practicar auditorías ambientales en cada uno de los aeropuertos de la Compañía. Con base en los resultados de dichas auditorías, la PROFEPA emitió recomendaciones para practicar mejoras e implementar acciones correctivas en cada uno de los aeropuertos de la Compañía (las cuales se han llevado a cabo). En relación con el cambio de administración de los aeropuertos de la Compañía de sus predecesores, la Compañía celebró contratos de cumplimiento con la regulación en materia ambiental con la PROFEPA el 1 de enero de 1999 y el 12 de julio de 2000 en virtud de los cuales la Compañía acordó cumplir con un plan de acción específico y adoptó acciones específicas dentro de un plazo determinado.

El 6 de junio de 2012, se publicó la Ley General de Cambio Climático 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, tomando en consideración 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. Conforme a la Ley General de Cambio Climático, las personas físicas y morales responsables de fuentes de emisiones sujetas a reporte están obligadas a proporcionar la información, datos y documentos necesarios sobre sus emisiones directas e indirectas para la integración

del Registro Nacional de Emisiones. Esta ley se publicó el 28 de octubre de 2014. La Compañía ha tenido obligación de cumplir con dicho requerimiento desde el 15 de febrero de 2016 de acuerdo al Reglamento de la Ley General de Cambio Climático en materia del Registro Nacional de Emisiones.

Finalmente, el 7 de junio de 2013, la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, misma que establece que cualquier persona o entidad cuyos actos u omisiones, directa o indirectamente, causen daños al medio ambiente, tienen la obligación de repararlo, o si la reparación no es posible, se compensará por el daño y se emprenderá cualquier acción necesaria para evitar el aumento de los daños y perjuicios. Asimismo, dicho ordenamiento establece el procedimiento judicial de responsabilidad ambiental por virtud del cual las personas físicas o morales con interés legítimo pueden demandar la reparación y compensación de los daños ocasionados al medio ambiente.

El 11 de agosto de 2014, fue creada la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos (“ASEA”). Si bien inicialmente tomó un papel secundario al papel de la SEMARNAT, la ASEA recientemente ha comenzado a ejercer sus facultades. Los proyectos de crecimiento de los aeropuertos relacionados con el suministro de combustible deben ser aprobados ahora por la ASEA, lo que puede resultar en procedimientos más onerosos para la aprobación de proyectos especiales relacionados con hidrocarburos. A la fecha del presente Reporte, la Compañía no puede asegurar si la normatividad de la ASEA pueda afectar significativamente nuestro negocio o resultados de operación.

En 2018, México lanzó un nuevo mercado de dióxido de carbono (“CO2”). El mercado requiere que las industrias que generan más de cierta cantidad de emisiones de CO2 paguen por los derechos al exceso de emisiones. A partir de 2019, la legislación también exige que las empresas informen sobre sus emisiones globales según lo verificado por el Registro Nacional de Emisiones de México. Además, se están discutiendo nuevos estándares de calidad del agua, lo que requeriría una mayor calidad del agua para toda la eliminación de aguas residuales de la Compañía.

Las modificaciones de las leyes y reglamentos medioambientales existentes o la adopción de leyes y reglamentos medioambientales más estrictos pueden dar lugar a la necesidad de realizar inversiones que no están previstas actualmente en nuestro programa de inversiones de capital y pueden tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, resultados u operaciones o situación financiera. Aunque actualmente no esperamos que el cumplimiento de las leyes medioambientales tenga un efecto material en nuestra situación financiera o en los resultados de las operaciones, no se puede asegurar, sin embargo, que las regulaciones medioambientales o la aplicación de las mismas no cambien de manera que puedan tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de las operaciones, perspectivas o situación financiera. Para obtener más información, véase el “Punto 3. Información Clave — Factores de Riesgo — Riesgos Relacionados con México — La legislación ambiental de México podría limitar el crecimiento de algunos de los aeropuertos de la Compañía”.

Certificación Ambiental.

Desde 2011, la Compañía fue seleccionada para ser uno de los miembros del Índice de Sustentabilidad de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV). Los miembros del Índice de Sustentabilidad de la BMV son seleccionados de entre las 70 acciones más activas en la BMV con base en un criterio de evaluación de gobierno corporativo, administración ambiental y responsabilidad social. En 2020, la Compañía fue seleccionada nuevamente para ser miembro del Índice de Sustentabilidad de la BMV (ahora

el S&P /BMV Total México ESG Index).

Responsabilidad por Incumplimiento en Materia Ambiental.

El marco legal aplicable a la responsabilidad en materia ambiental para las operaciones de la Compañía es, en general, el señalado anteriormente. En términos de la concesión de la Compañía, el Gobierno ha aceptado indemnizar a la Compañía por cualesquier responsabilidades en materia ambiental surgidas antes del 1 de noviembre de 1998 y por cualquier incumplimiento, por parte de ASA antes del 1 de noviembre de 1998, a las leyes aplicables en materia ambiental y a sus contratos con las autoridades ambientales mexicanas. La Compañía considera que tiene derecho a ser indemnizada por cualesquier responsabilidades relacionadas con las acciones que su predecesor debió realizar o abstenerse de realizar bajo las leyes ambientales aplicables y bajo los contratos celebrados con las autoridades ambientales, sin embargo, esto podría cambiar en el futuro.

El nivel de la regulación en materia ambiental en México ha incrementado significativamente en los años recientes, y la exigibilidad de las leyes en materia ambiental se está volviendo sustancialmente más estricta. La Compañía espera que esta tendencia continúe y que se impongan normas adicionales derivado del acuerdo trilateral denominado Tratado de Cooperación Ambiental, que será celebrado entre Canadá, Estados Unidos y México, en el contexto del USMCA (el cual fue formalmente celebrado el 30 de noviembre de 2018, y entró en vigor el 1 de julio de 2020), así como por otros tratados internacionales sobre asuntos ambientales. En 2018, México, Estados Unidos y Canadá anunciaron un Acuerdo Trilateral de Cooperación Ambiental bajo el USMCA, el cual, reemplazó el Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte vigente desde el 1 de enero de 1994. La Compañía no espera que el cumplimiento de las leyes en materia ambiental, federales, estatales o municipales vigentes, tenga un efecto material adverso en la situación financiera de la Compañía o en sus resultados de las operaciones. Sin embargo, las regulaciones en materia ambiental y cambio climático o la exigibilidad de las mismas podrían cambiar, de tal forma, que pueda tener un efecto material adverso en el negocio de la Compañía, sus resultados de operación, prospectos y situación financiera.

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

La siguiente tabla muestra las subsidiarias consolidadas de la Compañía al 22 de abril de 2021, incluyendo la tenencia accionaria de la Compañía en cada una de ellas:

Nombre de la Sociedad	Jurisdicción de Constitución	Porcentaje propio	Descripción
Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Acapulco</i>
Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez. Está autorizado para operar un recinto fiscalizado en dicho aeropuerto.</i>
Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Culiacán</i>
Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Chihuahua. Está autorizado para operar un recinto fiscalizado en dicho aeropuerto.</i>
Aeropuerto de Durango, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Durango</i>
Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Mazatlán</i>
Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Monterrey. Está autorizado para operar un recinto fiscalizado en dicho aeropuerto.</i>
Aeropuerto de Reynosa, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Reynosa</i>
Aeropuerto de San Luis Potosí, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí</i>
Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Tampico</i>
Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Torreón</i>
Aeropuerto de Zacatecas, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Zacatecas</i>
Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene la concesión del Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo</i>

Nombre de la Sociedad	Jurisdicción de Constitución	Porcentaje propio	Descripción
Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V.	México	100	<i>Prestador de servicios administrativos y otros servicios.</i>
Operadora de Aeropuertos del Centro Norte, S.A. de C.V.	México	100	<i>Prestador de servicios operativos.</i>
Holding Consorcio Grupo Hotelero T2, S.A. de C.V.	México	100	<i>Mantiene el 90% de las acciones de Consorcio Grupo Hotelero T2, S.A. de C.V. (Consorcio) para desarrollar y operar la marca de los hoteles NH y las áreas comerciales dentro de la Terminal 2 en el AICM. Una subsidiaria mexicana de NH Hoteles S.A. de España mantiene el 10% restante.</i>
Consorcio Grupo Hotelero T2, S.A. de C.V.	México	90	<i>Mantiene un contrato de arrendamiento por 20 años con el AICM para desarrollar y operar 287 habitaciones en un hotel de 5 estrellas y más 5,000 m2 en espacio comercial dentro de la Terminal 2.</i>
Servicios Corporativos Terminal T2, S.A. de C.V.	México	90	<i>Prestador de servicios administrativos y otros servicios</i>
Servicios Complementarios del Centro Norte, S.A. de C.V.	México	100	<i>Prestador de servicios complementarios.</i>

Nombre de la Sociedad	Jurisdicción de Constitución	Porcentaje propio	Descripción
OMA Logística, S.A. de C.V.	México	100	<i>Desarrollo y operación de áreas comerciales en las concesionarias de la Compañía.</i> <i>Está autorizado para operar un recinto fiscalizado en el aeropuerto de Monterrey.</i> <i>Mantiene el 85% de las acciones del proyecto de inversión para el desarrollo y operación de un Hilton Garden Inn y sus respectivas áreas comerciales en el aeropuerto de Monterrey. Grupo Hotelero Santa Fe mantiene el 15% restante.</i> <i>Mantiene el 51% de las acciones de OMA VYNMSA Aero Industrial Park, S.A. de C.V., proyecto de inversión para desarrollar, operar y construir un parque industrial en el aeropuerto de Monterrey. VYNMSA mantiene el 49% restante de dichas acciones.</i>
Servicios Aero Especializados del Centro Norte, S.A. de C.V.	México	100	<i>Prestador de servicios administrativos y otros servicios.</i>
OMA VYNMSA Aero Industrial Park, S.A. de C.V.	México	51	<i>Entidad creada para construir y operar un parque industrial en el aeropuerto de Monterrey.</i>
Consorcio Hotelero Aeropuerto Monterrey, S.A.P.I. de C.V.	México	85	<i>Mantiene un arrendamiento a 20 años con el aeropuerto de Monterrey para desarrollar y operar un hotel de 134 habitaciones en el aeropuerto de Monterrey bajo la marca Hilton Garden Inn.</i>
Servicios Hoteleros Aeropuerto Monterrey, S.A. de C.V.	México	85	<i>Proveedor de servicios administrativos y otros servicios.</i>

PROPIEDAD, PLANTAS Y EQUIPO

De conformidad con la Ley General de Bienes Nacionales, todos los inmuebles de los aeropuertos de la Compañía y sus mejoras constituyen bienes del dominio público propiedad del Gobierno. Todas las concesiones de la Compañía vencen en 2048, aunque pueden ser prorrogadas en una o más ocasiones por un plazo adicional de hasta 50 años. La posibilidad de obtener la prórroga de las concesiones está sujeta a que la Compañía se encuentre en cumplimiento con los términos de dichas concesiones y acepte cualquier modificación de dichos términos por parte de la SCT. Al término de las concesiones, los bienes y las mejoras efectuadas por la Compañía durante la vigencia de sus concesiones, se revertirán a favor del Gobierno sin restricción o gravamen alguno y la Compañía estará obligada a indemnizar al Gobierno por cualesquier daños sufridos por dichos activos, incluyendo mejoras a los mismos, salvo los derivados del uso y desgaste normal de los mismos.

La Compañía utiliza los bienes concesionados de conformidad con los términos de sus concesiones. Para más información con respecto a las propiedades, plantas y equipo de la Compañía, véase “Punto 4 – Información sobre la Compañía – Aeropuertos de la Compañía”.

La Compañía cuenta con pólizas de seguro que amparan los principales activos de sus aeropuertos y el resto de sus bienes, dentro de los límites de cobertura acostumbrados, contra los daños ocasionados por los desastres naturales, accidentes, actos de terrorismo u otros acontecimientos similares. La Compañía también cuenta con pólizas de seguro de responsabilidad general, pero no cuenta con cobertura contra la interrupción de sus operaciones. Entre otras pólizas, la Compañía cuenta con una póliza de seguro por US\$50.0 millones que ampara los daños sufridos por sus bienes como resultado de ciertos actos terroristas, y con una póliza por US\$500 millones contra daños a terceros. También la Compañía cuenta con una póliza por US\$200.0 millones contra daños a sus activos e infraestructura.

Punto 4A. Comentarios No Resueltos del Personal

Ninguno

Punto 5. Revisión Operativa y Financiera y Prospectos

El siguiente análisis deberá leerse en conjunto con los estados financieros consolidados auditados y sus notas. No incluye toda la información contenida en los estados financieros consolidados de la Compañía. Los estados financieros consolidados de la Compañía deberán ser leídos para lograr un mejor entendimiento de los negocios y resultados históricos de la Compañía.

Los estados financieros consolidados de la Compañía incluidos en este Reporte Anual son preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, o IFRS por sus siglas en inglés, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad o el IASB por sus siglas en inglés.

Panorama General.

La Compañía cuenta con concesiones otorgadas por el Gobierno para administrar, operar, mantener y desarrollar 13 aeropuertos de México, la mayoría de los cuales están ubicados en las regiones norte y centro del país. La gran mayoría de los ingresos de la Compañía provienen de la prestación de servicios aeronáuticos, que en términos generales están relacionados con el uso de sus instalaciones aeroportuarias por las aerolíneas y los pasajeros. Por ejemplo, en 2020, aproximadamente el 54.8% del total de los ingresos de la Compañía se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos y aproximadamente el 71.5% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos. Los cambios en los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía se deben principalmente a los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga de sus aeropuertos. Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía también se ven afectados por las tarifas máximas que la misma está autorizada a cobrar de conformidad con el sistema de regulación de tarifas establecido por la SCT, y por los precios específicos de dichos servicios que negocie con las aerolíneas. El sistema de regulación de tarifas máximas aplicable a los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos está vinculado al volumen de tráfico (medido en unidades de tráfico) de cada aeropuerto y, por tanto, en términos generales los aumentos en los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga permiten obtener mayores ingresos por la prestación de servicios aeronáuticos. Al evaluar los ingresos por servicios aeronáuticos, la Compañía considera las unidades de tráfico, que miden el volumen, y los ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico, que mide la aportación de cada unidad de tráfico a dichos ingresos.

La Compañía también percibe ingresos por la prestación de servicios no aeronáuticos, que están relacionados principalmente con las actividades comerciales realizadas en sus aeropuertos, tales como la operación de estacionamientos, la publicidad y el arrendamiento de locales a restaurantes y tiendas. La Compañía también obtiene ingresos no aeronáuticos de actividades de diversificación, tales como servicios hoteleros, servicios de carga y logística aérea y servicios inmobiliarios, así como de actividades complementarias, mismas que incluyen principalmente el arrendamiento de espacio a aerolíneas y operación de sistemas de revisión de equipaje documentado. Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos no están sujetos al sistema de regulación de tarifas establecido por la SCT (aunque pueden estar sujetos a regulación por parte de otras autoridades). Los ingresos comerciales de la Compañía se ven afectados por los volúmenes de tráfico de pasajeros de sus aeropuertos, por la mezcla de actividades comerciales realizadas en los mismos y la capacidad de la Compañía para incrementar las tarifas que se les cobran a dichos proveedores de servicios. Al evaluar los ingresos por servicios no aeronáuticos, la Compañía analiza los cambios en los ingresos de diversificación, comerciales y complementarios.

Durante 2020, las iniciativas empresariales de la Compañía se centraron en la reactivación de las operaciones generales en sus aeropuertos y en las actividades de diversificación, buscar mitigar los efectos de la pandemia de COVID-19, que generó efectos adversos en nuestras operaciones durante la mayor parte de 2020, así como la preservación de liquidez.

Acontecimientos recientes.

Brote de Coronavirus (COVID-19)

El gobierno de E.U.A. ha establecido restricciones de viaje en respuesta a la pandemia de COVID-19, y cerró la frontera con México, excepto para viajes y comercio esenciales, el 20 de marzo de 2020. Al 22 de abril de 2021, la frontera terrestre sigue cerrada. El 26 de enero de 2021, E.U.A. emitió un decreto en el que se solicitaban resultados negativos de la prueba COVID-19 para todos los pasajeros que viajan por aire. A partir del 7 de enero de 2021, Canadá estableció requisitos de pruebas similares para los pasajeros que viajan por aire al país. Posteriormente, el gobierno canadiense suspendió los vuelos entre Canadá, México y el Caribe hasta el 30 de abril de 2021.

El Gobierno Mexicano ha aplicado diversas medidas para controlar la propagación del COVID-19, incluidas acciones extraordinarias, como el cierre de escuelas y la suspensión de actividades no esenciales, en las regiones más afectadas. El 31 de marzo de 2020, la Secretaría de Salud del Gobierno Federal Mexicano, publicó un decreto suspendiendo todas las actividades no esenciales en México hasta el 30 de abril de 2020, y el 21 de abril, dicha suspensión fue extendida hasta el 30 de mayo. En relación con estas medidas, los aeropuertos se consideran esenciales y los aeropuertos de la Compañía permanecen operativos. El 29 de mayo de 2020, la Secretaría de Salud emitió un decreto que establece un sistema de semáforo de riesgo epidemiológico por región, aplicable tanto a los municipios como a las entidades federativas que entró en vigor el 1 de junio de 2020 (y que sigue vigente a la fecha de este reporte anual) que determina el nivel de riesgo sanitario y el tipo de actividades autorizadas a realizar. Como resultado, los diferentes estados del país están experimentando diferentes niveles de reactivación y, en consecuencia, se están permitiendo diferentes tipos de actividades económicas.

Como resultado de la pandemia de COVID-19, nuestra reserva para cuentas incobrables aumentó en un 231% a \$20.8 millones de pesos al 31 de diciembre de 2020, que se compone principalmente de arrendatarios comerciales. No podemos asegurar que la pandemia del COVID-19 siga causando un aumento en nuestra reserva para cuentas incobrables en 2021. El alcance total del impacto continuado del COVID-19 en los resultados operativos y financieros a largo plazo de la Compañía dependerá de los acontecimientos futuros, incluidos los que están fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y la velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la introducción y la propagación de nuevas variantes del virus, que pueden ser resistentes a las vacunas actualmente aprobadas, los requisitos de pruebas de pasajeros, los mandatos de cubrebocas u otras restricciones a los viajes, todo lo cual es muy incierto y no puede predecirse con certeza. Nuestro tráfico total de pasajeros disminuyó un 52.3% en 2020 en comparación con 2019. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía en el primer trimestre de 2021 fue de \$1,189,679 mil, en comparación con \$1,715,650 mil del primer trimestre de 2020. Incluso cuando las advertencias y restricciones formales se han levantado o reducido, el aumento de la propagación o el resurgimiento del COVID-19 podría dar lugar a la reintroducción o el aumento de dichas advertencias y restricciones formales. Esperamos que la pandemia de COVID-19 siga afectando gravemente a los países y regiones donde operamos en 2021.

Aunque esperamos un impacto negativo en nuestros resultados operativos y financieros debido al brote de COVID-19, no prevemos un riesgo para la continuidad general de nuestro negocio. Hemos realizado un análisis preliminar de los resultados financieros a corto, mediano y largo plazo, y no hemos

identificado ningún deterioro significativo de los activos. No obstante, es posible que la demanda de viajes disminuya más de lo previsto, lo que podría magnificar el impacto de la pandemia de COVID-19 en el futuro. En consecuencia, seguiremos vigilando y analizando la situación de cerca. No esperamos interrupciones en nuestra actividad. Tenemos la capacidad de continuar como empresa en funcionamiento y no prevemos la cancelación de nuestras operaciones en ninguno de nuestros aeropuertos.

No podemos predecir con certeza el impacto del brote de COVID-19 en nuestro negocio, clientes, proveedores y empleados, así como en los viajes aéreos internacionales. Tampoco podemos predecir el grado en que el brote de COVID-19 puede afectar a la demanda de viajes aéreos en las regiones nacionales en las que operamos, ni si las continuas restricciones a los viajes, así como los temores generales de la población con respecto a los viajes aéreos, pueden tener un efecto material adverso en nuestro negocio y en nuestros resultados operativos. El impacto global y nacional del brote de COVID-19 en nuestro negocio dependerá de su duración y de su impacto en la economía de México.

Contrato de Compraventa de Acciones

El 14 de septiembre de 2020, Fintech presentó la Modificación No. 8 que modifica el Anexo 13D, presentado ante la SEC y que informa que el 10 de junio de 2020, Fintech celebró un Contrato de Compraventa de Acciones con ICATEN y en el caso de Bagual, un Contrato de Compraventa de Acciones con cada uno de ICATEN e ICA Infraestructura, S.A. de C.V. (subsidiaria de ICATEN), para adquirir conjuntamente el 100% del capital social de SETA. Las operaciones se cerraron el 12 de junio de 2020 y el precio total de compra de las acciones de SETA fue de \$5.47 pesos por acción por 862,703,377 acciones.

Posible Oferta Pública de Adquisición de Fintech Holdings Inc. y sus filiales

Al 22 de diciembre de 2020, Fintech Holdings Inc, y Fintech eran propietarias de acciones de la serie B y de los ADRs subyacentes y de las acciones de la serie BB (que se convierten en acciones de la serie B al ser enajenadas a un tercero) (las “Acciones de la Serie B”) que representaban aproximadamente el 14.7% de nuestro capital social total en circulación.

Fintech informó el 23 de diciembre de 2020 que ha considerado, de manera periódica, realizar una oferta pública de adquisición, en México o a nivel global, por una participación adicional en nuestras Acciones Serie B, sin exceder una participación total del 40% de nuestras acciones totales en circulación. En relación con la consideración de dicha oferta, Fintech informó que ha evaluado posibilidades alternativas para las estructuras financieras, legales y regulatorias disponibles para dicha oferta, y que ha entablado discusiones exploratorias respecto de dichas posibilidades con, entre otros, potenciales proveedores de financiamiento, potenciales operadores-administradores y autoridades regulatorias en E.U.A. y México.

El 22 de diciembre de 2020, Fintech presentó la Modificación No. 10 que modifica el Anexo 13D presentado ante la SEC y que describe las posibles operaciones que se están considerando en relación con su inversión, pero no ha decidido proceder, y ha declarado que no se puede asegurar que vaya a proceder con ninguna oferta. Si Fintech procediera con dicha oferta, actualmente espera que dicha oferta sea por al menos 19,505,578 Acciones Serie B (o el 5% del total de las acciones en circulación de OMA) y hasta 97,527,889 Acciones Serie B (o el 25% del total de las acciones en circulación de OMA) por un precio de compra esperado de hasta \$137 pesos por Acción Serie B (o el precio correspondiente en dólares por ADS que represente las Acciones Serie B, con base en el tipo de cambio aplicable entre el dólar y el peso al momento de la liquidación). Fintech informó que el monto esperado de la oferta y el precio de compra revelados anteriormente, así como la voluntad de los declarantes de proceder con una oferta, están sujetos a cambios basados en las condiciones del mercado, la obtención de financiamiento, la obtención de la aprobación regulatoria en E.U.A. y México, la obtención de la aprobación por parte del consejo de administración de la Compañía y otros factores, y ha indicado que no se puede asegurar que procederá con

cualquier oferta. A la fecha de la Enmienda 10, estos planes siguen siendo preliminares y están sujetos a cambios, y Fintech aún no ha decidido proceder y no ha iniciado ninguna oferta de adquisición. Fintech informó que no espera estar en condiciones de iniciar una oferta antes de la última semana de enero de 2021. Fintech anticipa que trataría de finalizar sus compromisos de financiamiento en los primeros diez días hábiles de cualquier oferta, y si es capaz de obtener compromisos de financiamiento satisfactorios, Fintech revelaría los términos de dichos compromisos de financiamiento en la medida en que lo requiera la legislación aplicable, cualquier condición de financiamiento sería entonces satisfecha y Fintech mantendría la oferta abierta para aceptaciones durante el tiempo prescrito por la legislación aplicable.

Al 22 de abril de 2021, Fintech no ha iniciado una oferta pública de adquisición para adquirir Acciones Serie B.

Tercera modificación al Contrato de Asistencia Técnica

El 14 de diciembre de 2020 se modificó el Contrato de Asistencia Técnica. Entre las principales modificaciones, se amplió la vigencia hasta el 31 de diciembre de 2021, con renovaciones automáticas por períodos de un año a partir del 1 de enero de 2022, salvo notificación de terminación por cualquiera de las partes implicadas. Además, las renovaciones automáticas prevalecerán mientras SETA tenga una participación individual de al menos el 7.65% de las acciones de la Compañía. Los términos económicos del acuerdo no fueron modificados.

Asamblea General Anual y Extraordinaria de Accionistas de 2020

La Asamblea General Anual Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas de la Compañía que fue reprogramada debido al COVID-19 tuvo lugar el 7 de julio de 2020. La Asamblea General Extraordinaria de Accionistas, celebrada también el 7 de julio de 2020, aprobó la cancelación de 3,659,417 acciones de la Serie “B”, adquiridas por OMA de conformidad con el artículo 56 de la Ley del Mercado de Valores. En consecuencia, las acciones en circulación después de dar efecto a la mencionada cancelación de acciones son 390,111,556.

Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de 2021

La Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de la Compañía se celebró el 21 de abril de 2021. La Asamblea General Ordinaria de Accionistas aprobó la declaración y el pago de un dividendo en efectivo a los accionistas de hasta \$2,000 millones de pesos y delegó al Consejo de Administración la facultad de determinar el monto a pagar, el cual provendrá de las utilidades acumuladas, así como la fecha o fechas y formas de pago. La declaración del mencionado dividendo se hará efectiva a partir de la fecha en que el Consejo de Administración tome su determinación.

Operaciones del Hotel Hilton Garden Inn

El 6 de julio de 2020, el Hotel Hilton Garden Inn que opera en el aeropuerto de Monterrey reinició actividades. El hotel había suspendido operaciones desde el 6 de abril de 2020 debido a la baja ocupación derivada del COVID-19.

Inauguración del Edificio de la Terminal del Aeropuerto de Reynosa

En febrero de 2021, la Compañía inauguró el edificio de la terminal del aeropuerto de Reynosa. El proyecto supuso una inversión total de \$335 millones e incluyó una ampliación de 4,550 metros cuadrados (48,976 pies cuadrados), para un total de 7,286 metros cuadrados (78,426 pies cuadrados). La capacidad de pasajeros se triplicó para dar servicio a 900,000 pasajeros al año.

Aprobación del Programa Maestro de Desarrollo para el periodo 2021-2025

En noviembre de 2020, la Compañía recibió la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la AFAC, del Programa Maestro de Desarrollo para cada uno de sus trece aeropuertos, correspondiente al periodo 2021-2025.

Emisión OMA21V y OMA21-2 (Certificados bursátiles verdes de tasa variable 2021 y certificados bursátiles de tasa fija 2021)

El 16 de abril de 2021, la Compañía emitió \$1,000,000 miles de pesos en certificados bursátiles -a cinco años, los cuales fueron inscritos en el Registro Nacional de Valores y cotizan en el mercado mexicano de conformidad con un contrato que celebró en dicha fecha (el “Contrato 2021 de Certificados Bursátiles Verdes de Tasa Variable”). Los pagos de intereses se realizan cada 28 días a una tasa de interés anual variable de $TIIE + 0.75\%$. El monto principal será pagado al vencimiento el 10 de abril de 2026. Los aeropuertos de Monterrey, Culiacán y Chihuahua actúan como avales en virtud de dichos certificados bursátiles. El propósito de la emisión fue financiar inversiones verdes de acuerdo con nuestros Programas Maestros de Desarrollo para 2021-2025. Los certificados bursátiles recibieron calificaciones de Baa1/Aaa.mx por Moody's y AAA(mex) por Fitch Ratings al momento de la emisión.

El 16 de abril de 2021, OMA emitió \$2,500,000 miles de pesos en certificados bursátiles a siete años, los cuales fueron inscritos en el Registro Nacional de Valores y cotizan en el mercado mexicano de acuerdo con un contrato que se celebró en dicha fecha (el “Contrato 2021 de Certificados Bursátiles de Tasa Fija”). Los pagos de intereses se realizan semestralmente a una tasa de interés anual fija del 7.83%. El monto principal será pagado al vencimiento el 7 de abril de 2028. Los aeropuertos de Monterrey, Culiacán y Chihuahua actúan como avales bajo dichos certificados bursátiles. El objetivo de la emisión fue extender el perfil de vencimiento de la deuda mediante el prepago de los \$3,000,000 miles de pesos en certificados bursátiles a tasa fija emitidos bajo el Contrato 2014. Los certificados bursátiles recibieron calificaciones de Baa1/Aaa.mx por Moody's y AAA(mex) por Fitch Ratings al momento de la emisión.

Para una descripción detallada de los pactos, los eventos de incumplimiento y el marco de los bonos verdes, véase “Punto 5 Revisión y Perspectivas Operativas y Financieras-Liquidez y Recursos de Capital-Endeudamiento”.

Resultados de Operación.

Ciertos montos denominados en dólares han sido cambiados a pesos mexicanos para efectos de conveniencia con base en un tipo de cambio de \$19.9087 por US\$1.00. El tipo de cambio corresponde al del Banco de México el 31 de diciembre de 2020.

Volúmenes de tráfico de pasajeros y carga.

En 2020, de los pasajeros terminales que utilizaron los aeropuertos de la Compañía, aproximadamente 89.3% eran nacionales. El tráfico nacional disminuyó por 51.6% y el tráfico internacional disminuyó 56.9%, en comparación con 2019. Históricamente, la mayoría de los pasajeros internacionales que viajan a través de los aeropuertos de la Compañía, han llegado o salen en vuelos con origen o destino en E.U.A. Por tanto, los resultados de operación de la Compañía están fuertemente influenciados por los cambios en la situación económica del país y, en menor medida, por la situación económica y general de E.U.A., incluyendo principalmente las tendencias y los acontecimientos que afectan los viajes de placer y los niveles de gasto de los consumidores.

Cabe mencionar, que existen diversos factores fuera del alcance de la Compañía que impactan al tráfico y mezcla de los pasajeros, incluyendo los efectos adversos de la pandemia de COVID-19.

En 2018, 2019 y 2020, los 13 aeropuertos de la Compañía manejaron aproximadamente 100,914, 97,620 y 93,242 toneladas métricas de carga, respectivamente. La reducción en 2020 se dio como resultado de una reducción del 5.7% en el transporte de carga en al aeropuerto de Monterrey y una reducción del 9.0% en el transporte de carga en el aeropuerto de San Luis Potosí. Los aumentos en el transporte de carga provocan un beneficio al cálculo de la tarifa máxima, por el aumento de unidades de tráfico, que se traducen en un aumento de unidades de tráfico.

La siguiente tabla contiene cierta información operativa y financiera con respecto a los ingresos y los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga de la Compañía durante los períodos indicados:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de,		
	2018	2019	2020
Pasajeros terminales nacionales ⁽¹⁾	19,016.38	20,416.76	9,877.70
Pasajeros terminales internacionales ⁽¹⁾	2,550.02	2,751.30	1,184.99
Total de pasajeros terminales ⁽¹⁾	21,566.40	23,168.06	11,062.69
Unidades de Carga ⁽¹⁾	1,009.14	976.20	932.42
Total de unidades de tráfico ⁽¹⁾	22,575.54	24,144.26	11,995.11
Cambio en el total de pasajeros terminales ⁽²⁾	9.7%	7.4%	(52.3) %
Cambio en las unidades de tráfico ⁽²⁾	9.3%	6.9%	(50.3) %
Ingresos por servicios aeronáuticos ⁽³⁾	5,140,052	5,752,662	2,942,558
Cambio en los ingresos por servicios aeronáuticos ⁽²⁾	18.2%	11.9%	(48.8)%
Ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico	227.7	238.3	245.3
Cambio en los ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico ⁽¹⁾⁽²⁾	8.2%	4.6%	3.0%
Ingresos por servicios no aeronáuticos ⁽³⁾	1,625,497	1,819,605	1,171,039
Cambio en los ingresos por servicios no aeronáuticos ⁽²⁾	11.6%	11.9%	(35.6)%
Ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal ⁽⁴⁾	75.4	78.5	105.9
Cambio en los ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal ⁽²⁾	1.8%	4.2%	34.8%
Ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal, excluyendo Servicios de Hotelería ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	59.3	63.1	93.0
Cambio en los ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal, excluyendo Servicios de Hotelería ⁽²⁾⁽⁵⁾	4.6%	6.4%	47.4%

(1) En miles. Una unidad de tráfico equivale a 100 kilos de carga. De conformidad con el régimen aplicable a ingresos derivados de los servicios aeroportuarios de la Compañía, una unidad de tráfico equivale a un pasajero terminal o a 100 kilos de carga.

(2) Comparado con el período anterior.

(3) En miles de pesos.

(4) En pesos

(5) Cantidades presentadas para fines de comparación, ya que los ingresos por servicios de hotelería no aumentan en función de los pasajeros terminales.

En 2020, la Compañía atendió a 11.1 millones de pasajeros terminales, 9.9 millones fueron nacionales y 1.2 millones internacionales. La disminución en pasajeros en 2020 fue principalmente derivado del brote de COVID-19.

Clasificación de los Ingresos

La Compañía clasifica sus ingresos en tres categorías: ingresos por servicios aeronáuticos, ingresos por servicios no aeronáuticos e ingresos por servicios de construcción. Históricamente, la gran mayoría de los ingresos de la Compañía se ha derivado de la prestación de servicios aeronáuticos. Por ejemplo, en 2020, el 54.8% de los ingresos totales de la Compañía, se derivaron de la prestación de servicios aeronáuticos y el resto de la prestación de servicios no aeronáuticos y servicios de construcción. Los servicios aeronáuticos representaron el 71.5% de la suma de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas aplicable a cada uno de sus aeropuertos, y consisten principalmente en TUA, tarifas de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, tarifas de seguridad aeroportuaria, tarifas de uso de aerocares y pasillos telescópicos, rentas de espacio a las aerolíneas (exceptuando los salones VIP y otras actividades similares que no constituyen operaciones aeroportuarias esenciales) y tarifas de acceso a los prestadores de servicios complementarios (tales como el personal de tierra, los proveedores de cocina aérea, los operadores permanentes de transporte terrestre y los abastecedores de combustible).

Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos no están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas y en términos generales consisten en: (i) actividades comerciales, tales como las tarifas de estacionamiento de vehículos (que pueden estar sujetas a ciertas regulaciones municipales, pero no están sujetas a las tarifas máximas de la Compañía), las rentas y regalías pagadas por los operadores de tiendas y proveedores de servicios comerciales dentro de los aeropuertos tales como las tarifas de publicidad, los operadores de locales comerciales, los proveedores de alimentos y bebidas, las arrendadoras de autos, los desarrolladores de tiempo compartido, los operadores de tiendas Duty Free y las tarifas derivadas de otras fuentes tales como proveedores de telecomunicaciones, prestadores de servicios financieros y otros prestadores de servicios para los pasajeros; (ii) actividades de diversificación que incluyen los ingresos generados por las operaciones de OMA Carga (servicios logísticos de carga área y terrestre) la operación del Hotel NH Collection de la Terminal 2 en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el Hotel Hilton Garden Inn en el aeropuerto de Monterrey y servicios inmobiliarios; y (iii) actividades complementarias que incluyen principalmente, los servicios de revisión de equipaje documentado de la Compañía, la renta de espacio a aerolíneas y prestadores de servicios complementarios para los salones VIP y otras actividades similares que no están relacionadas directamente con las operaciones aeroportuarias esenciales, así como derechos por el acceso a zona federal.

La Compañía reconoce un ingreso por servicios de construcción y mejoras a bienes concesionados que se realizan a los aeropuertos y que se encuentran comprometidas en los Programas Maestros de Desarrollo. Los ingresos por servicios de construcción relacionados con la concesión aeroportuaria se determinan con base en las negociaciones entre la Compañía y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (reconocidas de conformidad con el método de porcentaje completado) y de acuerdo a la construcción o mejora a los aeropuertos establecidos en el Plan Maestro de Desarrollo. En 2020, los ingresos por mejoras a los activos concesionados representaron el 23.4% del total de los ingresos de la Compañía.

Para una descripción detallada de los componentes de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía, véase “Punto 4, Información sobre la Compañía – Perspectiva del Negocio – Fuentes de Ingresos.”

Fluctuaciones del Peso

Entre el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2018, el peso se mantuvo en \$19.64 por dólar. Del 31 de diciembre de 2018 al 31 de diciembre de 2019, el peso se apreció por aproximadamente 3.9%, pasando de \$19.64 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2018 a \$18.86 pesos por dólar el 31 de

diciembre de 2019. Del 31 de diciembre de 2019 al 31 de diciembre de 2020, el peso se depreció por aproximadamente 5.5%, pasando de \$18.86 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2019 a \$19.89 pesos por dólar el 31 de diciembre de 2020. Durante los primeros meses de 2020, el peso se apreció, alcanzando \$19.87 pesos por dólar el 22 de abril de 2021.

Los pasajeros y los vuelos internacionales pagan tarifas en dólares. No obstante, estas tarifas son generalmente cobradas en pesos de 30 a 60 días siguientes a la fecha de cada vuelo, y las tarifas máximas de la Compañía son determinadas en pesos. Por lo tanto, una depreciación significativa del peso, en comparación con el dólar durante este periodo de 30 a 60 días podría resultar en que la Compañía exceda sus tarifas máximas, lo que podría ocasionar un incumplimiento bajo el título de concesión. La Compañía intenta establecer sus tarifas denominadas en dólares de tal forma que se evite alcanzar sus tarifas máximas, y hasta ahora, las fluctuaciones en el peso no han hecho que la Compañía exceda dichas tarifas máximas o requerido que la Compañía emita reembolsos para evitar exceder sus tarifas máximas.

Adicionalmente, la Compañía tiene obligaciones denominadas en dólares; y una depreciación significativa del peso podría resultar en mayores montos de deuda cuando es convertida en pesos, resultando en pérdidas cambiarias. La Compañía también puede, de tiempo en tiempo, mantener flujo en efectivo denominado en dólares, en cuyos casos, una depreciación del peso contra el dólar podría resultar en una ganancia cambiaria. Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tiene \$1,584 millones de su balance de efectivo denominado en dólares.

Al 31 de diciembre de 2020, los montos cobrados a pasajeros internacionales \$542,933 mil y al 31 de diciembre de 2020, había US\$4.1 millones de pasivos denominados en dólares.

Ingresos por Servicios Aeronáuticos

El sistema de precios aplicable a los ingresos por servicios aeronáuticos establece una tarifa máxima para cada aeropuerto para cada uno de los ejercicios comprendidos en un período de cinco años, la cual es la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico (una unidad de tráfico es equivalente a un pasajero terminal o 100 kilos de carga) que dicho aeropuerto puede generar anualmente por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas. Véase el “Punto 4. Información sobre la Compañía— Régimen Legal — Regulación de los Ingresos” para una descripción de las tarifas máximas y del procedimiento aplicable en el establecimiento de las tarifas para los periodos futuros. Las tarifas máximas de los aeropuertos de la Compañía han sido definidas para cada año hasta el 31 de diciembre de 2025.

La siguiente tabla muestra los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos de la Compañía durante los periodos indicados:

Ejercicio terminado el 31 de diciembre de,						
	2018		2019		2020	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
(en miles de pesos, excepto por los porcentajes)						
Ingresos por Servicios Aeronáuticos:						
TUA pasajeros nacionales	3,382,198	65.8%	3,776,401	65.6%	1,857,551	63.1%
TUA pasajeros internacionales	1,061,793	20.7%	1,207,989	21.0%	542,933	18.5%
Aterrizajes	205,787	4.0%	229,919	4.0%	147,387	5.0%
Plataforma para embarcar y desembarcar	136,852	2.7%	150,055	2.6%	90,257	3.1%
Estacionamiento en plataformas para periodos extendidos y nocturnos	36,402	0.7%	35,910	0.6%	31,905	1.1%
Revisión de pasajeros nacionales e internacionales y equipaje de mano	54,570	1.1%	62,970	1.1%	29,688	1.0%
Uso de aerocares y pasillos telescópicos	47,956	0.9%	48,074	0.8%	19,920	0.7%
Otros servicios aeroportuarios, arrendamientos y derechos de acceso regulados ⁽¹⁾	214,494	4.1%	241,342	4.2%	222,917	7.6%
Total de Ingresos por Servicios Aeronáuticos	5,140,052	100.0%	5,752,662	100.0%	2,942,558	100.0%

(1) Incluye tarifas de acceso reguladas, arrendamiento de espacio a las aerolíneas para su operación y arrendamiento de espacio a los agentes de servicios de carga y transportistas.

De conformidad con el sistema de regulación aplicable a los ingresos de la Compañía por servicios aeronáuticos, se puede fijar cada seis meses (o con anterioridad, sujeto a un aumento acumulativo del 5% en el INPC (excluyendo combustible)), el precio específico de cada uno de los servicios aeronáuticos prestados por sus aeropuertos, con excepción de los servicios complementarios y el arrendamiento de espacio a las aerolíneas, siempre y cuando el total de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos prestados por un determinado aeropuerto no exceda de la tarifa máxima por unidad de tráfico anual correspondiente establecida para dicho aeropuerto. Véase “Punto 4. Información del Negocio– Marco Regulatorio – Tarifas Reguladas”, para una mayor descripción de las tarifas máximas de la Compañía y los procedimientos de determinación de dichas tarifas para periodos futuros. Actualmente, la Compañía fija las tarifas específicas de cada uno de estos servicios después de negociarlas con las principales aerolíneas que operan en sus aeropuertos. Históricamente, la Compañía ha estructurado las tarifas específicas de estos servicios de tal manera que la gran mayoría de sus ingresos por la prestación de servicios aeronáuticos se derive de la TUA, y prevé que continuará estructurándolos de esta manera en los contratos futuros que celebre con las aerolíneas que operen en el aeropuerto. En 2020, la TUA representó el 81.6% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía. En 2020, los servicios aeronáuticos representaron el 54.8% de los ingresos totales de la Compañía y el 71.5% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

El ingreso aeronáutico por unidad de tráfico es un indicador que se calcula dividiendo los ingresos aeronáuticos totales por las unidades de tráfico para un período determinado. Este indicador se ve afectado anualmente, excepto en los años en que se establecen las nuevas tarifas máximas, mediante: (i) el ajuste en las tasas máximas para el factor de eficiencia y el índice de precios al productor mexicano (excluyendo el combustible); (ii) aumentos y disminuciones en el número relativo de unidades de tráfico en cada aeropuerto; y (iii) cambios en las unidades de tráfico totales por aeropuerto.

La Compañía, de tiempo en tiempo, busca ofrecer incentivos, incluyendo descuentos significativos en cargos por servicios aeronáuticos, para motivar a los proveedores de servicio de transporte aéreo a establecer nuevas rutas, y tomar otras medidas para incrementar el tráfico de pasajeros en los aeropuertos.

La Ley de Aeropuertos previene el establecimiento discriminatorio de precios, por lo que los incentivos que la Compañía ofrece deben ser accesibles a cualquier proveedor de servicio de transporte aéreo que cumpla con las condiciones específicas para obtener dichos incentivos. El objetivo principal es promover el incremento de pasajeros en todos los aeropuertos de la Compañía. La Compañía espera continuar ofreciendo incentivos adicionales en el futuro.

Aunque la Compañía es optimista respecto de estos desarrollos, no hay garantía de que estas iniciativas se lleven a cabo o que incrementen el volumen de tráfico de pasajeros o sus ingresos.

En 2020, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos representaron aproximadamente el 99.3% de las tarifas máximas aplicables a todos los aeropuertos. Sin embargo, aun cuando la Compañía ofrezca incentivos a prestadores de servicio para operar rutas en los aeropuertos u otros cambios en las fuentes de ingresos por servicios aeronáuticos, este porcentaje podría disminuir. 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.

Ingresos por Servicios No Aeronáuticos

Históricamente, los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos han representado un porcentaje menor del total de los ingresos de la Compañía en comparación con los servicios aeronáuticos. Los ingresos no aeronáuticos por pasajero se calculan dividiendo el total de ingresos no aeronáuticos entre el número de pasajeros durante el mismo periodo. La contribución a los ingresos totales por servicios no aeronáuticos fue del 21.8% en 2020. Los ingresos no aeronáuticos por pasajero terminal aumentaron de \$78.5 en 2019 a \$105.9 en 2020, principalmente debido a la porción fija de renta establecida en los contratos de arrendamiento de las áreas comerciales, y de diversificación que combinados con el efecto de la disminución de pasajeros derivado del COVID-19. En 2020, los ingresos por servicios no aeronáuticos representaron en 28.5% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. Los ingresos por actividades comerciales por pasajero terminal aumentaron de \$39.5 en 2019, a \$51.7% e 2020, debido principalmente a la porción mínima fija de renta garantizada establecida en los contratos comerciales.

Ciertas categorías de ingresos no aeronáuticos se ven directamente afectados por el tráfico de pasajeros (por ejemplo, estacionamiento y renta de automóviles, y proveedores de alimentos y bebidas), mientras que otras no (por ejemplo, el arrendamiento de espacio, en el que se obtiene al menos un alquiler fijo mínimo indexado a la inflación cada año, que puede incrementarse mediante pagos basados en regalías, como se explica a continuación, o ingresos por diversificación). En consecuencia, los ingresos no aeronáuticos no siempre se comportan de la misma manera que el tráfico de pasajeros o las unidades de tráfico.

Una cantidad sustancial de los contratos de la Compañía con terceros arrendatarios son arreglos basados en regalías. Bajo un contrato basado en un esquema de regalías, el monto que los arrendatarios deben de pagar se basa en los ingresos de dichos arrendatarios, sujeto a cantidades fijas mínimas por el espacio arrendado. Cuando el monto por regalías es menor que el monto mínimo garantizado, el arrendatario debe de pagar lo último de cualquier forma. Por otro lado, cuando los montos basados en regalías son más altos que las tarifas fijas mínimas garantizadas, el arrendatario pagará la primera. Por lo anterior, una disminución en los volúmenes de tráfico de pasajeros resultaría en una reducción en los ingresos no aeronáuticos solo si, (i) con anterioridad a dicha disminución en el tráfico de pasajeros, las ventas de los arrendatarios basados en un esquema de regalías fueron mayores que el monto mínimo garantizado y (ii) la reducción del volumen de tráfico disminuya en tal cantidad que pueda causar que el monto basado en regalías resulte más bajo que el monto mínimo garantizado para el arrendatario. Como resultado, durante los periodos en los que los aeropuertos experimenten una reducción en los volúmenes de

tráfico de pasajeros, los ingresos no aeronáuticos pueden permanecer estables debido al monto mínimo garantizado recibido por el aeropuerto bajo el contrato de arrendamiento, dando como resultado un potencial aumento en los ingresos no aeronáuticos por unidad de tráfico.

La siguiente tabla muestra los ingresos derivados de la prestación de servicios no aeronáuticos de la Compañía durante los períodos indicados:

Ejercicio terminado el 31 de diciembre de,						
2018		2019		2020		
Monto	%	Monto	%	Monto	%	
(en miles de pesos excepto por los porcentajes)						
Ingresos por Servicios No Aeronáuticos:						
<i>Actividades Comerciales:</i>						
Estacionamiento de vehículos	244,461	15.0%	279,463	15.4%	126,818	10.8%
Publicidad	68,475	4.2%	76,200	4.2%	59,695	5.1%
Locales comerciales ⁽¹⁾	114,418	7.0%	124,554	6.8%	64,486	5.5%
Alimentos y bebidas	120,828	7.4%	144,374	7.9%	87,499	7.5%
Operadores de renta de autos	131,478	8.1%	149,454	8.2%	111,037	9.5%
Desarrolladores de tiempo compartido	14,115	0.9%	16,663	0.9%	12,683	1.1%
Servicios Financieros	9,255	0.6%	10,367	0.6%	7,853	0.7%
Servicios de comunicación	15,551	1.0%	16,006	0.9%	17,800	1.5%
Servicios a los pasajeros	2,746	0.2%	4,127	0.2%	3,281	0.3%
VIP Lounges	36,649	2.3%	51,176	2.8%	36,538	3.1%
Otros ingresos comerciales ⁽³⁾	36,607	2.3%	43,542	2.4%	44,300	3.8%
Total de actividades comerciales	794,583	49.0%	915,927	50.3%	571,990	48.8%
<i>Actividades de Diversificación:</i>						
Servicios de Hotelería	344,307	21.2%	357,032	19.6%	141,890	12.1%
OMA Carga	177,396	10.9%	194,936	10.7%	183,382	15.7%
Servicios inmobiliarios						
Servicios industriales	16,352	1.0%	18,181	1.0%	16,499	1.4%
Otros ingresos por diversificación ⁽³⁾	26,340	1.6%	39,451	2.2%	51,272	4.4%
	4,061	0.2%	4,966	0.3%	7,547	0.6%
Total de actividades de Diversificación	568,456	34.9%	614,565	33.8%	400,590	34.2%
<i>Actividades Complementarias:</i>						
Renta de Espacio ⁽²⁾	74,887	4.6%	83,477	4.6%	85,729	7.3%
Derechos de acceso	18,023	1.1%	19,709	1.1%	15,819	1.4%
Inspección de Equipaje Documentado	153,192	9.4%	175,006	9.6%	86,491	7.4%
Otros ingresos complementarios ⁽⁴⁾	16,356	1.0%	10,922	0.6%	10,420	0.9%
Total de actividades complementarias	262,458	16.1%	289,113	15.9%	198,459	16.9%
Total de ingresos por servicios no aeronáuticos	1,625,497	100.0%	1,819,605	100.0%	1,171,039	100.0%

(1) Incluye ingresos por tiendas *duty free*.

(2) Incluye el arrendamiento de espacio a las aerolíneas (para los salones VIP y otras actividades similares no esenciales) y los

- proveedores de servicios complementarios.
- (3) Otros ingresos consiste principalmente en la recuperación de tarifas por servicios públicos y mantenimiento que se trasladan a las aerolíneas y otros inquilinos de los aeropuertos.
 - (4) Otros ingresos complementarios consiste en la recuperación de costos por utilidad, marketing, seguridad y cargos de mantenimiento que son transferidos a aerolíneas y otros arrendatarios en los aeropuertos, entre otros.

La mayoría de los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos de la Compañía proviene de actividades comerciales que representaron en 2020, 48.8% de los ingresos por servicios no aeronáuticos. Las actividades comerciales incluyen las tarifas de estacionamiento de vehículos (que están sujetas a regulación por el Gobierno, mas no a las tarifas máximas de la Compañía), las rentas y regalías pagadas por los operadores de tiendas y proveedores de servicios comerciales dentro de los aeropuertos tales como las tarifas por publicidad, locales comerciales, proveedores de alimentos y bebidas, arrendadoras de autos, compañías de tiempo compartido, los operadores de tiendas Duty Free y las tarifas derivadas de otras fuentes tales como las cobradas a los prestadores de servicios financieros, proveedores de telecomunicaciones y otros prestadores de servicios para los pasajeros.

La fuente más importante de ingresos no aeronáuticos de forma individual de la Compañía fue OMA Carga que provee servicios logísticos de carga aérea, el cual representó el 15.7% de los ingresos no aeronáuticos en 2020 y forma parte de los ingresos de actividades de diversificación. Además de OMA Carga, las actividades de diversificación incluyen las operaciones de los servicios de Hotelería; y servicios inmobiliarios.

Las actividades complementarias representaron el 16.9% de los ingresos por servicios no aeronáuticos en 2020. Estas actividades incluyen los servicios de revisión de equipaje, la renta de espacio a aerolíneas y prestadores de servicios complementarios para los salones VIP y otras actividades similares que no están relacionadas directamente con las operaciones aeroportuarias esenciales, así como derechos por el acceso a zona federal.

Costo de Operación

Los costos de operación de la Compañía han sido, y se espera que sigan siendo fondeados en su totalidad con los resultados de operación.

La siguiente tabla muestra el costo de operación y otra información relacionada de la Compañía para los períodos indicados:

Ejercicio terminado el 31 de diciembre de,						
	2018	2019		2020		
	Monto	% Cambio	Monto	% Cambio	Monto	% Cambio
(en miles de pesos, excepto por los porcentajes)						
Costos de Operación:						
Costo de los servicios:						
Sueldos y salarios	231,753	5.4%	242,237	4.5 %	227,076	(6.3) %
Mantenimiento	152,583	(17.2)%	177,191	16.1 %	124,563	(29.7)%
Seguridad y seguros	170,549	(3.2)%	161,351	(5.4) %	134,774	(16.5)%
Servicios públicos (electricidad, limpieza y agua)	210,158	11.1%	177,250	(15.7) %	122,961	(30.6) %
Arrendamiento de inmuebles	44,359	(1.8)%	15,683	(64.6) %	2,543	(83.8)%
Estimación de cuentas incobrables	(5,960)	(43.6)%	(241)	(96)	17,738	N/A
Costos por servicios de hotelería	65,853	1.3%	85,706	30.1 %	30,650	(64.2) %
PTU	1,099	(29.9)%	236	(78.5)%	1,917	712.3%
Arrendamiento de equipo, honorarios y otros	107,502	(2.5)%	94,794	(11.8) %	103,736	9.4%
Total del costo de servicios	977,896	(0.3) %	954,207	(2.4) %	765,958	(19.7) %
Provisión de mantenimiento mayor	248,636	(14.6)%	292,324	(17.6) %	392,531	34.3 %
Costos de construcción	1,141,505	(13.9)%	954,834	(16.4) %	1,253,868	31.3 %
Gastos de Administración	563,151	(4.2)%	542,664	(3.6)%	518,059	(4.5) %
Derechos de uso de bienes concesionados	319,180	17.6%	363,561	13.9 %	199,202	(45.2) %
Asistencia técnica	172,610	27.8%	150,108	(13.0) %	81,164	(45.9) %
Depreciación y amortización ⁽¹⁾	351,745	17.6%	415,252	18.1 %	435,344	4.8 %
Otros ingresos, neto	(205)	(85.1)%	(1,155)	463.4%	(128)	(88.9)%
Total de costo de operación	3,774,518	(3.0) %	3,671,795	(2.7) %	3,645,998	(0.7) %

Ejercicio terminado el 31 de diciembre de,						
	2018	2019		2020		
	Monto	% Cambio	Monto	% Cambio	Monto	% Cambio
(en miles de pesos, excepto por los porcentajes)						
Costos de Operación:						
Costo de los servicios:						
Sueldos y salarios	231,753	5.4%	242,237	4.5 %	227,076	(6.3) %
Mantenimiento	152,583	(17.2)%	177,191	16.1 %	124,563	(29.7)%
Seguridad y seguros	170,549	(3.2)%	161,351	(5.4) %	134,774	(16.5)%
Servicios públicos (electricidad, limpieza y agua)	210,158	11.1%	177,250	(15.7) %	122,961	(30.6) %
Arrendamiento de inmuebles	44,359	(1.8)%	15,683	(64.6) %	2,543	(83.8)%
Estimación de cuentas incobrables	(5,960)	(43.6)%	(241)	(96)	17,738	N/A
Costos por servicios de hotelería	65,853	1.3%	85,706	30.1 %	30,650	(64.2) %
PTU	1,099	(29.9)%	236	(78.5)%	1,917	712.3%
Arrendamiento de equipo, honorarios y otros	107,502	(2.5)%	94,794	(11.8) %	103,736	9.4%
Total del costo de servicios	977,896	(0.3) %	954,207	(2.4) %	765,958	(19.7) %
Provisión de mantenimiento mayor	248,636	(14.6)%	292,324	(17.6) %	392,531	34.3 %

Costos de construcción	1,141,505	(13.9)%	954,834	(16.4) %	1,253,868	31.3 %
Gastos de Administración	563,151	(4.2)%	542,664	(3.6)%	518,059	(4.5) %
Derechos de uso de bienes concesionados	319,180	17.6%	363,561	13.9 %	199,202	(45.2) %
Asistencia técnica	172,610	27.8%	150,108	(13.0) %	81,164	(45.9) %
Depreciación y amortización ⁽¹⁾	351,745	17.6%	415,252	18.1 %	435,344	4.8 %
Otros ingresos, neto	(205)	(85.1)%	(1,155)	463.4%	(128)	(88.9)%
Total de costo de operación	3,774,518	(3.0)%	3,671,795	(2.7) %	3,645,998	(0.7)%

(1) Depreciación refleja la depreciación de activos fijos y amortización refleja amortización de las concesiones y derecho a utilizar las instalaciones aeroportuarias.

Costo de los Servicios

El costo de los servicios de la Compañía consiste principalmente en los gastos en sueldos y salarios, mantenimiento, seguridad y seguros, servicios públicos (una parte de los cuales se repercute a los arrendatarios) y otros gastos diversos.

Provisión de Mantenimiento Mayor

La Compañía está obligada a realizar trabajos de mantenimiento mayor en sus aeropuertos de acuerdo a lo establecido en su concesión otorgada por el Gobierno Mexicano. Los costos estimados por trabajos de mantenimiento mayores se basan en los Programas Maestros de Desarrollo de la Compañía, los cuales son revisados y actualizados cada cinco años. Las obligaciones contractuales de mantener y restaurar la infraestructura de sus aeropuertos son reconocidas como una provisión en sus estados financieros consolidados de posición financiera en base a un estimado del gasto necesario para dar cumplimiento a la obligación presente al final del periodo que se reporta. Cuando el efecto del valor del dinero en el tiempo es material, el monto de la provisión es igual al valor presente de los gastos necesarios para cumplir con la obligación. En caso de actualización, el importe en libros de la reserva es incrementada en cada periodo a efecto de reflejar el paso del tiempo y dicho incremento es reconocido como el costo de préstamo. Después de un reconocimiento inicial, las reservas son revisadas al concluir cada periodo de reporte y ajustadas a fin de mostrar las estimaciones actualizadas. Los ajustes a las reservas se originan por: (i) revisiones a estimaciones de flujo de efectivo (tanto en monto como en tiempo); (ii) cambios al valor presente adeudado debido al paso del tiempo; y (iii) revisiones a las tasas de descuento a efecto de reflejar las condiciones de mercado actuales. En periodos subsecuentes al reconocimiento inicial y a la estimación del valor presente de la provisión de mantenimiento mayor, la reserva es revisada a efecto de reflejar los flujos de efectivo estimados más precisos a su fecha de medición. La reversión del proceso de descuento respecto al paso del tiempo es reconocida como un costo de financiamiento y la revisión de las estimaciones del monto y tiempo de flujos de efectivo es una revaluación de la reserva y es cargada o acreditada por la Compañía como un rubro de operación dentro de sus estados financieros consolidados de resultados y otras partidas de utilidad integral.

Cada trimestre se revisa la provisión de mantenimiento mayor a efecto de actualizar el monto que ha sido asignado para mantener dicha reserva lo más exacta posible. La reserva puede incrementarse o reducirse como resultado de ciertos eventos, tales como, una contingencia en el aeropuerto que requiera un mantenimiento mayor inmediato, otro mantenimiento que haya sido retrasado o, un activo que no requiere de mantenimiento, en cuyo caso los recursos pueden ser mejor utilizados en otras actividades.

Costos de Construcción

La Compañía invierte en mejoras a activos concesionados de acuerdo a los Programas Maestros de Desarrollo. Debido a que los costos de construcción de la Compañía son iguales a los ingresos por servicios de construcción, no tienen impacto en los resultados de operación.

Gastos de Administración

Los gastos de administración de la Compañía están representados principalmente por los sueldos del personal administrativo, los honorarios y comisiones pagadas a consultores y otros proveedores de servicios profesionales, y otros gastos administrativos diversos.

Derechos de Uso de Aeropuertos Concesionados

Desde el 1 de noviembre de 1998, la Compañía está sujeta a las disposiciones del artículo 232-A de la Ley Federal de Derechos, que exigen que cada una de sus subsidiarias concesionarias pague al Gobierno derechos de uso de instalaciones aeroportuarias. Actualmente, estos derechos ascienden al 5% de los ingresos anuales brutos percibidos por cada concesionaria por el uso de bienes pertenecientes al dominio público de conformidad con los términos de su concesión. Estos derechos pueden ser revisados en cualquier momento por el Gobierno Mexicano y pueden aumentar en el futuro. Si el Gobierno Mexicano aumenta los derechos de las concesiones, la Compañía tendrá derecho de solicitar a la SCT un aumento en sus tarifas máximas. Sin embargo, la SCT podría no aprobar dicho aumento.

Honorarios bajo el Contrato de Asistencia Técnica

De conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, SETA proporciona a la Compañía servicios administrativos y de consultoría, y le transmite tecnología y conocimientos especializados sobre la industria a cambio del pago de honorarios. Para más información en relación con este contrato, véase “Punto 7. “Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Operaciones con Partes Relacionadas”. Para 2001 y 2002, el importe de los honorarios se fijó en la cantidad de US\$5.0 millones (ajustados anualmente de acuerdo a la inflación en E.U.A.). Para el plazo original restante del contrato, el importe de los honorarios era el que resulte más alto de entre US\$3.0 millones (ajustados anualmente de acuerdo a la inflación en E.U.A., medida en términos de los cambios en el índice nacional de precios al consumidor de dicho país) o el 5% del EBITDA de la Compañía. De conformidad con la prórroga y modificación del Contrato de Asistencia Técnica celebrada el 13 de mayo de 2015, a partir del 14 de junio de 2015, la contraprestación fue reducida a lo que resulte mayor de US\$3,478,000 (actualizado anualmente de conformidad con el Índice de Precios al Consumidor de E.U.A. (*U.S. Consumer Price Index*)) y 4% del EBITDA para los primeros 3 años de la prórroga, y 3% del EBITDA determinada como la utilidad de operación consolidada (calculada antes de deducir los honorarios por asistencia técnica y la depreciación y amortización) para los 2 años restantes de la prórroga. En virtud de la tercera modificación del Contrato de Asistencia Técnica, de fecha 14 de diciembre de 2020, la vigencia de dicho contrato se ha ampliado hasta el 31 de diciembre de 2021, con renovaciones automáticas por periodos de un año a partir del 1 de enero de 2022, salvo notificación de terminación por cualquiera de las partes implicadas. Además, las renovaciones automáticas estarán vigentes mientras SETA mantenga una participación individual de al menos el 7.65% de las acciones de la Compañía. Los términos económicos del contrato no fueron modificados.

Depreciación y Amortización

Los gastos por depreciación y amortización de la Compañía reflejan principalmente la amortización de su inversión en sus 13 concesiones. En 2020, los gastos de depreciación y amortización aumentaron 4.8%, en comparación con 2019, principalmente como resultado de la inversión para mejorar de activos concesionados durante 2020.

El valor de las concesiones de la Compañía se determinó en junio de 2000, cuando SETA resultó adjudicada en la licitación pública para la venta de acciones Serie BB actualmente representativas del 12.8% del capital social de la Compañía, con base en el valor asignado a dichas concesiones por el valuador

independiente INGENIAL. Adicionalmente, la Compañía deprecia el valor de ciertos activos fijos adquiridos o construidos en sus aeropuertos de conformidad con los requerimientos de inversión previstos en los Programas Maestros de Desarrollo. Para mayor información en relación con los gastos por depreciación y amortización, consultar las Notas 9 y 10 de los estados financieros consolidados auditados

Cuotas de Solidaridad

La Compañía y sus subsidiarias han celebrado contratos intercompañías en virtud de los cuales se proveen servicios y se hacen pagos entre ellas. Los pagos realizados bajo estos contratos afectan los ingresos, costos de operación y utilidad de cada una de subsidiarias de la Compañía, pero no los resultados consolidados. De conformidad con los acuerdos intercompañías, la sociedad controladora Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V., o GACN y sus subsidiarias de servicios administrativos proporcionan ciertos servicios y garantías a las subsidiarias aeroportuarias (que pueden incluir el pago a ciertas subsidiarias aeroportuarias), a cambio de los cuales las subsidiarias aeroportuarias pagan a GACN y a las subsidiarias que prestan servicios administrativos. Cada uno de los aeropuertos de la Compañía ha celebrado un “Contrato de Solidaridad” con la compañía controladora, de conformidad con el cual cada una de las subsidiarias aeroportuarias de la Compañía paga cuotas de solidaridad a GACN, a cambio de que GACN garantice la viabilidad continua de la concesión de dicha subsidiaria, lo que incluye en caso de ciertas subsidiarias, hacer pagos a las mismas para asegurar que cuenten con los recursos necesarios para cumplir con su Programa Maestro de Desarrollo y demás obligaciones regulatorias. Como se describe en el Punto 4. Información sobre la Compañía—Régimen Legal—Obligaciones Generales de los Concesionarios,” en caso de incumplimiento, la SCT tiene la facultad de revocar todas las concesiones que mantengan las subsidiarias aeroportuarias de la Compañía. Por lo tanto, las subsidiarias aeroportuarias que generan mayores ingresos pagan una mayor cuota de solidaridad a la sociedad controladora de la Compañía para asegurar la viabilidad continua de las concesiones de las subsidiarias aeroportuarias que generan menores ingresos. Las cantidades pagadas bajo los Contratos de Solidaridad se determinan de conformidad con la regulación mexicana sobre precios de transferencia establecida por la Ley del Impuesto Sobre la Renta y están en línea con el estudio de precios de transferencia que se realiza anualmente por cuenta de un tercero independiente. Los contratos intercompañías incluyen acuerdos para proveer otros servicios de rutina incluyendo la negociación de tarifas reguladas y la interacción con los reguladores, arrendamientos comerciales, regalías por la licencia de marcas, servicios de mercadotecnia y costos de empleados. Los costos de estos servicios y garantías, incluyendo las cuotas de solidaridad, son costos reales que son cobrados a los aeropuertos en lo individual.

Inversiones de conformidad con el Programa Maestro de Desarrollo y otras inversiones de capital

Durante 2020, inversiones de conformidad con el Programa Maestro de Desarrollo y otras inversiones de capital fueron de \$1,506,237 mil. La Compañía financió sus inversiones mediante el flujo de efectivo de operaciones, mismo que esperan continuar fondeando a través de flujo de efectivo de operaciones, así como deuda. Véase “Punto 5 – Revisión Operativa y Financiera y Prospectos– Liquidez y Fuentes de Financiamiento”.

Reparto de Utilidades

La Compañía está sujeta al régimen de reparto de utilidades establecido por la Ley Federal del Trabajo. Bajo dicho régimen, el 10% de la utilidad anual no consolidada de una compañía, según sea calculada para fines fiscales, debe ser distribuido entre los empleados de la compañía, a excepción del director general.

Régimen Fiscal

El reconocimiento del impuesto sobre activos diferido representó \$85,731 mil por el año concluido el 31 de diciembre de 2020, mientras que el impuesto actual representó \$480,322 mil. En 2020, la Compañía tuvo una tasa de impuestos efectiva de 26.4%, que refleja principalmente diferencias permanentes en relación con los efectos de la inflación para efectos fiscales.

La tasa del ISR en el 2019, 2018 y 2017 era del 30.0%.

Se estableció la retención de impuestos a una tasa del 10% sobre el monto bruto de dividendos distribuidos a tenedores no mexicanos en relación con las acciones Serie B de la Compañía y los ADS como parte de las reformas fiscales de 2013. Para mayor discusión respecto a retención de impuestos, véase “Punto 10. Información Adicional - Tributación - Gravamen de Dividendos.”

Efectos de la Devaluación y la Inflación

La siguiente tabla muestra, para cada uno de los períodos indicados: el porcentaje de devaluación o apreciación del peso frente al dólar de E.U.A., el índice de inflación en México, el índice de inflación en E.U.A., y el porcentaje de cambio en el PIB de México con respecto al del período anterior.

	Ejercicio terminado al 31 de diciembre de,	
	2019	2020
Depreciación (apreciación) del peso frente al dólar de E.U.A. ⁽¹⁾	(3.9)	5.5
Tasa de inflación mexicana ⁽²⁾	2.8	3.2
Tasa de inflación en E.U.A. ⁽³⁾	2.1	1.4
Aumento en el PIB de México ⁽⁴⁾	(0.1)	(8.5)

(1) Con base en los cambios en el tipo de cambio a la compra para pesos mexicanos al medio día según lo publicado por la Reserva Federal de los E.U.A. al final de cada período, que fueron las siguientes: \$18.86 pesos por dólar al 31 de diciembre de 2019 y \$19.89 por dólar al 31 de diciembre de 2020.

(2) Con base en los cambios en el INPC publicado por INEGI respecto del ejercicio anterior. El INPC al final del ejercicio fue de 105.9340 en 2019 y 109.271 en 2020.

(3) Con base en los cambios al IPC antes de ajustes de temporada, publicados por la Oficina de Estadísticas Laborales del Departamento del Trabajo de E.U.A.

(4) En términos reales, publicado por BANXICO.

En el pasado la situación general de la economía nacional, la devaluación del peso frente al dólar de E.U.A., los altos índices de inflación y la existencia de tasas de interés elevadas han afectado y en el futuro podrían tener un efecto adverso sobre:

La TUA. Actualmente, la TUA aplicable a los pasajeros internacionales está denominada en dólares de E.U.A. (aunque se factura y paga en pesos), en tanto que la TUA aplicable a los pasajeros nacionales está denominada en pesos. En consecuencia, una apreciación del peso frente al dólar estadounidense podría causar una disminución en los ingresos de la Compañía por TUA a los pasajeros internacionales y, en consecuencia, en sus ingresos aeronáuticos. Esto también produciría una disminución en los ingresos denominados en pesos en comparación con el año anterior, ya que las tarifas de la Compañía por los servicios que brinda a vuelos internacionales o pasajeros internacionales están denominadas en dólares estadounidenses, pero generalmente están facturadas por y se pagan en pesos mexicanos en función del tipo de cambio promedio del mes anterior a cada vuelo en el que se incurre en el cargo.

Pérdida o ganancia cambiaria. El estado consolidado de resultados y otras partidas de utilidad integral de la Compañía refleja las ganancias o pérdidas de las operaciones en divisas y podría ser afectado por el tipo de cambio (en la medida de las operaciones de la Compañía en moneda extranjera). Una parte del endeudamiento de la Compañía está denominada en dólares estadounidenses. Dado que una parte sustancial de los ingresos se cobra en o se convierte a pesos mexicanos, una depreciación del peso frente al dólar haría que la Compañía tenga que gastar más pesos mexicanos para el pago de endeudamiento denominado en dólares, mientras que una apreciación del peso haría que la Compañía tenga que gastar menos pesos mexicanos para el pago de endeudamiento denominado en dólares. Además, el saldo en efectivo de la Compañía puede estar, de tiempo en tiempo, denominado en dólares estadounidenses, en cuyo caso una depreciación del peso mexicano frente al dólar estadounidense podría resultar en una ganancia cambiaria.

Flujo de efectivo. El flujo de efectivo de la Compañía es afectado por los movimientos en el tipo de cambio como resultado de contar con activos monetarios y pasivos en moneda extranjera.

Tarifas máximas en pesos mexicanos. Las tarifas de los servicios que brinda la Compañía para vuelos internacionales o pasajeros internacionales están generalmente denominadas en dólares estadounidenses, pero se pagan en pesos mexicanos según el tipo de cambio promedio del mes anterior a cada vuelo. En consecuencia, la depreciación del peso, particularmente a finales de año, podría hacer que la Compañía exceda las tasas máximas en uno o más de sus aeropuertos, lo que podría llevar a la imposición de multas y la subsecuente terminación de una o más de sus concesiones. Además, si el peso mexicano se aprecia en comparación con el dólar estadounidense, la Compañía puede subestimar los precios específicos que pueda cobrar por los servicios regulados y puede ser incapaz de ajustar sus precios al alza para maximizar sus ingresos regulados.

Resultados de Operación por Segmento

La siguiente tabla muestra los resultados de operación de los aeropuertos, de hotelería y los servicios industriales de la Compañía durante los períodos indicados.

Resultados de Operación por Segmento⁽¹⁾

	Ejercicio terminado al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
	(en miles de pesos, salvo por los porcentajes)		
<i>Destino Metropolitano</i>			
Monterrey:			
Ingresos:			
Servicios aeronáuticos	2,447,993	2,641,052	1,278,255
Servicios no aeronáuticos	649,393	726,684	479,322
Servicios de construcción	232,698	323,035	802,470
Total de ingresos	3,330,084	3,690,771	2,560,047
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	383,309	392,344	254,416
Provisión de mantenimiento mayor	56,985	63,673	78,811
Costos de construcción	232,698	323,035	802,470
Depreciación y amortización	103,454	111,020	122,507
Cuotas de Solidaridad	1,738,583	2,327,084	855,891
Costos de Operación Totales	2,515,029	3,217,156	2,114,095
Utilidad de operación	815,055	473,615	445,952
Margen de operación ⁽¹⁾	24.5%	12.8%	17.4%
<i>Destinos Turísticos</i>			
Acapulco:			
Ingresos:			
Servicios aeronáuticos	182,663	227,954	117,218
Servicios no aeronáuticos	34,279	40,242	27,159
Servicios de construcción	279,099	63,102	29,410
Total de ingresos	496,041	331,298	173,787
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	59,847	61,603	49,893
Provisión de mantenimiento mayor	9,211	9,374	13,536
Costos de construcción	279,099	63,102	29,410
Depreciación y amortización	33,125	43,286	44,780
Cuotas de Solidaridad	71,299	100,121	14,580
Costos de Operación Totales	452,581	277,486	152,199
Utilidad de operación	43,460	53,812	21,588
Margen de operación ⁽¹⁾	8.8%	16.2%	12.4%
Mazatlán:			
Ingresos:			
Servicios aeronáuticos	276,126	321,313	211,184
Servicios no aeronáuticos	46,754	52,857	37,431
Servicios de construcción	31,308	34,572	24,704

Total de ingresos	354,188	408,742	273,319
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	64,062	61,828	38,068
Provisión de mantenimiento mayor	16,297	16,796	13,282
Costos de construcción	31,308	34,572	34,572
Depreciación y amortización	16,594	17,514	18,699
Cuotas de Solidaridad	144,273	225,406	105,593
Costos de Operación Totales	272,534	356,116	210,214
Utilidad de operación	81,654	52,626	63,105
Margen de operación ⁽¹⁾	23.1%	12.9%	23.1%

Zihuatanejo:

Ingresos:			
Servicios aeronáuticos	167,578	191,512	98,645
Servicios no aeronáuticos	22,934	25,596	18,360
Servicios de construcción	13,534	22,876	45,984
Total de ingresos	204,046	239,984	162,989
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	43,740	38,918	29,319
Provisión de mantenimiento mayor	17,228	32,792	40,780
Costos de construcción	13,534	22,876	45,984
Depreciación y amortización	18,266	18,660	19,091
Cuotas de Solidaridad	67,683	83,124	14,855
Costos de Operación Totales	160,451	196,370	150,029
Utilidad de operación	43,595	43,614	12,960
Margen de operación ⁽¹⁾	21.4%	18.2%	8.0%

Destinos Regionales

Chihuahua:

Ingresos:			
Servicios aeronáuticos	364,755	411,392	215,728
Servicios no aeronáuticos	56,128	67,022	46,049
Servicios de construcción	141,546	124,701	30,679
Total de ingresos	562,429	603,115	292,456
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	60,372	68,233	51,254
Provisión de mantenimiento mayor	20,392	34,802	52,396
Costos de construcción	141,546	124,701	30,679
Depreciación y amortización	13,462	17,974	25,274
Cuotas de Solidaridad	222,676	290,026	82,815
Costos de Operación Totales	458,448	535,736	242,418
Utilidad de operación	103,981	67,379	50,038
Margen de operación ⁽¹⁾	18.5%	11.2%	17.1%

Culiacán:

Ingresos:			
Servicios aeronáuticos	539,540	617,978	359,562
Servicios no aeronáuticos	57,313	66,287	51,732
Servicios de construcción	33,888	68,961	68,142
Total de ingresos	630,741	753,226	479,436
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	76,788	80,460	57,683
Provisión de mantenimiento mayor	10,514	8,884	64,627
Costos de construcción	33,888	68,961	68,142
Depreciación y amortización	17,408	18,658	20,887
Cuotas de Solidaridad	346,376	479,985	175,756
Costos de Operación Totales	484,974	656,948	387,095
Utilidad de operación	145,767	96,278	92,341
Margen de operación ⁽¹⁾	23.1%	12.8%	19.3%

Durango:

Ingresos:

Servicios aeronáuticos

	112,310	150,130	79,515
Servicios no aeronáuticos	10,822	13,433	11,083
Servicios de construcción	13,788	36,677	50,202
Total de ingresos	136,920	200,240	140,800
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	24,949	27,964	21,566
Provisión de mantenimiento mayor	13,951	14,506	26,418
Costos de construcción	13,788	36,677	50,202
Depreciación y amortización	6,558	7,537	8,259
Cuotas de Solidaridad	48,335	90,542	24,135
Costos de Operación Totales	107,581	177,226	130,580
Utilidad de operación	29,339	23,014	10,220
Margen de operación ⁽¹⁾	21.4%	11.5%	7.3%

San Luis Potosí:

Ingresos:

Servicios aeronáuticos

Servicios no aeronáuticos

Servicios de construcción

	167,030	174,340	108,045
	30,275	35,631	28,508
	231,726	110,743	58,189
Total de ingresos	429,031	320,714	194,742
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	30,189	35,460	26,288
Provisión de mantenimiento mayor	30,698	26,093	12,962
Costos de construcción	231,726	110,743	58,189
Depreciación y amortización	8,711	12,857	21,569
Cuotas de Solidaridad	88,041	107,623	41,086
Costos de Operación Totales	389,365	292,776	160,094
Utilidad de operación	39,666	27,938	34,648
Margen de operación ⁽¹⁾	9.2%	8.7%	17.8%

Tampico:

Ingresos:

Servicios aeronáuticos	190,502	197,161	74,330
Servicios no aeronáuticos	26,891	28,056	17,414
Servicios de construcción	26,169	61,823	67,530
Total de ingresos	243,562	287,040	159,274
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	46,136	43,969	38,759
Provisión de mantenimiento mayor	8,327	11,593	29,466
Costos de construcción	26,169	61,823	67,530
Depreciación y amortización	8,605	9,218	9,920
Cuotas de Solidaridad	106,706	128,629	3,441
Costos de Operación Totales	195,943	255,232	149,116
Utilidad de operación	47,619	31,808	10,158
Margen de operación ⁽¹⁾	19.6%	11.1%	6.4%

Torreón:

Ingresos:

Servicios aeronáuticos	184,396	201,446	94,892
Servicios no aeronáuticos	22,655	23,683	17,425
Servicios de construcción	19,991	18,343	12,233
Total de ingresos	227,042	243,472	124,550
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	36,732	34,781	24,812
Provisión de mantenimiento mayor	11,198	17,457	19,327
Costos de construcción	19,991	18,343	12,233
Depreciación y amortización	9,426	9,883	10,605
Cuotas de Solidaridad	100,811	131,350	33,913
Costos de Operación Totales	178,158	211,814	100,890
Utilidad de operación	48,884	31,658	23,660
Margen de operación ⁽¹⁾	21.5%	13.0%	19.0%

Zacatecas:

Ingresos:

Servicios aeronáuticos	105,626	141,500	71,292
Servicios no aeronáuticos	11,935	13,945	10,512
Servicios de construcción	9,656	6,843	7,480
Total de ingresos	127,217	162,288	89,284
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	25,056	27,746	22,432
Provisión de mantenimiento mayor	10,230	12,129	1,243
Costos de construcción	9,656	6,843	7,480
Depreciación y amortización	7,460	7,813	8,024
Cuotas de Solidaridad	47,148	76,622	29,349
Costos de Operación Totales	99,550	131,153	68,528
Utilidad de operación	27,667	31,135	20,756
Margen de operación ⁽¹⁾	21.7	19.2%	23.2%

Destinos Fronterizos**Ciudad Juárez:**

Ingresos:

Servicios aeronáuticos	310,892	380,271	199,685
Servicios no aeronáuticos	45,287	55,999	37,736
Servicios de construcción	9,096	17,650	27,949
Total de ingresos	365,275	453,920	265,370
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	49,809	60,977	43,601
Provisión de mantenimiento mayor	30,915	31,050	18,155
Costos de construcción	9,096	17,650	27,949
Depreciación y amortización	11,631	11,799	12,717
Cuota de Solidaridad	174,273	271,070	102,706
Costos de Operación Totales	275,724	392,546	205,128
Utilidad de operación	89,551	61,374	60,242
Margen de operación ⁽¹⁾	24.5%	13.5%	22.7%

Reynosa:

Ingresos:

Servicios aeronáuticos	106,867	113,515	58,010
Servicios no aeronáuticos	14,810	18,240	11,500
Servicios de construcción	144,830	112,031	55,366
Total de ingresos	266,507	243,786	124,876
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	24,833	28,119	21,123
Provisión de mantenimiento mayor	12,690	13,177	21,528
Costos de construcción	144,830	112,031	55,366
Depreciación y amortización	7,909	8,189	9,553
Cuotas de Solidaridad	46,141	55,895	8,135
Costos de Operación Totales	236,403	217,411	115,705

Utilidad de operación	30,104	26,375	9,171
Margen de operación ⁽¹⁾	11.3	10.8%	7.3%

Hoteles**Hotel NH Collection Terminal 2:**

Ingresos:

Servicios no aeronáuticos	246,065	255,393	110,299
Participación en resultados de subsidiaria ⁽²⁾	476	220	226
Total de ingresos	246,541	255,613	110,525
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	156,322	138,742	78,833
Depreciación y amortización	22,969	39,546	40,301
Costos de operación totales	179,291	178,288	119,134
Utilidad de operación	67,250	77,325	(8,609)
Margen de operación ⁽¹⁾	27.3%	30.3%	(7.8)%

Hotel Hilton Garden Inn:

Ingresos:

Servicios no aeronáuticos	100,051	103,474	32,614
Participación en resultados de subsidiaria ⁽²⁾	203	(188)	336
Total de ingresos	100,254	103,286	32,950
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	60,440	59,559	28,438
Depreciación y amortización	10,840	11,382	11,430
Costos de operación totales	71,280	70,941	39,868
(Perdida) utilidad de operación	28,974	32,345	(6,918)
Margen de operación	28.9%	31.3%	(21.0)%

Parque Industrial**Parque Aeroindustrial OMA-Vynmsa**

Ingresos:

Servicios no aeronáuticos	28,190	41,981	56,454
Total de ingresos	28,190	41,981	56,454
Costo de operación:			
Costos y gastos de administración	5,654	6,811	8,751
Depreciación y amortización	14,260	19,548	23,621
Costos de operación totales	19,914	26,359	32,372
Utilidad de operación	8,276	15,622	24,082
Margen de operación	29.4%	37.2%	42.7%

(1) La Compañía calcula el margen de operación de cada aeropuerto u hotel dividiendo la utilidad de operación entre el total de los ingresos generados por dicho aeropuerto.

(2) Los ingresos por participación en subsidiaria son eliminados por completo en el proceso de consolidación.

Resumen de los Resultados Históricos de Operación Consolidados

La siguiente tabla contiene un resumen de los resultados de operación consolidados de la Compañía durante los períodos indicados:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de				
	2018	2019		2020	
	Monto	Monto	% de variación	Monto	% de variación
	(miles de pesos, salvo por los porcentajes)				
Ingresos:					
Servicios aeronáuticos.....	5,140,052	5,752,662	11.9%	2,942,558	(48.8)%
Servicios no aeronáuticos.....	1,625,497	1,819,605	11.9%	1,171,039	(35.6) %
Servicios de construcción	1,141,505	954,834	(16.4) %	1,253,869	31.3%
Total de ingresos	7,907,054	8,527,101	7.8%	5,367,466	(37.1) %
Costos y gastos de operación:					
Costo de los servicios.....	977,896	954,207	(2.4) %	765,958	(19.7) %
Provisión de mantenimiento mayor	248,636	292,324	17.6%	392,531	34.3%
Costos de construcción.....	1,141,505	954,834	(16.4) %	1,253,869	31.3%
Gastos de administración.....	563,151	542,664	(3.6) %	518,059	(4.5) %
Derechos de uso de bienes concesionados.....	319,180	363,561	13.9%	199,202	(45.2) %
Asistencia técnica	172,610	150,108	(13.0) %	81,164	(45.9) %
Depreciación y amortización	351,745	415,252	18.1%	435,344	4.8%
Otros ingresos (gasto)	(205)	(1,155)	463.4%	(128)	(88.9) %
Total de costos y gastos de operación	3,774,518	3,671,795	(2.7) %	3,645,998	(0.7) %
Utilidad de operación	4,132,536	4,855,306	17.5%	1,721,468	(64.5) %
Costo de intereses- neto	(131,466)	(204,772)	55.8%	(308,610)	50.7%
Pérdida cambiaria - neto	(15,488)	(50,878)	228.5%	79,522	N/A
Utilidad de operación antes de impuestos a la utilidad.....	3,985,582	4,599,656	15.4%	1,492,380	(67.6) %
Impuestos a la utilidad	1,121,403	1,372,222	22.4%	394,501	(71.3) %
Utilidad neta consolidada	2,864,179	3,227,434	12.7%	1,097,879	(66.0) %
Otros datos de operación:					
Margen de operación ⁽¹⁾	52.3%	56.9%	N/A	32.1%	N/A
Margen neto ⁽²⁾	36.2%	37.8%	N/A	20.5%	N/A

(1) Utilidad de operación, dividida entre el total de los ingresos, en términos porcentuales.

(2) Utilidad neta consolidada dividida entre el total de los ingresos, en términos porcentuales.

Resultados de Operaciones del Año Concluido el 31 de diciembre de 2020 Comparados con los del Año Concluido el 31 de diciembre de 2019

Ingresos Consolidados

Los ingresos totales en 2020 fueron de \$5,367,466 mil pesos, 37.1% más bajos que los \$8,527,101 mil pesos registrados en 2019, lo que en gran medida se debe a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La suma de ambos ingresos en 2020 disminuyó 45.7% respecto de 2019.

Los ingresos aeronáuticos disminuyeron 48.8% durante 2020 para sumar \$2,942,558 mil pesos en 2020, en comparación con los \$5,752,662 mil pesos en 2019, principalmente debido a una disminución en las tarifas de pasajeros, de \$4,984,390 mil pesos en 2019 a \$2,400,484 mil pesos en 2020, lo que es atribuible a una disminución de 52.3% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos aeronáuticos por unidad de tráfico en 2020 fueron de \$245.3 pesos, un aumento de 3.0% respecto de los \$238.3 pesos en 2019.

Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 35.6%, de \$1,819,605 mil pesos en 2019, a \$1,171,039 mil pesos en 2020 principalmente debido a una disminución de operación en los aeropuertos de la Compañía, atribuible a una disminución del 52.3% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos por terminal de pasajeros aumentaron 34.8%, de \$78.5 pesos en 2019, a \$105.9 en 2020, principalmente debido a una menor reducción en ingresos no aeronáuticos comparada con el tráfico de pasajeros, como resultado de los contratos comerciales de diversificación y actividades complementarias, que establecen una renta mínima garantizada.

Los ingresos generados por servicios de construcción durante 2020 sumaron \$1,253,869 mil pesos, un incremento del 31.3% de los \$954,834 mil pesos contabilizados en 2019, en mayor medida debido al progreso de las mejoras en activos de concesión, principalmente en los aeropuertos de Monterrey, Culiacán, Tampico y San Luis Potosí.

Los ingresos de la Compañía dependen significativamente del volumen de tráfico de pasajeros. Los efectos de la pandemia de COVID-19 resultaron en una reducción significativa en el tráfico de pasajeros durante 2020, como resultado de las medidas adoptadas por los gobiernos de México, E.U.A., y otros países, y de la reducción más amplia de la demanda de viajes aéreos provocada por la pandemia de COVID-19. Aunque la Compañía ha emprendido acciones para recuperar la confianza de los pasajeros, junto con las medidas adoptadas para preservar su liquidez, los efectos adversos continuos de la COVID-19 en las operaciones de la Compañía siguen siendo inciertos y la continuación de la reducción de la demanda de viajes aéreos podría tener un efecto material adverso en el negocio, los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez de la Compañía. Para más información, véase “Factores de Riesgo”-“Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía” - “El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.”.

Ingresos por Segmento

Con base en cada aeropuerto, los principales contribuidores a los ingresos totales de 2020 fueron: el aeropuerto de Monterrey (\$2,560,047 mil pesos), el aeropuerto de Culiacán (\$479,436 mil pesos), el aeropuerto de Chihuahua (\$292,456 mil pesos), el aeropuerto de Mazatlán (\$273,319 mil pesos), el aeropuerto de Ciudad Juárez (\$265,370 mil pesos), el aeropuerto de San Luis Potosí (\$194,742 mil pesos), y el aeropuerto de Acapulco (\$173,787 mil pesos). Con base en su contribución a los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de 2020, los principales contribuidores fueron: el aeropuerto de Monterrey (\$1,757,577 mil pesos), el aeropuerto de Culiacán (\$411,294 mil pesos), el aeropuerto de Chihuahua (\$261,777 mil

pesos), el aeropuerto de Mazatlán (\$248,615 mil pesos), el aeropuerto de Ciudad Juárez (\$237,421 mil pesos), el aeropuerto de Acapulco (\$144,377 mil pesos) y el aeropuerto de San Luis Potosí (\$136,553 mil pesos). Históricamente, los aeropuertos de Monterrey, Culiacán y Chihuahua han sido nuestros tres principales contribuidores a los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos; esperamos que esta tendencia se mantenga en el futuro.

Destino Metropolitano

En el aeropuerto de Monterrey, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 51.6%, de \$2,641,052 mil pesos en 2019, a \$1,278,255 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 54.9% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 55.3% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 34.0%, de \$726,684 mil pesos en 2019 a \$479,322 mil pesos en 2020, principalmente debido a disminuciones de 70.2% en el estacionamiento de vehículos, de 42.7% y de 54.1% en operadores minoristas. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 47.8%: de \$3,367,736 mil pesos en 2019 a \$1,757,577 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 11.3%, de \$287.9 pesos en 2019 a \$320.5 pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

Destinos Turísticos

En el aeropuerto de Acapulco, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 48.6%, de \$227,954 mil pesos en 2019 a \$117,218 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 52.1% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 54.8% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 32.5%, de \$40,242 mil pesos en 2019, a \$27,159 mil pesos en 2020, principalmente debido a disminuciones de 45.6% en operaciones minoristas, de 28.8% en renta de automóviles y de 35.9% en alimentos y bebidas. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 46.2%, de \$268,196 mil pesos en 2019 a \$144,377 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 19.1%, de \$305.3 pesos en 2019, a 363.7 en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

En el aeropuerto de Mazatlán, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 34.3%, de \$321,313 mil pesos en 2019, a \$211,184 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 36.6% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 36.2% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 29.2%, de \$52,857 mil pesos en 2019 a \$37,431 mil pesos en 2020, principalmente debido a disminuciones de 32.8% en operaciones minoristas, 39.5% en ingresos de promotores de tiempo compartido, y 46.3% de ingresos por estacionamiento de automóviles. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 33.6%, de \$374,170 mil pesos en 2019 a \$248,615 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 2.3%, de \$316.4 pesos en 2019, a \$323.7 en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

En el aeropuerto de Zihuatanejo, los ingresos aeronáuticos disminuyeron de \$191,512 mil pesos en 2019, a \$98,645 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 52.2% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 49.2% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 28.3%, de \$25,596 mil pesos en 2019, a \$18,360 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 34.7% en operaciones minoristas, 20.6% en ingresos por arrendamiento de vehículos y 51.9% en ingresos por estacionamiento de automóviles. La suma de los

ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 46.1%, de \$217,108 mil pesos en 2019, a \$117,005 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 6.2%, de \$346.0 pesos en 2019, a \$367.4 en 2020.

Destinos Regionales

En el aeropuerto de Chihuahua, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 47.6%, de \$411,392 mil pesos en 2019, a \$215,728 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 52.0% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 51.9% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 31.3%, de \$67,022 mil pesos en 2019, a \$46,049 mil pesos en 2020, principalmente debido a disminuciones de 55.8% en ingresos por estacionamiento de vehículos, 38.3% en ingresos de renta de automóviles y de 44.4% en alimentos y bebidas. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 45.3%, de \$478,414 mil pesos en 2019, a \$261,777 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 7.8%, de \$271.0 pesos en 2019, a \$292.1 pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros. En el aeropuerto de Culiacán, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 41.8%, de \$617,978 mil pesos en 2019, a \$359,562 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 43.9% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 44.2% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 22.0%, de \$66,287 mil pesos en 2019, a \$51,732 mil pesos en 2020, principalmente debido a disminuciones de 54.8% en ingresos por estacionamiento de vehículos, de 14.8% en alimentos y bebidas, y de 44.3% salas VIP. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 39.9%, de \$684,265 mil pesos en 2019 a \$411,294 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 5.8%, de \$272.8 pesos en 2019, a \$288.5 en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

En el aeropuerto de Durango, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 47.0%, de \$150,130 mil pesos en 2019, a \$79,515 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 51.6% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 48.5% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 17.5%, de \$13,433 mil pesos en 2019, a \$11,083 mil pesos, principalmente debido a una disminución de 47.6% en ingresos por estacionamiento de vehículos, 58.4% en operaciones minoristas y 21.9% en alimentos y bebidas. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 44.6%, de \$163,563 mil pesos en 2019, a \$90,598 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 7.7%, de \$308.4 pesos en 2019, a \$332.1 pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

En el aeropuerto de San Luís Potosí, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 38.0%, de \$174,340 mil pesos en 2019, a \$108,045 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 43.8% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 51.9% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 20.0%, de \$35,361 mil pesos en 2019, a \$28,508 mil pesos en 2020, principalmente debido a disminuciones de 57.3% en ingresos por estacionamiento de vehículos, 50.3% en salas VIP, y de 9.5% en arrendamiento de vehículos. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 35.0%, de \$209,971 mil pesos en 2019, a \$136,553 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 8.7%, de \$237.3 pesos en 2019, a \$258.0 pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

En el aeropuerto de Tampico, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 62.3%, de \$197,161 mil pesos en 2019, a \$74,330 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 69.5% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 63.4% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 37.9%, de \$28,056 mil pesos en 2019, a \$17,414 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 59.0% en ingresos de estacionamiento de vehículos, de 33.2% en ingresos por arrendamiento de vehículos, y 70.8% en bebidas y alimentos. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 59.3%, de \$225,217 mil pesos en 2019, a \$91,744 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 10.8%, de \$303.0 pesos en 2019, a \$335.7 pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros. En el aeropuerto de Torreón, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 52.9%, de \$201,446 mil pesos en 2019, a \$94,892 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 56.7% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 54.7% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 26.4%, de \$23,683 mil pesos en 2019, a \$17,425 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 58.7% en ingresos por estacionamiento de vehículos, 50.8% en operaciones minoristas, y 14.9% en arrendamiento de vehículos. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 50.7%, de \$225,129 mil pesos en 2019, a \$112,317 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico disminuyó 9.3%, de \$312.8 pesos en 2019, a \$341.8 pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

En el aeropuerto de Zacatecas, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 49.6%, de \$141,500 mil pesos en 2019, a \$71,292 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 52.1% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 51.1% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 24.6%, de \$13,945 mil pesos en 2019, a \$10,512 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 54.0% en ingresos por estacionamiento de vehículos, 37.1% por operaciones minoristas y 24.4% por alimentos y bebidas. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 47.4%, de \$155,445 mil pesos en 2019, a 81,804 en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico en el aeropuerto de Zacatecas aumentó 7.7%, de \$325.4 pesos en 2019, a \$350.5 pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

Destinos Fronterizos

En el aeropuerto de Ciudad Juárez, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 47.5%, de \$380,271 mil pesos en 2019, a \$199,685 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 49.6% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 50.5% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no aeronáuticos disminuyeron 32.6%, de \$55,999 mil pesos en 2019, a 37, 736 en 2020, principalmente debido a una disminución de 44.3% en ingresos por estacionamiento de vehículos, 46.5% en alimentos y bebidas y 33.4% en arrendamiento de vehículos. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 45.6%, de \$436,270 mil pesos en 2019, a 237,421 en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 7.1%, de \$265.5 pesos en 2019, a 284.3 en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

En el aeropuerto de Reynosa, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 48.9%, de \$113,515 mil pesos en 2019, a \$58,010 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 50.8% en las tarifas de pasajeros como resultado de una disminución de 52.3% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos no

aeronáuticos disminuyeron 37.0%, de \$18,240 mil pesos en 2019, a \$11,500 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 45.6% en ingresos por estacionamiento de vehículos, 24.8% en arrendamientos de vehículos y 67.6% en alimentos y bebidas. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos disminuyó 47.2%, de \$131,755 mil pesos en 2019, a \$69,510 mil pesos en 2020. La suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por unidad de tráfico aumentó 10.0%, de \$271.0 pesos en 2019, a \$298.2 pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de los ingresos no aeronáuticos inferior a la de los ingresos aeronáuticos, en comparación con la disminución del tráfico de pasajeros.

Hoteles

En el Hotel NH Collection en la Terminal 2, los ingresos totales disminuyeron 56.8%, de \$255,393 mil pesos en 2019, a \$110,299 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de en la tasa de ocupación promedio anual, de 84.1% en 2019 a 40.2% en 2020. Los ingresos en el Hotel NH Collection en la Terminal 2 dependen del tráfico de pasajeros que viaja hacia y desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

En Hotel Hilton Garden Inn del aeropuerto de Monterrey, los ingresos totales disminuyeron 68.5%, de \$103,474 mil pesos en 2019, a \$32,614 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en la tasa de ocupación promedio anual, de 77.7% en 2019, a 36.1% en 2020. Los ingresos en el Hotel Hilton Garden Inn dependen del tráfico de pasajeros que viaja hacia y desde el aeropuerto internacional de Monterrey

El alcance total del impacto actual del COVID-19 en los resultados operativos y financieros a largo plazo de la Compañía dependerá de los acontecimientos futuros, incluidos los que están fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y la velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la introducción y la propagación de nuevas variantes del virus, que pueden ser resistentes a las vacunas actualmente aprobadas, los requisitos de pruebas de pasajeros, los mandatos de cubrebocas u otras restricciones a los viajes, todo lo cual es muy incierto y no se puede predecir con certeza. Incluso en los casos en los que se han levantado o disminuido las advertencias y restricciones formales, el aumento de la propagación o el resurgimiento del COVID-19 podría dar lugar a la reintroducción o al aumento de dichas advertencias y restricciones formales. Esperamos que la pandemia de COVID-19 siga afectando gravemente a los países y regiones donde operamos en 2021. El 6 de abril de 2020, la Compañía suspendió temporalmente los servicios del Hotel Hilton Garden Inn hasta el 6 de julio de 2020 debido a la baja ocupación. La Compañía espera reabrir el Hotel Hilton Garden Inn tan pronto como se levante la suspensión de las actividades no esenciales en México. Para más información, véase “Factores de Riesgo”- “Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía” - “La Compañía afronta riesgos asociados con la diversificación de sus actividades, mismos que podrían llevar a la inhabilidad de la Compañía de recuperar dichas inversiones conforme con lo planeado”.

Parque Industrial

En Parque Industrial OMA-VYNMSA, los ingresos totales aumentaron 34.5%, de \$41,981 mil pesos en 2019, a \$56,454 mil pesos en 2020, principalmente debido a un incremento en el número de almacenes comerciales arrendados. La construcción de un almacén adicional con un área de 4,849 metros cuadrados fue completada en enero de 2021.

Resultados Operativos

Costo de Servicios

El costo de los servicios de la Compañía disminuyó 19.7%, de \$954,207 mil pesos en 2019, a \$765,958 mil pesos en mayor medida como resultado de nuestras iniciativas de reducción de gastos que resultaron en disminuciones de 30.6%, principalmente como resultado de la disminución en consumo de energía de 19,556 mil KwH, equivalente a una reducción de 32.5%, comparado con 2019, y en una reducción de 29.6% en mantenimiento, cuotas y otros. Adicionalmente, el costo por servicios de hotelería disminuyó 64.2% como resultado de una menor tasa de ocupación en los hoteles durante 2020. Al ser un porcentaje de la suma de las ganancias aeronáuticas y no aeronáuticas, el costo de los servicios incrementó 12.6% en 2019 a 18.6% en 2020, Para mayor información sobre la iniciativa de disminución de costos implementada en 2020, véase *Factores de Riesgo*”-“*Riesgos relacionados con las Actividades de la Compañía*” - “*El brote de COVID-19 ha tenido, y puede seguir teniendo, un impacto negativo en la economía mundial y en los negocios, operaciones y resultados de la Compañía.*

Provisión principal de mantenimiento

Nuestra provisión principal de mantenimiento aumentó, de \$292,324 mil pesos en 2019, a \$392,531 mil pesos en 2020, debido al reconocimiento de trabajos de mantenimiento principal incluidos en el nuevo Programa Maestro de Desarrollo de 2021-2025, aprobado en noviembre de 2020 .

Gastos Administrativos

Los gastos administrativos de la Compañía disminuyeron 4.5%, de \$542,664 mil pesos en 2019, a \$518,059 mil pesos en 2020, principalmente debido a disminuciones de 12.5% en gastos de pagos a consultores y otros proveedores de servicios profesionales y 70.8% en gastos de viajes.

Cuota de Asistencia Técnica

La cuota de asistencia técnica de la Compañía, que se paga en dólares de E.U.A., disminuyó 45.9%, de \$150,108 mil pesos en 2019, a \$81,164 mil pesos, debido a una disminución de la utilidad de operación antes de impuestos, intereses, depreciaciones y amortizaciones (*EBITDA*), la base para su cálculo.

Impuesto por Concesión

El impuesto por concesión de la Compañía disminuyó 45.2%, de \$363,561 mil pesos en 2019, a \$199,202 mil pesos en 2020, como resultado de una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Depreciación y Amortización

El incremento de la Compañía de 4.8% en depreciación y amortización, de \$415,252 mil pesos en 2019, a \$435,344 mil pesos en 2020, principalmente se debió a un incremento en la inversión para mejorar los activos las concesiones durante 2020.

Ganancias de Operaciones

De manera consolidada, nuestras ganancias por operaciones disminuyeron 64.5%, de \$4,855,306 mil pesos en 2019, a \$1,721,468 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución de 37.1% en ingresos. El margen de operación de la Compañía disminuyó, de 56.9% en 2019, a 32.1% en 2020 y, al solo tomar en consideración la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, el margen de operación de la Compañía disminuyó, de 64.2% en 2019, a 41.8% en 2020.

Ganancias de Operación por Segmento

Las cifras presentadas en esta sección consideran las operaciones intercompañías descritas antes en el “Punto 5. Revisión Operativa y Financiera y Prospectos – Resultados Operativos – Cuotas de Solidaridad”. Además, las cifras de los costos de operación excluyen los costos de construcción, que se eliminaron junto con los ingresos de construcción.

Con base en cada aeropuerto, los contribuidores principales a las ganancias operativas en 2020 fueron: el aeropuerto de Monterrey (\$445,952 mil pesos), el aeropuerto de Culiacán (\$92,341 mil pesos), el aeropuerto de Mazatlán (\$63,103 mil pesos), el aeropuerto de Ciudad Juárez (\$60,241 mil pesos), el aeropuerto de Chihuahua (\$50,038 mil pesos) y el aeropuerto de San Luis Potosí (\$36,648 mil pesos).

Destinos Metropolitanos

Las ganancias de operación en el aeropuerto de Monterrey disminuyeron 5.8%, de \$473,615 mil pesos en 2019, a \$445,952 mil en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en las cuotas de solidaridad, de \$2,237,084 mil pesos en 2019, a \$855,891 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularlas y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Destinos Turísticos

Las ganancias de operación del aeropuerto de Acapulco disminuyeron 59.9%, de \$53,812 mil pesos en 2019, a \$21,588 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en la cuota de solidaridad, de \$100,121 mil pesos en 2019, a \$14,580 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularla y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Las ganancias de operación del aeropuerto de Mazatlán incrementaron 19.9%, de \$52,616 mil pesos en 2019, a \$63,105 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en costos de operación. La disminución de costos de operación reflejó principalmente una disminución en la cuota de solidaridad, de \$225,406 mil pesos en 2019, a \$105,593 mil pesos en 2020, debido a una actualización en el método para calcularla y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Las ganancias de operación del aeropuerto de Zihuatanejo disminuyeron 70.3%, de \$43,614 mil pesos en 2019, a \$12,960 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en la cuota de solidaridad, de \$83,124 mil pesos en 2019, a \$14,855 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularla y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Destinos Regionales

Las ganancias de operación del aeropuerto de Chihuahua disminuyeron 25.7%, de \$67,379 mil pesos en 2019, a \$50,038 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en las cuotas de solidaridad, de \$290,026 mil pesos en 2019, a \$82,815 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularlas y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Las ganancias de operación del aeropuerto de Culiacán disminuyeron 4.1%, de \$96,278 mil pesos en 2019, a \$92,341 pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en las cuotas de solidaridad, de \$479,985 mil pesos en 2019, a \$175,756 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularlas y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Las ganancias de operación del aeropuerto de Durango disminuyeron 55.6%, para pasar de \$23,014 mil pesos en 2019, a \$10,220 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en la cuota de solidaridad, de \$90,542 mil pesos en 2019, a \$24,135 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularla y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Las ganancias de operación del aeropuerto de San Luís Potosí aumentaron 24.0%, para pasar de \$27,938 mil pesos en 2019, a \$34,648 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los costos de operación. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en las cuotas de solidaridad, que pasaron de \$107,623 mil pesos en 2019, a \$41,086 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularlas y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Las ganancias de operación del aeropuerto de Tampico disminuyeron 68.1%, para pasar de \$31,808 mil pesos en 2019, a \$10,158 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en la cuota de solidaridad, que pasó de \$128,629 mil pesos en 2019, a \$3,441 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularla y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Las ganancias de operación del aeropuerto de Torreón disminuyeron 25.3%, para pasar de \$31,658 mil pesos en 2019, a \$23,660 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en las cuotas de solidaridad, que pasaron de \$131,350 mil pesos en 2019, a \$33,913 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularlas y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Las ganancias de operación del aeropuerto de Zacatecas disminuyeron 33.3%, para pasar de \$31,135 mil pesos en 2019, a \$20,756 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en la cuota de solidaridad, que pasó de \$76,622 mil pesos en 2019, a \$29,349 en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularla y una disminución en ganancias aeronáuticos y no aeronáuticos.

Destinos Fronterizos

Las ganancias de operación del aeropuerto de Ciudad Juárez disminuyeron 1.8%, para pasar de \$61,374 mil pesos en 2019, a \$60,242 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en las cuotas de solidaridad, que pasaron de \$271,070 mil pesos en 2019, a \$102,706 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularlas y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Las ganancias de operación del aeropuerto de Reynosa disminuyeron 65.2%, para pasar de \$26,375 mil pesos en 2019, a \$9,171 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La disminución en los costos de operación reflejó principalmente una disminución en las cuotas de solidaridad, que pasaron de \$55,895 mil pesos en 2019, a \$8,135 mil pesos en 2020, correspondiente a una actualización en el método para calcularlas y una disminución en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

Hoteles

Las ganancias de operación del Hotel NH Collection en la Terminal 2 disminuyeron de \$77,325 mil pesos en 2019, a una pérdida de \$8,609 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos.

Las ganancias de operación del Hotel Hilton Garden Inn disminuyeron de \$32,345 mil pesos en 2019, a una pérdida de \$6,918 mil pesos en 2020, principalmente debido a una disminución en los ingresos.

Parque Industrial

Las ganancias de operación del Parque Industrial OMA-VYNMSA Industrial Park aumentaron de \$15,622 mil pesos en 2019, a \$24,082 mil pesos en 2020, lo que se reflejó en un incremento en los ingresos.

Ganancia Cambiaria (Pérdida)

Tuvimos una ganancia cambiaria neta de \$79,522 mil pesos en 2020, en comparación con una pérdida de \$50,878 mil pesos en 2019, principalmente debido a la depreciación del peso mexicano en relación con dólares de E.U.A. en los flujos de efectivo en dólares de la Compañía. El tipo de cambio utilizado para convertir las obligaciones denominadas en pesos a dólares de E.U.A., fue de \$19.9087 pesos por 1.00 dólares de E.U.A., al 31 de diciembre de 2020 y de \$18.8727 pesos por 1.00 dólar de E.U.A., al 31 de diciembre de 2019. El balance de la Compañía denominado en dólares era de \$78,940 mil pesos el 31 de diciembre de 2019, y \$79,552 mil pesos el 31 de diciembre de 2020.

Gastos Netos en Intereses

Los gastos netos en intereses de la Compañía aumentaron 50.7%, de \$204,772 mil pesos en 2019, a \$308,610 mil pesos en 2020, como resultados de gastos por intereses mayores y principalmente debido a la reversión de la provisión de mantenimiento mayor, así como a una reducción de los ingresos por intereses derivados de las tasas de intereses a la baja. Durante 2020, las tasas anualizadas de interés de Certificados de la Tesorería de la Federación a corto plazo de 28 días disminuyeron consistentemente de 7.3% en el 1 de enero de 2020 a 4.2% en el 31 de diciembre de 2020, con un promedio anual de 5.3%.

Impuesto sobre la Renta

La Compañía registra gastos de impuesto sobre la renta de \$394,501 mil pesos en 2020, en comparación con el mismo gasto por la suma de \$1,372,222 mil pesos en 2019, principalmente debido a una disminución en ingresos que resulta en una tasa efectiva de impuestos más baja.

El impuesto sobre la renta actual de la Compañía disminuyó de \$1,329,867 mil pesos en 2019, a \$480,232 en 2020, como resultado de menores ingresos.

Nuestra tasa efectiva de impuestos fue de 29.8% en 2019 y 26.4% en 2020. Las tasas efectivas de impuestos en 2019 y 2020 difirieron de la tasa legal de 30%, debido a las diferencias permanentes, principalmente por los efectos de la inflación para fines fiscales.

Ganancias Netas y Ganancias Integrales

Nuestras ganancias netas disminuyeron 66.0%, \$3,227,434 mil pesos en 2019, a \$1,097,879 mil pesos en 2020. Nuestras ganancias integrales atribuibles a participaciones de control disminuyeron 66.2%, de \$3,210,814 mil pesos en 2019, a \$1,085,231 mil pesos en 2020. Las utilidades por acción fueron de \$2.8038 pesos y las utilidades por ADS fueron de \$22.4304 pesos en 2020.

Resultados de operación para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, en comparación con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018.

Para una comparación de los resultados de las operaciones para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2018, véase el "*Punto 5 - Revisión y perspectivas financieras - Resultados de operaciones para del año concluido el 31 de diciembre de 2019 comparados con los del año terminado el 31 de diciembre de 2018*" de la Forma 20-F del año 2019.

Liquidez y Fuentes de Financiamiento

Fuentes de Liquidez

Históricamente, la Compañía ha cubierto todos sus requerimientos de liquidez, incluyendo sus operaciones y obligaciones conforme a los Programas Maestros de Desarrollo con el flujo de efectivo generado por las operaciones de sus subsidiarias y no incurrió en deudas significativas. La Compañía ha modificado su estrategia para financiar sus proyectos y ha incorporado deuda como un medio para fondar inversiones de capital estratégicas. En el futuro, la Compañía espera continuar cubriendo sus requerimientos de liquidez con flujos de efectivo generado por las operaciones de sus subsidiarias, con la reducción y control de costos y mejoras operativas para maximizar su rendimiento, y mediante deuda adicional para financiar inversiones bajo los Planes Maestros de Desarrollo, otras inversiones y capital de trabajo, y tener una estructura de capital más eficiente.

En noviembre de 2020, recibimos la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la AFAC, del Programa Maestro de Desarrollo para los trece aeropuertos de la Compañía, correspondiente al periodo 2021-2025. Las inversiones totales aprobadas ascienden a \$12,586,901 mil pesos al 31 de diciembre de 2020. Como resultado, La Compañía considera, que los flujos de efectivo de las operaciones son suficientes para sus obligaciones operativas actuales; sin embargo, es posible que, de tiempo en tiempo, la Compañía tenga que incurrir en deuda adicional para financiar gastos de inversión de acuerdo con sus obligaciones al amparo del Programa Maestro de Desarrollo, así como otros gastos de inversión estratégicos. A la fecha del presente reporte, la Compañía ha sido capaz de cumplir puntualmente con el servicio de su deuda y otras obligaciones, sin tener que utilizar algún programa disponible de diferimiento de pagos, periodos de gracia, u otras concesiones. Para información acerca de los Programas Maestros de Desarrollo, véase “Punto 4. Información de la Compañía – Programas Maestros de Desarrollo y Gastos de Capital – Regulación de los Ingresos.”

De conformidad con el Programa maestro de desarrollo, de 2021 a 2025 la Compañía anticipa invertir \$12,586,901 mil, de la siguiente manera:

Inversiones Esperadas Bajo Programas Maestros de Desarrollo por Categoría para 2021-2025

	Al 31 de diciembre de					Total
	2021	2022	2023	2024	2025	2021-2025
	(en miles de pesos)					
Expansiones de capacidad de terminales y calidad.....	610,054	1,051,955	1,295,208	1,444,221	1,438,497	5,839,936
Pistas y Plataformas	371,483	441,930	348,335	284,352	135,296	1,581,395
Equipamientos	437,868	527,027	198,793	159,582	217,715	1,540,984
Equipamiento de Seguridad, Protección, y Tecnologías de Información.....	388,412	156,264	544,285	361,149	81,534	1,531,644
Expansión de infraestructura operacional	190,178	176,799	158,040	209,535	313,502	1,048,054
Proyectos para cumplir normas OACI	236,096	139,842	140,53	10,260	9,502	409,753
Otras	331,412	161,252	62,027	41,027	39,418	635,135
Total.....	2,565,502	2,655,068	2,620,741	2,510,125	2,235,465	12,586,901

Las inversiones comprometidas de la Compañía, de conformidad con el Programa Maestro de Desarrollo para el 2021 ascienden a \$2,565,502 mil. Las inversiones comprometidas de la Compañía para 2021 incluyen inversiones para aumentar capacidad y equipamiento, entre otras. Véase “Punto 4 – Información Sobre la Compañía- Planes Maestros de Desarrollo e Inversiones de Capital.”

Flujos de Efectivo

La tesorería de la Compañía monitorea los flujos de efectivo diariamente, mensualmente y anualmente a fin de planear y determinar el manejo, fuentes y uso de los recursos, así como para cumplir con las obligaciones de pago de capital y deuda en todo momento y para mejorar el capital de trabajo y estructura de capital.

Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, la Compañía ha tenido \$2,958,902 mil, \$3,429,873 mil y \$2,958,804 mil en efectivo y equivalentes de efectivo, respectivamente de los cuales 44.3%, 43.4% y 53.0% respectivamente, eran denominados en dólares. La Compañía ha invertido estos recursos en instrumentos financieros de conformidad con su política de inversiones.

En el año 2020, la Compañía generó \$1,303,478 mil en flujos de efectivo provenientes de actividades operativas, de los cuales \$2,569,574 mil corresponden directamente a actividades de operación y fueron compensados principalmente por \$747,867 mil de impuesto a la renta pagado, \$103,704 mil de gastos de mantenimiento mayor y \$94,229 mil de cuentas por cobrar netas. El flujo de efectivo de caja utilizado en actividades de inversión fue de \$1,324,430 mil, principalmente con respecto a inversiones en las concesiones de la Compañía, y el flujo de caja utilizado en actividades de financiamiento fue de \$528,888 mil, principalmente para el pago de \$320,866 mil en intereses y \$150,000 mil en la recompra de acciones.

En 2019, la Compañía generó \$3,716,524 mil en flujos de efectivo provenientes de actividades operativas, de los cuales \$5,554,608 mil corresponden directamente a actividades de operación y fueron compensados principalmente por \$1,324,834 mil de impuesto a la renta pagado, \$305,133 mil de gastos de mantenimiento mayor y \$60,949 mil de cuentas por cobrar netas. El flujo de caja utilizado en actividades de inversión fue de \$952,227 mil, principalmente con respecto a inversiones en las concesiones de la Compañía, y el flujo de caja utilizado en actividades de financiamiento fue de \$2,246,461 mil, principalmente para el pago de \$1,598,681 mil en dividendos y \$327,309 mil en interés.

En 2018, la Compañía generó \$3,709,346 mil en flujos de efectivo provenientes de actividades operativas, de los cuales \$4,764,277 mil corresponden directamente a actividades de operación y fueron compensados principalmente por \$995,258 mil de impuesto a la renta pagado, \$139,320 mil de gastos de mantenimiento mayor y \$59,849 mil de cuentas por cobrar netas. El flujo de caja utilizado en actividades de inversión fue de \$1,088,373 mil, principalmente con respecto a inversiones en las concesiones de la Compañía, y el flujo de caja utilizado en actividades de financiamiento fue \$1,940,463 mil, principalmente para el pago de \$1,605,736 mil en dividendos y \$323,070 mil en interés.

Endeudamiento

Deuda a corto plazo

Al 22 de abril de 2021, la Compañía tenía líneas de crédito disponibles sin utilizar por disposiciones a corto plazo por \$650,000 mil.

Deuda a largo plazo

El 26 de marzo de 2013, la Compañía colocó en el mercado mexicano certificados bursátiles con vencimiento a 10 años, denominados en pesos por \$1,500,000 mil, de conformidad con un contrato que celebró en 2011, mismos que están inscritos en el RNV (“Contrato 2011”). Los intereses son pagados de forma semestral a una tasa fija anual de 6.47%. El monto principal será pagado al vencimiento el 14 de marzo de 2023. Los aeropuertos de Acapulco, Ciudad Juárez, Culiacán, Chihuahua, Mazatlán, Monterrey, Tampico, Torreón y Zihuatanejo actuaron como garantes de dichos certificados. Los fondos netos obtenidos de la emisión se utilizaron para pagar anticipadamente deuda existente y el remanente se utilizó para financiar inversiones comprometidas de conformidad con los Planes Maestros de Desarrollo para los 13 aeropuertos de la Compañía, así como inversiones estratégicas. Los certificados recibieron la calificación mxAA+ de Standard and Poor’s y AA+(mex) de Fitch Ratings, al momento de la emisión, actualmente los certificados tienen una calificación de mxAAA de Standard and Poor’s y AA+ (mex) de Fitch Ratings al momento de la emisión. Actualmente, la deuda a largo plazo de la Compañía cuenta con una calificación mxAAA de Standard and Poor’s y AA+ (mex) de Fitch Ratings y Baa1/Aaa.mx por Moody’s. Las principales obligaciones y eventos de incumplimiento establecidos en el contrato bajo el cual se emitieron dichos certificados bursátiles se describen a continuación (el “Contrato 2013”).

Obligaciones de Hacer y de No Hacer

- La Compañía mantendrá su existencia legal y la de sus garantes y continuará con su negocio.
- La Compañía hará lo necesario para asegurar que sus obligaciones bajo los certificados sean obligaciones directas quirografarias y en caso de concurso, con la misma prioridad que el resto de sus obligaciones directas quirografarias, excepto por aquella prioridad establecida por virtud de ley.
- En caso de un Cambio de Control (como se define en el Contrato 2013), la Compañía se obliga a implementar e iniciar, a través de la BMV una oferta pública de compra respecto de los certificados, dentro de los 15 días hábiles posteriores a la fecha en que ocurra dicho Cambio de Control. La Compañía ofrecerá y los tenedores tendrán el derecho de aceptar la recompra de los certificados que estén en circulación por un precio equivalente al 101% del valor nominal del certificado más los intereses devengados y no pagados a la fecha de la recompra.
- La Compañía no puede fusionarse, escindirse, disolverse o liquidarse, ni permitirá que lo haga cualquiera de sus subsidiarias excepto por (i) fusiones en las que la Compañía o la subsidiaria, según sea el caso, sea la entidad sobreviviente, (ii) fusiones en las que la entidad resultante asuma las obligaciones de la Compañía, (iii) fusiones que no impliquen un Cambio de Control; o (iv) disoluciones y liquidaciones de subsidiarias que la Compañía considere favorables para hacer la estructura corporativa más eficiente y que no deriven directamente en una causal de incumplimiento.
- La Compañía no puede vender, rentar o de cualquier otra forma disponer de Activos Importantes (según dicho término se define en el Contrato 2013) (incluyendo el capital social de cualquiera de sus subsidiarias), ni permitirá que dichas subsidiarias lo hagan, excepto por (i) ventas realizadas en el curso ordinario de sus negocios, (ii) ventas de equipo obsoleto o discontinuado; y (iii) ventas entre subsidiarias o entre la Compañía y sus subsidiarias.
- La Compañía no puede incurrir en gravamen alguno o permitir que sus subsidiarias lo hagan, excepto (i) que sean gravámenes permitidos, o (ii) si con la creación del gravamen, se garantizan de la misma forma las obligaciones derivadas de los certificados.

Causales de Vencimiento Anticipado

- Que la Compañía no pague intereses durante los tres días hábiles siguientes a una fecha de pago.
- Que la Compañía revele al público información financiera, contable o legal, que sea incorrecta o falsa en algún punto importante y dicha información no se corregida dentro de 15 días hábiles después de que cualquier funcionario responsable haya tenido conocimiento de la situación
- Que la Compañía o sus subsidiarias incumplan cualquier obligación contraída por la emisión de los certificados, en el entendido de que es considerado un incumplimiento si la obligación no es cumplida dentro de 30 días calendario después de recibir notificación del representante común de los tenedores especificando el incumplimiento.
- Que los términos y condiciones de las concesiones sean modificadas de tal manera que limiten adversa y significativamente los derechos que actualmente otorgan a la Compañía o a sus subsidiarias o si por cualquier razón una autoridad gubernamental expropia, embarga o rescata las instalaciones y operaciones de cualquier aeropuerto operado por la Compañía mediante una resolución definitiva e inapelable, o si alguna concesión es revocada y terminada por resolución definitiva e inapelable.
- Que la Compañía o sus subsidiarias, en una fecha indicada para ello, no realicen el pago de principal o intereses de cualquier deuda importante o si una causal de incumplimiento es declarada respecto de cualquier deuda importante que obligue a la Compañía o a sus subsidiarias a pagar una cantidad mayor a US\$10.0 millones o su equivalente en cualquier otra moneda previo a que dicha deuda fuese exigible.
- Que la Compañía o sus subsidiarias sean declaradas en concurso mercantil mediante sentencia definitiva e inapelable o si la Compañía o sus subsidiarias reconoce por escrito la imposibilidad de hacer frente a sus deudas a la fecha en que las mismas sean exigibles.
- Que se dicte sentencia definitiva en contra de la Compañía o sus subsidiarias que en lo individual o conjuntamente con otra sentencia definitiva, excedan US\$10.0 millones o su equivalente en otra moneda, y dicho monto no sea pagado o garantizado dentro de 30 días calendario.
- Que la Compañía rechace, cuestione o dispute la validez o exigibilidad de los certificados.
- Que la Compañía no comience o realice la oferta de recompra cuando ocurra un Cambio de Control.
- Que en el trigésimo día hábil posterior a que los estados financieros anuales auditados se encuentren a disposición del público, los certificados no se encuentran garantizados por garantes que cumplan con los requisitos mínimos.

A la fecha de este reporte anual, la Compañía se encuentra en cumplimiento con estas restricciones y no ha ocurrido evento alguno que sea considerado una causal de vencimiento anticipado. Los contratos de crédito o contratos que evidencien deuda de la Compañía no contienen obligaciones financieras.

La Compañía a través de siete de sus aeropuertos mantiene líneas de crédito con Private Export Funding Corporation (garantizadas por el Ex-Im Bank) por US\$20.4 millones, de conformidad con contratos de fechas 15 de octubre de 2010 y 14 de diciembre de 2010, válidos hasta el 21 de diciembre de 2021. Al 31 de diciembre de 2020, el saldo de los créditos era US\$678,000. Las líneas de crédito están

garantizadas por equipo para revisión de equipaje documentado adquirido por los aeropuertos en 2011. La tasa de interés es LIBOR a tres meses más 125 puntos base.

El 16 de junio de 2014, la Compañía emitió \$3,000,000 mil en certificados bursátiles con vencimiento a siete años, a una tasa fija del 6.85%, que fueron inscritos en el RNV. El propósito de la emisión fue fijar los pagos de intereses y ampliar el perfil de vencimientos de la deuda mediante el pago anticipado de los \$1,300,000 mil en certificados bursátiles emitidos en el Contrato 2011, así como financiar los Programas Maestros de Desarrollo e inversiones estratégicas. Los certificados bursátiles a tasa variable emitidos bajo el Contrato 2011 fueron pagados el 11 de julio de 2014. Los principales convenios y los eventos de incumplimiento de conformidad con el cual se emitieron estos certificados bursátiles (el "Contrato 2014") son sustancialmente similares a los del Contrato 2013. El 19 de abril de 2020, los certificados bursátiles emitidos al amparo del Contrato 2014 fueron amortizados.

El 16 de abril de 2021, La Compañía emitió \$1,000,000 miles de pesos en certificados bursátiles, los cuales califican como bonos verdes a cinco años que fueron inscritos en el Registro Nacional de Valores y que cotizan en el mercado mexicano de conformidad con un contrato que celebró en dicha fecha (el "Contrato 2021 de Certificados Bursátiles Verdes de Tasa Variable"). Los pagos de intereses se realizan cada 28 días a una tasa de interés anual variable de TIEE 28 + 0.75%. El monto principal será pagado al vencimiento el 10 de abril de 2026. Los aeropuertos de Monterrey, Culiacán y Chihuahua actúan como avales bajo estos certificados bursátiles. El propósito de la emisión es financiar inversiones verdes de acuerdo con los Programas Maestros de Desarrollo para 2021-2025. Los certificados bursátiles recibieron calificaciones de Baa1/Aaa.mx por Moody's y AAA(mex) por Fitch Ratings al momento de la emisión.

- Como parte del proceso de emisión de los certificados bursátiles verdes, en marzo de 2021, la Compañía creó un Marco de Certificados Bursátiles Verdes (el "Marco"), con el fin de cumplir con los compromisos establecidos en el mismo y financiar proyectos que proporcionen beneficios ambientales para apoyar la estrategia y la visión empresarial de la Compañía. De acuerdo con el Marco, la compañía puede emitir certificados bursátiles, cuyos ingresos se utilizan para financiar proyectos verdes elegibles, tal y como se definen en el mismo. El Marco se ajusta a los Principios de los Bonos Verdes (GBP) 2018 de la Asociación Internacional de Mercados de Capitales ("ICMA") y también describe la manera en que un bono verde emitido por la Compañía apoya y contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sustentable de las Naciones Unidas.
- La mayor parte de los recursos del bono verde se centran en proyectos de energía renovable y eficiencia energética, especialmente en la implementación de energía solar en todos los aeropuertos de la Compañía, así como en otros proyectos que reducen el consumo de energía. Para garantizar una aplicación adecuada, la Compañía ha creado un Grupo de Trabajo sobre el Bono Verde, que es responsable de la revisión y selección de los proyectos que se calificarán como proyectos verdes elegibles. Este grupo está presidido por el Director General de la Compañía y se reunirá semestralmente. Por último, la Compañía designó a Sustainalytics para que realizara una revisión externa del Marco, que emitió su dictamen el 16 de marzo de 2021. Sustainalytics opinó que el Marco es creíble e impactante y se alinea con los cuatro componentes principales de los Principios de los Bonos Verdes (GBP) 2018 de la ICMA. Para obtener más información sobre el marco y el dictamen de Sustainalytics, visite el sitio web de Relaciones con Inversionistas de la Compañía en <http://ir.oma.aero>.

El 16 de abril de 2021, la Compañía emitió certificados bursátiles por un monto de \$2,500,000 miles de pesos a siete años, los cuales fueron inscritos en el Registro Nacional de Valores y cotizan en el mercado mexicano de conformidad con un contrato que se celebró en dicha fecha (el “Contrato 2021 de Certificados Bursátiles de Tasa Fija”). Los pagos de intereses se realizan semestralmente a una tasa de interés anual fija del 7.83%. El monto principal será pagado al vencimiento el 7 de abril de 2028. Los aeropuertos de Monterrey, Culiacán y Chihuahua actúan como avales bajo estos certificados bursátiles. El propósito de la emisión fue extender el perfil de vencimiento de la deuda mediante el prepago de los \$3,000,000 miles de pesos en –certificados bursátiles de tasa fija -emitidos bajo el Contrato 2014. Los certificados bursátiles recibieron calificaciones de Baa1/Aaa.mx por Moody's y AAA(mex) por Fitch Ratings al momento de la emisión.

A continuación, se describen los principales convenios y los supuestos de incumplimiento del Contrato 2021 Certificados Bursátiles Verdes de Tasa Variable y el Contrato 2021 de Certificados Bursátiles de Tasa Fija:

- La Compañía preservará su existencia legal y la de sus avales y mantendrá el negocio en marcha.
- La Compañía hará lo necesario para garantizar que sus obligaciones bajo los certificados bursátiles constituyan obligaciones directas y no garantizadas y que tengan la misma prioridad de pago, en caso de quiebra, que el resto de sus obligaciones directas y no garantizadas, salvo las prioridades establecidas por la ley.
- La Compañía no podrá fusionarse, escindirse, disolverse o liquidarse, ni podrá permitir que ninguna de sus avales se fusione, escinda, se disuelva o se liquide, excepto en el caso de (i) fusiones en las que la Compañía o la subsidiaria, según sea el caso, sea la sociedad que subsiste, y (ii) fusiones en las que la entidad creada por la fusión asuma las obligaciones de la Compañía.
- La Compañía y los avales no podrán vender o de cualquier otra manera disponer de sus activos excepto para (i) las ventas en el curso ordinario del negocio, (ii) las ventas acordadas previo a la emisión de los certificados bursátiles y (iii) las ventas que no causen un efecto material adverso de la Compañía o los avales.
- La Compañía no podrá incurrir ni permitir que sus subsidiarias incurran en ningún gravamen, excepto (i) si se trata de gravámenes permitidos o (ii) si, simultáneamente a la creación de cualquier gravamen, la Compañía garantice sus obligaciones en virtud de los certificados bursátiles, por lo menos, de la misma manera.

Eventos de Incumplimiento

- Si la Compañía no realiza el pago los intereses dentro de los 3 días hábiles siguientes a la fecha de pago correspondiente.
- Si la Compañía o cualquiera de los avales es declarada en insolvencia o si la Compañía o cualquiera de nuestras subsidiarias admite por escrito su incapacidad para pagar sus deudas al vencimiento.
- Si la Compañía o cualquiera de los avales impugna la validez o aplicabilidad de los certificados bursátiles.
- Si la Compañía divulga al público información financiera, contable o jurídica que sea incorrecta o falsa en algún aspecto importante, y dicha información no se corrige en un plazo de 10 días hábiles a partir de la fecha en que cualquier funcionario responsable tuvo conocimiento de dicha situación.
- Si los términos y condiciones de las concesiones se modifican de tal manera que limiten o afecten negativa y significativamente los derechos que actualmente fueron otorgados a la

Compañía o sus subsidiarias, o si, por cualquier razón, una autoridad gubernamental confisca, rescata o embarga las instalaciones y operaciones de un aeropuerto operado por la Compañía mediante una resolución definitiva e inapelable o si una concesión es revocada y terminada mediante una resolución definitiva e inapelable.

- Si la Compañía o cualquiera de los avales no realiza algún pago en una fecha de pago de principal o de los intereses de cualquier deuda importante o si se declara un evento de incumplimiento con respecto a cualquier deuda importante que obligue a la Compañía o a sus subsidiarias a pagar una cantidad superior a US\$20 millones o su equivalente en cualquier otra divisa antes del vencimiento previsto de dicha deuda.
- Si la Compañía o cualquiera de los avales incumple alguna de las obligaciones contraídas con la emisión de certificados bursátiles, entendiéndose que se considera un incumplimiento de las obligaciones si no se subsana en el plazo de 30 días naturales a partir de la fecha en que la Compañía reciba una notificación del representante común de los tenedores en la que se especifique el incumplimiento de la obligación.
- Si se emite cualquier resolución judicial definitiva contra la Compañía o cualquiera de los avales que, individual o conjuntamente con cualquier otra resolución judicial definitiva, supere el importe de US\$20 millones o su equivalente en otras divisas, y dicho importe no fuera pagado o garantizado en un plazo de 30 días naturales.

A la fecha del presente reporte anual, la Compañía ha cumplido con estas obligaciones y no se ha producido algún evento de incumplimiento.

La Compañía no utilizó las líneas de crédito revolventes a su disposición ni realizó algún levantamiento de capital en los mercados públicos o privados para hacer sus necesidades de liquidez como consecuencia de la pandemia COVID-19.

Deuda Total

La siguiente tabla contiene la deuda total de la Compañía al cierre de los periodos indicados:

<u>Al 31 de diciembre de</u>	<u>Endeudamiento</u>
	(en miles de pesos)
2018	4,584,594
2019	4,543,609
2020	4,510,388

Instrumentos Financieros Derivados

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía no fue parte de, ni es tenedor de instrumentos financieros derivados algunos.

Otras restricciones

Al 31 de diciembre de 2020, las restricciones impuestas por los documentos de crédito no afectaron la habilidad de solventar obligaciones de capital y efectivo.

Principales Políticas y Procedimientos de Tesorería

La operación de la tesorería se basa en diversas políticas, con las que la Compañía estuvo en cumplimiento al 31 de diciembre de 2020. Las políticas más significativas que actualmente están vigentes son las siguientes:

Inversiones en Instrumentos Financieros. La Compañía deberá invertir su saldo en efectivo en un portafolio seguro y diversificado, que incluya inversiones a diversos plazos y con diversas instituciones financieras, de conformidad con lo siguiente:

- La Compañía deberá invertir en instrumentos con una calificación crediticia mínima de MxAA en México, o su equivalente de una calificadora reconocida.
- El plazo de inversión no deberá exceder de 180 días.
- No más del 50% de efectivo consolidado deberá invertirse en una sola institución financiera.
- La institución financiera en con la que se haga la inversión deberá estar reconocida en el mercado mexicano, registrada ante la CNBV y deberá tener utilidades los últimos tres ejercicios con una calificación crediticia de MxA en México, o su equivalente de una calificadora reconocida.

Inversiones en Instrumentos Financieros Extranjeros. La Compañía deberá invertir su saldo en efectivo en dólares estadounidenses en un portafolio seguro y diversificado, que incluya inversiones a diversos plazos y con diversas instituciones financieras, de acuerdo con lo siguiente:

- La Compañía deberá invertir en instituciones financieras reconocidas por las leyes bajo la regulación de los E.U.A., y por la Reserva Federal (FED), un mínimo de capital de los accionistas de US\$500 millones, una calificación crediticia mínima no garantizada de A2 (calificación global) por Moody's o A (calificación global) por Standard and Poor's.
- La Compañía invertirá en instrumentos como certificados de depósito, depósitos de cheques, cuentas corrientes o fondos del mercado monetario con la máxima calificación crediticia de Moody's o Standard and Poor's a través de una cuenta de inversión de la Institución Financiera Extranjera Autorizada.
- El periodo de inversión nunca superará los 90 días.

Endeudamiento. La Compañía deberá cumplir con cualquier restricción de deuda establecida en sus contratos de deuda y en los de sus partes relacionadas que incluyan alguna restricción respecto del nivel de endeudamiento de la Compañía.

Instrumentos Financieros Derivados. La Compañía sólo podrá invertir en instrumentos financieros derivados que sean estrictamente para cobertura, con el objetivo de fijar un costo financiero máximo y que se establezcan en valor nacional. La efectividad de los instrumentos financieros derivados deberá ser probada, el tipo de cobertura deberá ser designada y los cálculos del valor en riesgo o su equivalente deberán ser validados por un tercero. La contraparte deberá tener una calificación crediticia mínima de MxAA en México o su equivalente de una calificadora reconocida.

Operaciones con Partes Relacionadas. Las operaciones con partes relacionadas se deberán realizar en términos de mercado en conformidad con la opinión de un experto externo. Las operaciones con partes

relacionadas que excedan de \$1,500 mil en una sola operación o \$10,000 mil en una serie de operaciones, deberán ser autorizadas por el Consejo de Administración.

Préstamos entre Afiliadas. Los préstamos entre afiliadas serán únicamente verticales (de la compañía controladora a su subsidiaria o viceversa) y nunca horizontales (entre subsidiarias). Dichos préstamos deberán hacerse a tasas de mercado y dentro de los parámetros establecidos en estudios de precios de transferencia anuales.

Pagos a Prestadores de Servicios. Los pagos a prestadores de servicios deberán hacerse dentro de 30 días calendario después de que se reciba la factura; en el entendido que puede haber casos especiales en los que dicho periodo sea acortado o extendido.

Recompra de Acciones. La Compañía lleva a cabo la recompra de sus acciones de conformidad con diversas políticas, incluyendo sin limitarse a: (i) estar al día en el pago de dividendos acumulativos a las acciones serie BB; (ii) estar al día en el pago de obligaciones derivadas de instrumentos de deuda registrados en el RNV; (iii) comprar las acciones a valor de mercado, excepto en relación con ofertas públicas o subastas autorizadas por la CNBV; y (iv) asegurarse que no haya eventos relevantes que no se hubiesen revelado al público inversionista.

Principales Usos de Capital

Recursos

Los recursos de capital de la Compañía son utilizados principalmente para cumplir con los Programas Maestros de Desarrollo (que incluyen inversiones de capital, mantenimiento mayor, y otros gastos) e inversiones necesarias para sustentar el crecimiento de sus negocios.

La siguiente tabla detalla las inversiones hechas durante 2018, 2019 y 2020 y su clasificación en los estados financieros consolidados de la Compañía para dichos periodos.

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de,		
	2018	2019	2020
	(en miles de pesos)		
Inversiones de capital conforme a los Programas Maestros de Desarrollo	1,141,504	954,834	1,253,869
Otras inversiones de capital.....	172,859	94,090	147,614
Inversiones de Capital Totales.....	1,314,363	1,048,924	1,401,483
Inversiones realizadas en mantenimiento mayor ⁽¹⁾	139,320	305,133	103,704
Otras inversiones conforme a los Programas Maestros de Desarrollo	3,727	4,526	1,050
Inversiones conforme a los Programas Maestros de Desarrollo y otras inversiones ⁽²⁾	1,457,410	1,358,585	1,506,237

(1) Los montos revelados en esta tabla hacen referencia a incrementos en las inversiones en activos fijos de la Compañía, y representan tanto gasto en efectivo pagado como adiciones de capital, los cuales se encuentran incluidos en sus cuentas por pagar a partir de la fecha de cierre de cada periodo, toda vez que el efectivo requerido para las adiciones de capital aún no ha sido pagado.

(2) Cantidades representan erogaciones de efectivo para mantenimiento, mismas que son previstas en la provisión de mantenimiento mayor.

En 2020, la Compañía gastó \$1,401,483 en inversiones de capital principalmente en relación con trabajos de mejoras a sus terminales e infraestructura de operaciones. En 2019, la Compañía gastó

\$1,048,924 en inversiones de capital principalmente en relación con trabajos de mejoras a sus terminales. En 2018, la Compañía gastó \$1,314,363 mil en inversiones de capital, principalmente para trabajos de mejoras a sus terminales.

Actualmente la Compañía contempla fondear las inversiones comprometidas conforme a sus Planes Maestros de Desarrollo y capital de trabajo requeridos por su operación de negocios mediante flujos de efectivo generados por sus operaciones, así como mediante la emisión de deuda adicional según la administración lo considere necesario para cumplir con sus obligaciones, bajo los Planes Maestros de Desarrollo. Para una discusión de las obligaciones bajo el Plan Maestro de Desarrollo de la Compañía por favor véase: “Punto 4 – Información Sobre la Compañía- Planes Maestros de Desarrollos y Erogaciones de Capital.”

Programa de Recompra de Acciones

El 21 de abril de 2019, los accionistas de la Compañía autorizaron el uso de una cantidad de hasta \$1,500 millones para la recompra de acciones Serie B hasta la siguiente asamblea anual de accionistas que apruebe los resultados de 2019. El 7 de julio de 2020, los accionistas de la Compañía autorizaron un incremento de la reserva de recompra de acciones de hasta \$1,500 millones y utilizar dicha cantidad para la recompra de acciones Serie B hasta la siguiente asamblea anual de accionistas de accionistas que apruebe los resultados de 2020. El 21 de abril de 2021, los accionistas de la Compañía autorizaron el uso de una cantidad de hasta \$1,500 millones para la recompra de acciones Serie B hasta la siguiente asamblea anual de accionistas que apruebe los resultados de 2021.

El programa de recompra de acciones de la Compañía inició en octubre de 2007. La implementación del programa de recompra de acciones genera entradas o salidas de efectivo dependiendo de la naturaleza de las operaciones (compra o venta). Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018, el programa de recompra de acciones generó un flujo de efectivo de 0, para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, el programa de recompra de acciones generó una salida de efectivo de 244,201 mil, y para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, el programa de recompra de acciones generó una salida de efectivo de 150,000 mil. Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, el número de acciones recompradas en tesorería sumaba 324,507, 2,145,651 y 0 respectivamente. En la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 7 de julio de 2020, los accionistas aprobaron la cancelación de 3,659,417 acciones recompradas y que se encontraban en tesorería.

Principales Políticas Contables Críticas

Los estados financieros consolidados de la Compañía están preparados de conformidad con las NIIF. En la aplicación de las políticas contables, la Compañía efectúa ciertas estimaciones y supuestos, que afectan (i) los importes reportados de algunos de sus activos y pasivos, (ii) la revelación de sus activos y pasivos contingentes a la fecha de sus estados financieros y (iii) los importes reportados de algunos de sus ingresos y gastos durante el periodo reportado. Las estimaciones y opiniones de la Compañía se basan en su experiencia histórica y en varios otros factores razonables que en conjunto sirven como base para la formulación de opiniones en cuanto al valor en libros de sus activos y pasivos. Los resultados reales de la Compañía pueden diferir de los estimados bajo supuestos o condiciones distintas. La Compañía evalúa constantemente sus estimaciones. La Nota 4 a los estados financieros consolidados de la Compañía contiene una descripción de las principales políticas contables seguidas por la misma. El Consejo de Administración aprueba las políticas contables de la Compañía, tomando en consideración la asesoría del Comité de Auditoría. Para más información, consulte la Nota 4 de los estados financieros consolidados de la Compañía. A continuación se incluye una descripción de las políticas contables más importantes que involucran el uso de estimaciones y juicio profesional:

NIIF 16, Arrendamientos.

La NIIF 16 (emitida por el IASB en enero de 2016), que establece requisitos nuevos o modificados en relación con la contabilidad de los arrendamientos. Dicha NIF introduce cambios significativos en la contabilidad del arrendatario, eliminando la distinción entre un arrendamiento operativo y uno financiero, lo que requiere el reconocimiento de un activo para derechos de uso y una obligación de arrendamiento en la fecha de inicio de todos los arrendamientos, excepto aquellos considerados como bienes de corto plazo o de bajo valor. A diferencia de la contabilidad de los arrendatarios, los requisitos para el arrendador permanecen significativamente inalterados. Los detalles de la adopción de la NIIF 16 se describen en la Nota 18 de los estados financieros.

Impuestos sobre la renta diferidos

Los impuestos sobre la renta diferidos de diciembre 31 de 2018, 2019 y 2020, fueron preparados considerando que sólo la Compañía sólo está obligada al pago de ISR.

Adicionalmente, las subsidiarias de la Compañía tienen pérdidas fiscales disponibles para su amortización, además de otros activos diferidos, respecto a los cuales la Compañía determinó serán recuperables. La Compañía ha determinado la recuperación de dichos activos en base a las proyecciones de utilidad gravable en el futuro de la Compañía, la cual incluye inversiones hechas bajo los Programas Maestros de Desarrollo a los que la Compañía se encuentra sujeta, así como las tarifas máximas que la Compañía esté en posibilidades de cobrar, según lo establezca el Gobierno Mexicano.

Beneficios a los Empleados

Pagos a los planes de pensiones definidos son reconocidos como un gasto cuando los empleados han prestado sus servicios y se hacen acreedores de dichas contribuciones.

Para los planes de pensiones definidos, el costo de otorgar los beneficios es determinado usando la unidad de crédito proyectada, con valuaciones actuariales realizadas al final de cada periodo anual de reporte. Nuevas medidas, la inclusión de ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios a las limitaciones en activos (en caso de ser aplicable) y el retorno en los activos del plan (excluyendo intereses), se ven reflejados inmediatamente en el estado de resultados consolidado con un cargo o crédito reconocido en otros resultados integrales en el periodo en el que ocurran.

Contingencias

La Compañía es parte en diversos procedimientos legales. Bajo las NIIF, las obligaciones son reconocidas en los estados financieros cuando es probable que una salida de recursos que acarree beneficios económicos sea requerida para cumplir con la obligación y se pueda hacer un estimado confiable del monto de dicha obligación. Si la pérdida no es ni probable ni estimable, o la probabilidad de una pérdida es remota, no se reconoce cantidad alguna en los estados financieros. Los factores considerados en este análisis se basan en el fondo legal de cada caso, según éste sea sustentado en la opinión de los asesores legales de la Compañía.

Estimación para Cuentas Incobrables

La Compañía reconoce las pérdidas crediticias esperadas (ECL) de cuentas por cobrar comerciales y activos contractuales. Las pérdidas crediticias esperadas en estos activos financieros se estiman utilizando una

matriz de provisiones basada en la experiencia histórica de pérdidas crediticias de la Compañía, ajustada por factores que son específicos de los deudores, incluyendo las condiciones económicas generales.

Vida Útil de Activos de Larga Duración

Los activos de larga duración de la Compañía son las concesiones otorgadas por el Gobierno Mexicano, representadas por un activo intangible, propiedad y equipo, activos tangibles. La Compañía revisa los métodos de estimación de vida útil, valoración residual y depreciación y amortización de activos de larga duración tangibles e intangibles al final de cada periodo que reporta. El nivel de incertidumbre asociado con las estimaciones de vida útil se relaciona con los cambios en las condiciones de mercado en donde se utilicen los activos tangibles e intangibles, como resultado de cambios en la demanda, precios y volúmenes de tráfico, así como la utilización de volúmenes y desarrollo de tecnología

Deterioro del Valor de los Activos Tangibles e Intangibles, Excluyendo Crédito Mercantil

La administración de la Compañía revisa periódicamente los valores en libros de sus activos de larga duración a fin de determinar si existe evidencia de que estos activos han sufrido alguna pérdida por deterioro. Si existe algún indicio, con ayuda de expertos independientes, se calcula el monto recuperable del activo a fin de determinar el alcance de la pérdida por deterioro, de haber alguna. La administración de la Compañía considera que el agregado de todas las concesiones de los aeropuertos es una "unidad generadora de efectivo independiente", pues cada uno de los 13 aeropuertos forman parte del paquete Centro-Norte incluido en el procedimiento de licitación original del Gobierno Mexicano. De conformidad con los términos establecidos por el Gobierno Mexicano, cada uno de todos los 13 aeropuertos de la Compañía necesitan estar en operación, sin importar los resultados individuales de los mismos, y en consecuencia, son evaluados por pérdida por deterioro de forma consolidada. El segmento hotelero de la Compañía es evaluado separadamente. De conformidad con IAS 36, en 2020 los efectos de la pandemia generada por COVID 19 se consideraron como un indicio de deterioro. En consecuencia, la administración de la Compañía examinó deterioros en sus concesiones y hoteles de generación de efectivos, y se concluyó que no se necesitaban cargos por deterioro. Actualmente la Compañía no espera que la pandemia de COVID-19 tenga un impacto significativo en la evaluación de sus activos tangibles e intangibles, sin embargo, la gravedad y el alcance de la actual pandemia COVID-19 pueden afectar esa determinación.

Los activos intangibles con vida útil indefinida y activos intangibles todavía no disponibles para su uso son evaluados por pérdida por deterioro por lo menos una vez al año y en cualquier momento cuando exista una indicación de que el activo haya sufrido pérdida por deterioro.

El monto recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costos de venta y el valor de uso. Al evaluar el valor de uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente utilizando costo promedio ponderado de capital que refleje la evaluación actual del mercado respecto al valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo para el cual no se han ajustado las estimaciones de flujos de efectivo futuros.

Si se estima que el monto recuperable de un activo (o unidad generadora de efectivo) es menor que su valor en libros, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se reduce a su monto recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados.

Provisión de Mantenimiento Mayor

La Compañía está obligada a realizar actividades de mantenimiento mayor en sus aeropuertos, como lo establece la concesión. La provisión está reconocida como una cantidad que representa la mejor estimación del valor presente de las erogaciones futuras requeridas para dar cumplimiento a dicha

obligación. Las erogaciones futuras son determinadas considerando los requerimientos en los Planes Maestros de Desarrollo de la Compañía. El reconocimiento de dicha provisión de mantenimiento mayor afecta el resultado de los periodos en los que infraestructura bajo la concesión se vuelve disponible para su uso y hasta la fecha en que el mantenimiento y/o reparación es llevado a cabo.

Para más información en relación con los criterios contables recién emitidos que puedan llegar a afectar a la Compañía, consultar la Nota 4 de sus estados financieros consolidados.

Acuerdos Fuera del Estado de Situación Financiera

Con excepción de contratos de arrendamiento operativos y obligaciones de compra, según se encuentran revelados en la tabla de obligaciones contractuales, la Compañía no tiene acuerdos que no estén registrados en sus estados financieros.

Información Tabular Sobre las Obligaciones Contractuales

La siguiente tabla contiene un resumen de las obligaciones contractuales de la Compañía al 31 de diciembre de 2020:

Pagos Exigibles por Período					
		2021	2022-2024	2025-2027	2028 - siguientes
	Total	Menos de 1 año ⁽⁵⁾	1-3 Años	3-5 Años	Más de 5 años
(en miles de pesos)					
Obligaciones Contractuales					
Programas Maestros de Desarrollo	12,586,901	2,565,502	7,785,934 ⁽⁷⁾	2,235,465 ⁽⁷⁾	N/A ⁽⁷⁾
Obligaciones de compra ⁽¹⁾	75,997	75,997	N/A	N/A	N/A
Deuda de corto plazo	—	N/A	N/A	N/A	N/A
Deuda de largo plazo ⁽²⁾	4,513,503	3,013,503	1,500,000	N/A	N/A
Intereses ⁽³⁾	306,718	188,641	118,077	N/A	N/A
Arrendamientos ⁽⁴⁾	284,215	45,592	99,053	96,626	42,945
Contrato de Compraventa de Energía ⁽⁵⁾	477,729	57,304	184,590	205,252	30,584
Total.....	18,245,064	5,946,539	9,687,653	2,537,342	73,529

(1) Refleja un pago anual mínimo fijo exigible bajo el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, de US\$3.8 millones actualizado a un año específico utilizando un índice de inflación de 1.01%, publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales del Departamento del Trabajo de E.U.A. para el periodo de diciembre de 2019 a diciembre de 2020 y asumiendo un tipo de cambio de \$19.9087 pesos por dólar, publicado por el Banco de México el 31 de diciembre de 2020, como el tipo de utilizado en operaciones entre partes relacionadas en los estados financieros consolidados de la Compañía. El importe que en última instancia será exigible cada año dependerá de la rentabilidad de la Compañía. Véase: “Punto 7. Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Operaciones con Partes Relacionadas – Convenios con SETA”.

(2) Deuda denominada en dólares convertida a pesos con base en un tipo de cambio de \$19.9087 pesos por dólar, publicado por el Banco de México el 31 de diciembre de 2020, el cual es el tipo de cambio utilizado en las operaciones entre partes relacionadas en los estados financieros consolidados de la Compañía.

(3) Intereses proyectados en base a tasas de interés futuras (LIBOR) y asumiendo un tipo de cambio de \$19.9087 pesos por dólar, publicado por el Banco de México el 31 de diciembre de 2020, el cual es el tipo de cambio utilizado en pasivos en los estados financieros consolidados de la Compañía.

(4) En octubre 2008, la Compañía adquirió 90% de las acciones de Consorcio Grupo Hotelero T2 S.A. de C.V. (Consorcio). Esta entidad celebró un contrato de arrendamiento con el Aeropuerto Internacional de la Cd. de México para construir y operar un hotel de 5 estrellas en la Terminal 2 de este Aeropuerto, estableciendo como monto de renta el mayor entre \$18.5 millones anuales, pesos a diciembre 2007, ajustado cada año con base en INPC o una regalía del 18% anual sobre los ingresos totales obtenidos. Adicionalmente, la Compañía celebró un contrato de arrendamiento para la renta de las oficinas corporativas. La renta pagada en 2020 fue \$12,870 mil ajustados cada año de acuerdo con el INPC.

Estos arrendamientos terminarán su vigencia en septiembre de 2021 y abril de 2021. Las obligaciones de arrendamiento en la tabla no están determinadas a valor presente.

- (5) Contrato a largo plazo para la compra de energía eólica. La cantidad mínima de consumo se estableció en 41.4 millones de Kwh. El precio por Kwh se ajusta cada año con base en INPC. Este contrato terminará su vigencia el 31 de mayo de 2028.
- (6) Cifras por menos de un año corresponden a obligaciones de 2021.
- (7) En 2025, el quinto año de vigencia de los Programas Maestros de Desarrollo, la Compañía negociará los Programas Maestros de Desarrollo para el periodo de 2026-2030 con la SCT.

Punto 6. Consejeros, Alta Gerencia y Empleados

Consejeros

El Consejo de Administración es responsable de la administración de la Compañía. De conformidad con los estatutos sociales de la Compañía, el Consejo de Administración se compondrá de un número impar de consejeros que determine o ratifique la Asamblea General Ordinaria de Accionistas y deberá estar conformado en todo momento por al menos 11 consejeros. Actualmente, el Consejo de Administración de la Compañía está integrado por 11 consejeros, los cuales fueron elegidos o ratificados en la Asamblea General Ordinaria de Accionistas. De conformidad con sus estatutos sociales, al menos el 25% de los consejeros deberá tener el carácter de independiente en términos de lo previsto por la LMV.

Los estatutos sociales de la Compañía establecen que (i) cada persona (o grupo de personas que actúen conjuntamente) que sea propietario de acciones Serie B que representen 10% podrá designar a un consejero, (ii) los tenedores de acciones de la Serie BB tendrán derecho de designar a tres miembros y sus respectivos suplentes, de conformidad con los estatutos sociales, el contrato de participación y asistencia técnica y (iii) el resto de los miembros del Consejo de Administración serán elegidos por los tenedores de las acciones del capital social de la Compañía (tanto de acciones Serie BB como de acciones Serie B, incluyendo los tenedores de las acciones Serie B que tengan derecho a elegir a un consejero en su carácter de propietarios del 10% del capital social de la Compañía).

En la Asamblea de Accionistas del 23 de abril de 2018, de acuerdo con los estatutos de la Compañía, SETA aprobó la ratificación de Diego Quintana Kawage, Guadalupe Phillips Margain y Rodrigo Antonio Quintana Kawage como miembros del Consejo de Administración. Adicionalmente, los accionistas de la Compañía aprobaron el nombramiento de Christian Whamond como consejero, en sustitución de Jaques Eduard Julien Follain y su consejero suplente, y el nombramiento de Martín Werner Wainfeld y Luis Solórzano Aizpuru como Consejeros Independientes en sustitución de Elsa Beatriz García Bojorges y Ricardo Gutiérrez Muñoz, respectivamente. Finalmente, los accionistas de la Compañía aprobaron la ratificación de todos los demás miembros del Consejo de Administración y Diego Quintana Kawage fue ratificado como Presidente y Consejero.

En la Asamblea de Accionistas del 29 de abril de 2019, los accionistas de la Compañía aprobaron la designación de Bernardo Casas Godoy como miembro del Consejo de Administración en sustitución de Pablo García Aguilar. El resto de los miembros del Consejo de Administración fueron ratificados. Asimismo, en la Asamblea de Accionistas del 29 de abril de 2019 se resolvió que todos los miembros del Consejo de Administración, el Presidente del Consejo de Administración, los Presidentes de los Comités y la Secretaría del Consejo de Administración, que fueron designados y/o ratificados en dicha asamblea, permanecerían en sus cargos hasta la siguiente asamblea anual de accionistas que se reúna para aprobar los resultados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019.

En la Asamblea de Accionistas celebrada el 7 de julio de 2020, los accionistas de la Compañía aprobaron el Informe Anual correspondiente al ejercicio 2019 elaborado por el Director General y los Estados Financieros Auditados Consolidados y No Consolidados correspondientes al ejercicio 2019; los Informes de los Presidentes del Comité de Auditoría y del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad; la designación de Alejandro Ortega Aguayo y Federico Patiño Márquez como miembros independientes del Consejo de Administración, en sustitución de Alberto Felipe Mulás Alonso y Felipe Duarte Olvera; la designación de Ricardo Maldonado Yáñez como presidente del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas; Planeación y Sustentabilidad; la reelección de todos los demás miembros del Consejo de Administración; la aplicación de resultados de la Compañía, así como un incremento en la reserva de recompra de acciones a \$1,500 millones y el uso de hasta ese monto para recomprar acciones de la Serie B hasta que la próxima asamblea anual de accionistas apruebe los resultados de 2020. En esa misma

fecha, los accionistas celebraron una asamblea extraordinaria en la que se aprobó la cancelación de 3,659,417 acciones de la Serie B que se encontraban en tesorería. Como resultado, las acciones en circulación ascienden a 390,111,556.

En la Asamblea de Accionistas celebrada el 21 de abril de 2021, los accionistas de la Compañía aprobaron el Informe Anual para 2020 elaborado por el Director General y los Estados Financieros Auditados Consolidados y No Consolidados del ejercicio terminado en 2020; los Informes de los Presidentes del Comité de Auditoría y del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad; la reelección de los miembros del Consejo de Administración y sus Comités; la aplicación de resultados de la Compañía, así como \$1,500 millones de pesos para la reserva de recompra de acciones y el uso de hasta ese monto para recomprar acciones de la Serie B hasta que la próxima asamblea anual de accionistas apruebe los resultados de 2021.

La siguiente tabla muestra a cada uno de los consejeros de la Compañía al 22 de abril de 2021, ratificados en la Asamblea de Accionistas celebrada el 21 de abril de 2021, así como el cargo, fecha de nombramiento y edad de cada uno de los consejeros:

Nombre	Cargo	Fecha de Nombramiento como Consejero	Edad
Diego Quintana Kawage*	Presidente y Consejero	14 de abril de 2011	50
Guadalupe Phillips Margain*	Consejero	24 de febrero de 2017	51
Rodrigo Antonio Quinta Kawage*	Consejero	24 de febrero de 2017	43
Christian Whamond	Consejero	23 de abril de 2018	48
Bernardo Casas Godoy	Consejero	29 de abril de 2019	56
Próspero Antonio Ortega Castro	Consejero	24 de febrero de 2017	50
Ricardo Maldonado Yáñez	Consejero Independiente	14 de abril de 2016	54
Martin Werner Wainfeld	Consejero Independiente	23 de abril de 2018	57
Luis Solórzano Aizpuro	Consejero Independiente	23 de abril de 2018	49
Alejandro Ortega Aguayo	Consejero Independiente	7 de julio de 2020	50
Federico Patiño Márquez	Consejero Independiente	7 de julio de 2020	67

* Designados por SETA

Diego Quintana Kawage. El Sr. Diego Quintana Kawage ha sido miembro del Consejo de Administración de la Compañía desde abril de 2011 y se ha desempeñado como presidente desde el 16 de abril de 2013. Fue miembro del Consejo de Administración de Grupo ICA de 2008 a 2016. Se unió a Grupo ICA en 1995 en el área de financiamiento de proyectos donde trabajó hasta el año 2000. Fungió como director general de ViveICA, S.A. de C.V., empresa constructora de casas de Grupo ICA, de 2004 a 2009 y como director de finanzas de ViveICA, S.A. de C.V., de 2000 a 2003. El Sr. Quintana obtuvo el título de Economía por la Universidad Anáhuac y tiene un MBA por la Universidad de Stanford.

Guadalupe Phillips Margain. La Sra. Guadalupe Phillips Margain es la Directora General de ICA Tenedora, S.A. de C.V., y miembro de su Consejo de Administración. Anteriormente, trabajó como Directora de Reestructura de ICA así como Vicepresidente de Finanzas y Administración de Riesgos de Grupo Televisa, entre otras posiciones. Actualmente es miembro del Consejo de Administración de Innova y Grupo Axo y es miembro suplente del Consejo de Administración de Grupo Televisa y Grupo Financiero Banorte y consejera propietaria de Volaris. La Sra. Phillips tiene una licenciatura en derecho por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y una maestría y doctorado en Fletcher School en la Universidad Tufts.

Rodrigo Antonio Quintana Kawage. Hasta 2020, El Sr. Rodrigo Antonio Quintana Kawage fue ejecutivo Grupo ICA por once años, fungiendo en distintas posiciones directivas, incluyendo como Director Jurídico y Director de Finanzas. Actualmente se encuentra en la práctica privada y es miembro del Consejo de Administración de ICA. Anteriormente, el Sr. Quintana trabajó como pasante legal en Banco de México y se desempeñó como asociado del área financiera de la firma Mayer Brown, un despacho de abogados con oficinas alrededor del mundo, en las oficinas de Chicago y Nueva York. El Sr. Quintana tiene un título en derecho por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) así como de la Escuela de Derecho de la Universidad de Chicago. Es hermano del Sr. Diego Quintana, el Presidente del Consejo de Administración de OMA:

Christian Whamond. El señor Christian Whamond ha sido Administrador de Portafolio y Director de Crédito Corporativo en Fintech Advisory Inc., desde que se unió a la firma en 2012. Es responsable de dirigir y administrar inversiones en colocaciones de renta fija y capitales. Antes de unirse a Fintech, el señor Whamond trabajó en BTG Pactual donde fue responsable de administrar y negociar un portafolio de créditos corporativos de renta fija de Latinoamérica. Se unió a BTG Pactual de James Caird Asset Management, una firma de inversión producto de la escisión de Moore Capital donde, como estrategia del Portafolio de Mercados Emergentes, coadministró un portafolio de créditos corporativos y soberanos de mercados emergentes. El Sr. Whamond trabajó de 2007 a 2008 en Lehman Brothers', en el grupo de Principales Estrategias Globales (después llamado R3) donde colaboró en la administración del portafolio de crédito de mercados emergentes. Antes de esto, el Sr. Whamond trabajó en JP Morgan, donde comenzó su carrera en Banca de Inversión en 1996 como analista financiero y banquero, cubriendo clientes desde la oficina de Buenos Aires. Posteriormente fue Vicepresidente el grupo de Latinoamérica de Fusiones y Adquisiciones en JP Morgan en nueva York y posteriormente se unió al grupo de Latinoamérica de ventas y trading, donde fue responsable de negociar y posicionar créditos corporativos latinoamericanos muy complejos. El Sr. Whamond cuenta con un título de ingeniero industrial del Instituto Tecnológico de Buenos Aires en Argentina.

Bernardo Casas Godoy. El Sr. Bernardo Casas Godoy ingresó a Grupo ICA en 1990, como abogado del departamento jurídico fiscal. Durante su estancia en ICA ha participado como Director Jurídico en distintas unidades de negocio del Grupo, incluidas las áreas de contratos, asuntos financieros, corporativa, vivienda y construcción urbana. Actualmente es Director Jurídico y responsable de la Dirección Fiscal Corporativa y Control de Capital. Es Licenciado en Derecho por la Universidad Panamericana, de donde también obtuvo las especialidades en Derecho Tributario, Derecho Civil y Amparo. Igualmente cuenta con el Diploma en Alta Dirección de Empresa por el IPADE.

Próspero Antonio Ortega Castro. El Sr. Próspero Antonio Ortega Castro es el Director de Administración y Finanzas de Grupo ICA desde 2015. Anteriormente, se desempeñó en varios puestos en las diferentes unidades de negocio de Grupo ICA. Antes de unirse a Grupo ICA en 1995, el Sr. Ortega se desempeñó como auditor en PriceWaterhouse. El Sr. Ortega tiene un título en Finanzas y Contaduría por la Universidad de las Américas, en Puebla y una maestría en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. También atendió a un programa ejecutivo en el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas (IPADE) en la Ciudad de México.

Ricardo Maldonado Yáñez. El Sr. Ricardo Maldonado Yáñez es socio del despacho de abogados Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C. Él tiene más de 25 años de experiencia asesorando a compañías y clientes tanto mexicanos como extranjeros en toda clase de fusiones y adquisiciones, *joint ventures*, y alianzas estratégicas. Él señor Maldonado también representa a emisoras y a instituciones financieras en un número importante de ofertas públicas y privadas de valores tanto de deuda como de capital, y asesora a diversos clientes en la negociación, estructuración y documentación de todo tipo de financiamientos complejos y en proyectos de infraestructura. El señor Maldonado de igual manera concentra su práctica en cuestiones de Gobierno Corporativo asesorando a empresas familiares y empresas públicas. El Sr.

Maldonado es miembro y/o secretario del Consejo de Administración de Consorcio Ara, Grupo Televisa, Controladora Vuela Compañía de Aviación (Volaris) e ICA Tenedora. El señor Maldonado tiene una licenciatura en Derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y una maestría en Derecho por la Escuela de Derecho de la Universidad de Chicago. El señor Maldonado es miembro de la Asociación Nacional de Directores Corporativos (NACD) y la Red Internacional de Gobierno Corporativo (ICGN).

Martín Werner Wainfeld. El Dr. Martín Werner Wainfeld es socio fundador de DD3 Capital Partners, una firma de inversión y asesoría con sede en la Ciudad de México. El Dr. Werner co-encabezó el área de Banca de Inversión para Latinoamérica y fue Director General de Goldman Sachs en México de 2000 a 2016. Anteriormente, fue Subsecretario de Finanzas en México por el periodo comprendido entre 1997 y 1999. Estuvo a cargo de reestructurar la deuda pública de México después de la crisis financiera de 1994 y 1995. El Dr. Werner tiene 16 años de experiencia en banca de inversión y ha participado en más de 90 operaciones financieras y de fusiones y adquisiciones. Es miembro del Consejo de Administración de Betterware y hasta marzo de 2021, fue miembro del Consejo de Administración de Grupo Comercial Chedraui. Es miembro del consejo consultivo de Yale University Business School. El Dr. Werner cuenta con un título en economía por el ITAM y un doctorado en economía por Yale University.

Luis Solórzano Aizpuru. El Sr. Solórzano es Director General y Socio Fundador de Acamar Partners. El Sr. Solórzano tiene más 20 años de experiencia en inversiones en varios sectores. El Sr. Solórzano ha participado en los consejos de varios organismos públicos y empresas privadas, como CarLotz, Inc., Acamar Partners Acquisition Corp II, Grupo Aeroportuario del Centro Norte, Acamar Partners Acquisition Corp I, Dufry, Latin American Airport Holdings, Aerodom, InverCap Holdings y Viakem. El Sr. Solórzano comenzó su carrera en el BankBoston Capital, donde pasó 4 años en el área de capital privado inversiones y préstamos corporativos en toda América Latina. En 2001, el Sr. Solórzano se unió a Advent International como socio y Director General en 2008. También fue presidente del comité de inversión en Advent para Latinoamérica de 2013 a 2017. Durante su estadía en Advent, el Sr. Solórzano participo en distintas inversiones y actividades de administración de varios fondos de inversión de Advent. Fue un funcionario clave para levantar tres fondos por un monto acumulado de cinco mil millones de pesos, y fungió un rol clave para 15 inversiones de distintos sectores, servicios financieros, industriales, tecnología de información, venta al por menor, bienes de consumo, e infraestructura. El Sr. Solórzano fungió como Director General y consejero de Acamar Partners Acquisition Corp I desde su constitución en noviembre de 2018 y hasta su exitosa combinación de negocio con CarLotz, Inc., líder en el mercado de vehículos usados en consignación al por menor. El Sr. Solórzano tiene un título de economía, cum laude, del Instituto Tecnológico Autónomo de México y tiene un MBA de Harvard Business School.

Alejandro Ortega Aguayo. El Sr. Alejandro Ortega obtuvo su Licenciatura en Derecho por el Instituto Tecnológico Autónomo de México. Posteriormente obtuvo su maestría en administración de empresas en la Escuela de Negocios de Harvard. En 1991 se incorporó al despacho de abogados Barrera, Siqueiros y Torres Landa, S.C. (actualmente Hogan Lovells). En 1997 se incorporó a la firma de Banca de Inversión Donaldson Lufkin & Jenrette en la ciudad de Nueva York. En 2002 regresó a la Ciudad de México como Vicepresidente de UBS Investment Bank. Se desempeñó como jefe de Banca de Inversión en México para UBS hasta 2011, cuando se incorporó a Morgan Stanley como jefe de Banca de Inversión para México, donde adquirió una importante experiencia en industrias como infraestructura, energía y electricidad, instituciones financieras, bienes raíces, salud y medios y telecomunicaciones. A partir de enero de 2020, trabaja como consejero independiente en varias empresas públicas y privadas en México, así como asesor de varias empresas y fondos mexicanos y globales en sus negocios tanto en México como transfronterizos.

Federico Patiño Márquez. El Sr. Patiño tiene más de 30 años de experiencia en el sector financiero. De 2015 a 2018 fue Director General del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A. de C.V. (GACM) y anteriormente se desempeñó como Director de Finanzas del GACM desde 2014. Durante este

periodo, fue responsable del financiamiento del proyecto del Nuevo Aeropuerto y de la “Terminal 2” del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. De 1980 a 2008, trabajó en Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo (NAFIN), donde ocupó diversos cargos como, entre otros, Director General de Crédito, Director General de Tesorería, Director General de Desarrollo y Director General de Banca de Inversión. Fue responsable de la creación de la Corporación Mexicana de Inversiones de Capital (CMIC), un fondo de capital privado creado en 2006, por el banco mexicano de desarrollo. La CMIC invierte en fondos de capital privado que financian a empresas mexicanas. Federico también fue el fundador del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) en el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS).

Directores Ejecutivos

De conformidad con los estatutos sociales de la Compañía, los accionistas de la Serie BB tienen derecho a proponer al Consejo de Administración el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General, y designar y remover al Director de Finanzas, al Director de Operaciones y al Director Comercial de la Compañía, Asimismo, los accionistas de la Serie BB tienen derecho a proponer la destitución del Director General. Adicionalmente, los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB tendrán la facultad exclusiva de designar y destituir a la mitad de los funcionarios del primer nivel de la administración de la Compañía conforme al Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología y a las políticas que para el efecto determine el Consejo de Administración.

La siguiente tabla muestra el nombre, cargo actual, fecha de nombramiento como directivo relevante y edad de cada uno de los directivos relevantes de la Compañía:

El 3 de abril de 2018, la Compañía nombró a Ruffo Pérez Pliego como Director de Finanzas. El 26 de abril de 2018, la Compañía nombró a Enrique Navarro Manjarrez como Director de Operaciones Aeroportuarias. El 1 de junio de 2018, se nombró a Adriana Díaz Galindo como Directora Jurídica y el 12 de junio de 2018, se nombró a Enrique Chacón Tinajero como Director de Infraestructura y Mantenimiento. El 12 de noviembre de 2018, se nombró a Ricardo Dueñas como Director General.

Nombre	Cargo Actual	Director desde ⁽¹⁾	Edad
Ricardo Dueñas Espriu	Director General	12 de noviembre de 2018	41
Ruffo Pérez Pliego del Castillo	Director de Administración y Finanzas	3 de abril de 2018	45
Adriana Díaz Galindo	Directora Jurídica	1 de junio de 2018	51
Enrique Navarro Manjarrez	Director de Operaciones de Aeropuertos	26 de abril de 2018	62
E. Héctor H. Cortés	Director Comercial	7 de octubre de 2015	52
Enrique Chacón Tinajero	Director de Infraestructura y Mantenimiento	12 de junio de 2018	48

Ricardo Dueñas Espriu. se ha desempeñado como Director General de la Compañía desde noviembre de 2018. Antes de asumir el cargo, el Sr. Dueñas se desempeñó en varias posiciones en el sector de aeropuertos e infraestructura, incluyendo Director de Finanzas de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México y como asesor de proyectos de infraestructura en la SCT. Como Director de Finanzas, fue responsable de contratar más de 8 mil millones de dólares en financiamiento. Anteriormente, trabajó en JP Morgan, en la división de Banca de Inversión en Londres, enfocado en mercados emergentes. Antes de eso, trabajó como analista de investigación económica en el Banco de México. También se ha desempeñado como analista de en un fondo de inversión basado en Nueva York, como asesor de la delegación mexicana de la OCDE en París y como profesor de medio tiempo en el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). En 2004, recibió el Premio de Economía por el IMEF. También ha formado parte de Consejo de

Administración en diversas compañías del sector de transporte. El Sr. Dueñas Espriu cuenta con un título en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, en donde se tituló con honores, un MBA (*Masters in Business Administration*) por la universidad de negocios de Harvard y un MPA (*Master in Public Administration*) de Harvard Kennedy School.

Ruffo Pérez Pliego del Castillo. Ha ocupado el cargo de Director de Finanzas desde el 3 de abril de 2018. El Sr. Pérez Pliego tiene más de 20 años de experiencia en las áreas de finanzas corporativas, colocaciones de deuda y capital, y fusiones y adquisiciones. Antes de unirse a la Compañía, el Sr. Pérez Pliego se desempeñó como Director de Finanzas y Director Ejecutivo de Latin American Airports Holdings Ltd., que, durante su mandato, era propietaria de Aerodom, una concesionaria de seis aeropuertos en la República Dominicana, e Inmobiliaria Fumisa, que arrendó sustancialmente todos los espacios comerciales en el ala internacional de la Terminal 1 del AICM. Anteriormente, el Sr. Pérez Pliego trabajó durante nueve años en la división de banca de inversión de Credit Suisse. El Sr. Pérez Pliego tiene una Licenciatura del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y una Maestría en Negocios de Harvard Business School.

Adriana Díaz Galindo se ha desempeñado como Directora Jurídica de la Compañía desde junio de 2018. Antes de unirse a OMA, la Sra. Díaz Galindo fue Directora Legal de Finanzas y Administración en Grupo Televisa y Directora Legal de Interprotección, Agente de Seguros y Fianzas, S.A. de C.V., entre otros puestos. La Sra. Díaz Galindo es licenciada en derecho por la Universidad Iberoamericana y ha obtenido certificaciones en derecho corporativo, derecho fiscal y comercio exterior del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) en la Ciudad de México.

Enrique Navarro Manjarrez ha servido a la Compañía desde mayo de 2004. Antes de su nombramiento como Director de Operaciones Aeroportuarias, el Sr. Navarro Manjarrez se desempeñó como Director del aeropuerto de Monterrey desde 2013. Anteriormente, fue Administrador de los aeropuertos de Ciudad Juárez y Mazatlán. Antes de unirse a OMA, el Sr. Navarro Manjarrez fue gerente de promociones de Casa de Bolsa Probusa, Director de Inversiones y Proyectos para Grupo Chihuahua, Administrador Regional de Auditoría Fiscal en la Secretaría de Finanzas y Crédito Público y Director de Estudios Económicos para el gobierno del estado de Nuevo León. Tiene una licenciatura en economía de la Universidad Anáhuac, una Maestría en Desarrollo Económico y Finanzas Corporativas de la Universidad de Boston, y ha completado estudios para un doctorado en administración de empresas en la Swiss Management Center University. Además, ha tomado cursos en administración y desarrollo de aeropuertos ofrecidos por Aéroports de Paris y tiene un diploma en administración superior de la escuela de negocios IPADE. Ha impartido cursos en la Universidad Anáhuac, el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey y la Universidad de Monterrey.

Eliseo Héctor Hugo Cortés. Director Comercial de OMA desde marzo de 2017. Antes de ejercer dicho cargo, se desempeñó como director de nuevos proyectos de octubre de 2015 a marzo de 2017. Se unió a la compañía en 2001 después de participar como parte del equipo en la licitación para la privatización de los aeropuertos de la Compañía. Ha ocupado diversos puestos dentro de la Compañía. De 2007 a 2015 fue Gerente del aeropuerto de Culiacán, del 2004 al 2006 fue Gerente del aeropuerto de Tampico y del 2001 al 2003 fue Gerente de Diversificación. Antes de unirse a la Compañía, participó en el desarrollo de proyectos especiales para Grupo ICA entre 1999 y 2000. Tiene experiencia en el sector portuario marítimo, mediante su participación en el start-up y en la operación de ICARE, una terminal de contenedores especializados concesionada entre los años de 1995 y 1997, y entre 1989 y 1994 laboró en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Es Ingeniero Civil por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), cuenta con una maestría en Gerencia de Proyectos en la Universidad de British Columbia Cuenta con un diploma en administración y negocios avanzados en la Escuela de Negocios del Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresa (IPADE) y en la Universidad de las Américas. Tiene un

posgrado en Ingeniería y Operación Aeroportuaria del Instituto Politécnico Nacional y ha asistido a distintos cursos de administración y desarrollo de aeropuertos ofrecidos por Aeroports de Paris. Ha completado una variedad de cursos especializados en operación, seguridad, mantenimiento y desarrollo de aeropuertos. Es un miembro del American Association of Airport Executives.

Enrique Chacón Tinajero se ha desempeñado como Director de Infraestructura y Mantenimiento de la Compañía desde junio de 2018. Antes de unirse a la Compañía, el Sr. Chacón Tinajero fue director de proyectos de construcción urbana en Grupo ICA desde 2011 y hasta 2018. Con más de 20 años de experiencia en diseño, construcción y administración de infraestructura, el Sr. Chacón Tinajero comenzó su carrera profesional en 1998 en ICA, ocupando cargos en las divisiones Internacional y Construcción Urbana. Se graduó en ingeniería civil en la Universidad Autónoma de Chihuahua y ha tomado cursos para obtener una Maestría en Administración de la Construcción en la Universidad Iberoamericana. Además, está certificado por el *American Concrete Institute* como un Inspector Supervisor de obras de concreto y ha realizado numerosos cursos especializados en el campo de la construcción.

La dirección de negocios de los directivos y ejecutivos de la Compañía es la misma que la de las oficinas de la Compañía.

Compensación de los Consejeros y Directivos Relevantes

En 2020, el importe total de la compensación pagada a sus 21 ejecutivos (incluyendo directivos relevantes y administradores aeroportuarios) ascendió a \$73,711 mil.

Ninguno de los consejeros, consejeros suplentes o directivos relevantes de la Compañía tiene derecho a las prestaciones después de terminado su contrato de servicios con la Compañía, salvo por lo que tienen derecho a recibir al término de su relación laboral de conformidad con la Ley Federal del Trabajo. Adicionalmente, la Compañía no ha realizado préstamos personales con sus directores y consejeros y no tiene un plan de acciones o algún plan equivalente.

Al 31 de diciembre de 2020, el monto separado o acumulado para el plan de retiro definido de la subsidiaria de la Compañía denominada Servicios Aero Especializados del Centro Norte, S.A. de C.V. y para cada uno de los administradores de los aeropuertos de la Compañía fue \$17,625 mil.

Comités de soporte al Consejo de Administración

La LMV y los Estatutos Sociales de la Compañía, establecen que el Consejo de Administración podrá contar con el apoyo de uno o más Comités Especiales, establecidos directamente por el Consejo de Administración o el Director General, para el desempeño de las funciones que la ley y los estatutos de la Compañía le asignan al Consejo de Administración en materia de auditoría y prácticas societarias.

Debido a la importancia y a la naturaleza de los asuntos tratados en el Comité Especial de la Compañía, por recomendación del Consejo de Administración, en la Asamblea General de Accionistas de fecha 16 de abril de 2013, se aprobó establecer dos comités; un Comité de Auditoría y otro Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad. Los Comités proporcionarán el soporte correspondiente al Consejo de Administración a fin de que éste adopte las decisiones necesarias.

Los estatutos sociales de la Compañía establecen que el Comité o los Comités responsables de las funciones de Auditoría y Prácticas Societarias se integrarán exclusivamente por Consejeros Independientes y por un mínimo de 3 miembros, mismos que serán designados por recomendación del Presidente del Consejo de Administración. Los accionistas de la Serie BB tienen el derecho de proponer la designación de por lo menos un miembro.

El Presidente del Consejo de Administración propondrá a la Asamblea de Accionistas, nombrar como Presidente de los Comités de Auditoría y Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad, a alguno de los Consejeros Independientes del Consejo de Administración, y dicho candidato debe cumplir con los requisitos de independencia, experiencia, capacidad y prestigio profesional exigidos por los artículos 25, 26 y 43 de la LMV.

Si la Compañía es controlada por un accionista o grupo de accionistas que representen el 50% o más de su capital social, el Comité que realice las funciones de Prácticas Societarias será conformado, cuando menos, por la mayoría de los Consejeros Independientes.

Comité de Auditoría

El Comité de Auditoría que se encuentra integrado exclusivamente con consejeros independientes y que es responsable de las funciones de Auditoría, tendrá las siguientes responsabilidades: (i) seleccionar al auditor externo de la Compañía, recomendando al Consejo de Administración la designación del auditor externo y proporcionar una opinión sobre la posible remoción del auditor externo, (ii) supervisar las labores de los auditores externos y analizar los informes preparados por los mismos, (iii) discutir y supervisar la preparación de los estados financieros, (iv) presentar al Consejo de Administración un informe con respecto a la eficacia de los sistemas de control interno, (v) solicitar informes a los directivos relevantes cuando el comité lo considere necesario, proporcionando asistencia al Consejo de Administración de la Compañía en la preparación de los reportes que incluyen los lineamientos contables y de información principales utilizados para la preparación de la información financiera, y apoyo al Consejo de Administración en la preparación del reporte de operaciones y actividades en el cual el Consejo de Administración haya participado de acuerdo con la LMV, (vi) informar al Consejo de Administración todas aquellas irregularidades de las que adquiriera conocimiento, (vii) recibir y analizar los comentarios y observaciones formuladas por los accionistas, consejeros, directivos relevantes, auditores externos o terceros, y realizar los actos que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones, (viii) convocar Asambleas de Accionistas, (ix) supervisar la implementación por parte del Director General de las resoluciones de los accionistas y consejeros de acuerdo con las instrucciones de los accionistas o consejeros que ahí se contemplen, y (x) preparar y presentar al Consejo de Administración un informe anual de sus actividades.

El Presidente del Comité de Auditoría deberá elaborar un informe anual sobre las actividades que correspondan a dicho órgano y presentarlo al Consejo de Administración. Dicho informe anual deberá contemplar, por lo menos, (i) el estado que guarda el sistema de control interno y auditoría interna de la Compañía y sus subsidiarias y, en su caso, la descripción de sus deficiencias y desviaciones, así como los aspectos que requieran una mejora, tomando en consideración las opiniones, informes, comunicados y el dictamen de auditoría externa, así como los informes emitidos por los expertos independientes, (ii) la mención y seguimiento de las medidas preventivas y correctivas implementadas con base en los resultados de las investigaciones relacionadas con el incumplimiento a los lineamientos y políticas de operación y de registro contable de la Compañía, (iii) la evaluación del auditor externo, (iv) los principales resultados de las revisiones a los estados financieros de la Compañía y sus subsidiarias, (v) la descripción y efectos de las modificaciones a las políticas contables, (vi) las medidas adoptadas con motivo de las observaciones que consideren relevantes, formuladas por accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados y, en general, de cualquier tercero, respecto de la contabilidad, controles internos y temas relacionados con la auditoría interna o externa, o bien, derivadas de las denuncias realizadas sobre hechos que estimen irregulares en la administración, y (vii) el seguimiento de los acuerdos de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración.

Los miembros actuales del Comité de Auditoría son Martín Werner Wainfeld, Federico Patiño Márquez y Alejandro Ortega Aguayo.

Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad

El Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad será responsable de las funciones de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad y tendrá las siguientes responsabilidades: (i) dar opiniones al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan, (ii) solicitar la opinión de expertos independientes cuando lo juzgue conveniente, (iii) convocar Asambleas de Accionistas, (iv) apoyar al Consejo de Administración en la preparación de los informes anuales y el cumplimiento de las obligaciones de entrega de información, (v) analizar y proponer los lineamientos generales para la determinación del Plan Estratégico de la Compañía y darle seguimiento; (vi) evaluar y opinar sobre las políticas de inversión y de financiamiento de la Compañía propuestas por la Dirección General; (vii) opinar sobre las premisas del presupuesto anual y darle seguimiento a su aplicación, así como a su sistema de control; (viii) analizar y evaluar los factores de riesgo a los que está sujeta la Compañía, así como los mecanismos para su control; (ix) evaluar que las políticas de inversión y financiamiento sean congruentes con el Plan Estratégico de la Compañía; y (x) evaluar y revisar que las proyecciones financieras guarden congruencia con el Plan Estratégico de la Compañía.

El Presidente del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad deberá elaborar un informe anual sobre las actividades que correspondan a dicho órgano y presentarlo al Consejo de Administración. Dicho informe anual deberá contemplar, por lo menos, (i) las observaciones respecto del desempeño de los directivos relevantes, (ii) las operaciones con partes relacionadas durante el ejercicio correspondiente, detallando las características de las operaciones significativas, (iii) los paquetes de emolumentos o remuneraciones de los consejeros y los directivos relevantes de la Compañía, y (iv) las dispensas otorgadas por el Consejo de Administración para que un consejero, directivo relevante o persona con poder de mando aproveche oportunidades de negocio.

Los miembros actuales del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad son Ricardo Maldonado Yáñez, Luis Solórzano Aizpuru y Alejandro Ortega Aguayo.

Empleados

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía contaba con aproximadamente 1,003 empleados. El número total de empleados disminuyó en 13.5% en 2020, como resultado de una reestructuración. Al 31 de diciembre de 2020, aproximadamente 54.5% de los empleados eran sindicalizados.

La siguiente tabla muestra el número de empleados y un desglose de empleados por categoría y ubicación geográfica al término de cada periodo indicado.

	31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
Categorías de actividad:			
Operaciones aeroportuarias.....	531	541	459
Mantenimiento de aeropuertos.....	176	175	148
Administración	255	260	262
Servicios de hotelería.....	186	184	134
Localización Geográfica:			
Acapulco	76	78	64
Ciudad Juárez	50	52	45
Culiacán	57	60	54
Chihuahua	53	55	51
Durango	43	44	37
Mazatlán	63	61	57

	31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
Monterrey	198	197	169
Reynosa	43	44	37
San Luis Potosí	48	48	43
Tampico	59	55	47
Torreón	46	46	38
Zacatecas	46	46	43
Zihuatanejo	44	46	39
Oficinas Corporativas.	136	144	145
Servicios de Hotelería ⁽¹⁾	186	184	134
Total⁽²⁾	1,148	1,160	1,003

(1) Empleados por la subsidiaria de la Compañía Servicios Corporativos Terminal T2, S.A. de C.V. y Servicios Hoteleros Aeropuerto Monterrey, S.A. de C.V. que provee servicios de operación y administración del Hotel NH Collection Terminal T2 y al Hotel Hilton Garden Inn, respectivamente. La administración de capital humano para estos empleados es directamente dirigida por Hoteles NH S.A., una compañía española y Grupo Hotelero Santa Fe, respectivamente.

(2) Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, incluye 350, 363 y 357 personas, respectivamente, empleados por Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V., y 27, 25 y 25 personas, respectivamente, empleadas por Servicios Aero Especializados del Centro Norte S.A. de C.V., ambas subsidiarias de servicios administrativos de la Compañía. Cada uno de los administradores de los aeropuertos, previamente contratados por Servicios Aero Especializados del Centro Norte, S.A. de C.V., se incorporó como empleado en cada una de las operadoras de los aeropuertos correspondientes.

Todos los empleados sindicalizados empleados por la subsidiaria Operadora de Aeropuertos del Centro Norte, S.A. de C.V. son miembros del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Aeroportuaria y Servicios Similares y Conexos de la República Mexicana, una organización constituida en 1998 cuyos miembros incluyen los empleados de ASA y de los otros tres grupos aeroportuarios (Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V.), que operan en México. Desde julio de 2008; las relaciones laborales con sus empleados están regidas por contrato colectivo de trabajo y negociados con el sindicato. Como se acostumbra en México, los salarios son negociados cada año, mientras que otros términos y condiciones del empleo se negocian cada dos años. En marzo de 2021 la Compañía negoció su contrato colectivo de trabajo. La Compañía considera que la relación que tiene con sus empleados es buena, y los salarios pagados a los empleados son similares a aquellos pagados a empleados de compañías operadoras de aeropuertos similares.

La Compañía mantiene un fondo de ahorro que está disponible para todos sus empleados de conformidad con el cual los empleados pueden hacer aportaciones catorcenales hasta por el 13% de sus salarios brutos. Asimismo, la Compañía hace aportaciones catorcenales que igualan la aportación de cada empleado. Los empleados tienen el derecho de retirar los fondos de sus cuentas anualmente. En 2018, 2019 y 2020, los pagos realizados por la Compañía a las cuentas de los empleados de conformidad con el fondo de ahorro ascendieron a un total de \$64,682, \$60,132 mil y \$61,015 mil respectivamente.

Los fondos del plan de ahorro pueden ser utilizados para otorgar anticipos a los empleados y son invertidos en valores que cotizan en la BMV o en bonos emitidos por la SHCP.

Punto 7. Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas

PRINCIPALES ACCIONISTAS

El 5 de enero de 2016, Aeroinvest se fusionó con CONOISA, una sociedad subsidiaria propiedad de ICATEN, con CONOISA como sociedad subsistente. Como resultado de la fusión interna, CONOISA asumió todos los derechos y obligaciones de Aeroinvest, incluyendo las acciones Serie B propiedad de Aeroinvest. En 2020, CONOISA vendió a SETA todas sus acciones Serie B, que representaban 1.9% de nuestro capital social.

El 10 de junio de 2020, Fintech celebró un Contrato de Compraventa de Acciones con ICATEN y en el caso de Bagual, un Contrato de Compraventa de Acciones con cada uno de ICATEN e ICA Infraestructura, S.A. de C.V. (subsidiaria de ICATEN), para adquirir conjuntamente el 100% del capital social de SETA. Las operaciones se cerraron el 12 de junio de 2020 y el precio total de compra de las acciones de SETA fue de \$5.47 pesos por acción por 862,703,377 acciones.

A la fecha del presente reporte anual, Fintech Holdings, Inc., a través de Fintech, es propietario, indirectamente, del 14.7% del capital social de la Compañía, a través de su subsidiaria directa SETA. Bagual posee el 19.6% del capital social de SETA; Grenadier posee el 21.5% del capital social de SETA; Pequod posee el 21.5% del capital social de SETA; Harpoon posee el 20.4% del capital social de SETA y Expanse posee el 17.1% del capital social de SETA. SETA directamente es propietario de acciones Serie B que representan el 1.9% de la totalidad del capital social y es propietaria de las acciones Serie BB que representan el 12.8% del capital social de la Compañía. Mientras que SETA mantenga por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía representado por acciones Serie BB, ésta conservará todos sus derechos especiales, incluyendo el derecho de nominar, designar y remover ciertos directivos y funcionarios como accionista de acciones Serie BB.

En noviembre de 2006, un fideicomiso creado por NAFIN, (el Fideicomiso NAFIN), actuando de conformidad con las instrucciones de la SCT, vendió 48.02% del capital social en circulación de la Compañía a través de una oferta pública de acciones en la forma de American Depositary Shares, o ADS, y Acciones Serie B, simultáneamente en E.U.A. y en México. Las ganancias netas de la venta de las acciones fueron pagadas al Gobierno Federal. A partir de la oferta, el Gobierno Federal dejó de ser accionista de la Compañía.

El 31 de mayo de 2017, los accionistas de la Compañía aprobaron la cancelación de 6,229,027 acciones Serie B que fueron adquiridas a través del programa de recompra de acciones. El 7 de julio de 2020, los accionistas de la Compañía aprobaron la cancelación de 3,659,417 acciones Serie B que fueron adquiridas a través del programa de recompra de acciones. Al 22 de abril de 2021, el capital social mínimo fijo de la Compañía se integra por 390,111,556 acciones ordinarias, de las cuales 49,766,000 son Serie BB y 340,345,556 son Serie B.

La siguiente tabla muestra la información respecto de la propiedad de las acciones en circulación de la Compañía al 22 de abril de 2021, identificando los propietarios de más del 5% de las acciones de la Compañía en cualquier serie de acciones:

Identidad del accionista	Número de acciones		Total	Porcentaje sobre las acciones en circulación		Total
	Acciones B	Acciones BB		Acciones B	Acciones BB	
SETA ⁽¹⁾	7,516,377	49,766,000	57,282,377	1.9%	12.8 %	14.7%
Público Inversionista ...	332,829,179	—	332,829,179	85.3%	—	85.3%
Directores y Consejeros.....	—	—	—	0.0%	—	—
Total de Acciones en Circulación.....	340,345,556	49,766,000	390,111,556	87.2%	12.8%	100%
Acciones en Tesorería	—	—	—			
Total de Acciones Autorizadas	340,345,556	49,766,000	390,111,556			

(1) SETA es subsidiaria de FINTECH.

Contratos Relacionados con SETA

De conformidad con los estatutos sociales de la Compañía, SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) tiene derecho de proponer al Consejo de Administración de la Compañía el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General, designar y remover la mitad de los directivos relevantes (incluyendo al Director de Finanzas, al Director de Operaciones y al Director Comercial), designar a tres miembros del Consejo de Administración. SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) también tiene derecho de vetar algunas decisiones que deben ser aprobadas por los accionistas (incluyendo el pago de dividendos, la reforma de los estatutos sociales de la Compañía y la modificación de su derecho de designar a ciertos directivos relevantes de esta última). Adicionalmente, la mayoría de los asuntos que deben ser aprobados por el Consejo de Administración de la Compañía están sujetos a que se obtenga el voto favorable de los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB. En el caso de terminación del Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, los derechos especiales de SETA quedarán sin efectos y las acciones Serie BB se convertirán en acciones Serie B. En tanto SETA sea titular de cuando menos el 7.65% del capital social de la Compañía, todos sus derechos especiales continuarán vigentes. Si, SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de la Compañía, dichas acciones se convertirán obligatoriamente en acciones Serie B y todos los derechos especiales de SETA quedarán sin efecto. El 15 de octubre de 2015, la Compañía, a solicitud de SETA, convirtió 9,034,000 acciones Serie BB de la Compañía propiedad de SETA a acciones Serie B. Después de dicha conversión, el porcentaje de acciones Serie BB de SETA es de 12.8% y sus derechos especiales no fueron afectados por la conversión. Por otro lado, los accionistas de SETA se han reservado ciertos derechos de veto relacionados con el ejercicio de los derechos especiales de la misma, lo cual incrementa el riesgo de que no se obtenga consenso en las asambleas de accionistas de SETA y, en consecuencia, en las Asambleas de Accionistas de la Compañía.

Los estatutos sociales de la Compañía, el Contrato de Participación y el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología también contienen ciertas disposiciones encaminadas a evitar los

conflictos de intereses entre SETA y la Compañía, tales como la aprobación de ciertas Operaciones con Partes Relacionadas por el Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad.

De conformidad con los estatutos sociales de la Compañía, al menos un miembro del Comité de Auditoría y del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad será designado por SETA.

OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS

Contratos con SETA y sus Filiales

Las bases para la licitación de las acciones Serie BB adquiridas por SETA exigieron que SETA celebrara un contrato de participación con la Compañía y la SCT el cual establece los lineamientos generales del Contrato de Opción, el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, y el Contrato de Fideicomiso con Bancomext. El Consejo de Administración de la Compañía aprobó dichos contratos de acuerdo con los lineamientos de Partes Relacionadas de la Compañía.

De conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, SETA presta a la Compañía servicios administrativos y de consultoría, y le transmite tecnología y conocimientos especializados sobre la industria a cambio del pago anual de un honorario que en 2020 ascendió a \$81,164 mil (US\$3.8 millones). Este contrato otorga a la Compañía una licencia exclusiva para utilizar en el país toda la asistencia técnica y los conocimientos especializados proporcionados por SETA o sus accionistas durante la vigencia del contrato. El contrato tenía una vigencia inicial de 15 años contados a partir del 14 de junio de 2000, y vencía en la misma fecha que el Contrato de Participación, es decir, el 14 de junio de 2015. El 13 de mayo de 2015, la Compañía el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología fue prorrogado por un plazo que concluyó el 31 de diciembre de 2020. El 14 de diciembre de 2020, en virtud de la tercera modificación, se modificó el Contrato de Asistencia Técnica; la vigencia se extendió hasta el 31 de diciembre de 2021, con renovaciones automáticas por periodos de un año a partir del 1 de enero de 2022, salvo notificación de terminación por cualquiera de las partes implicadas. Además, las renovaciones automáticas estarán vigentes mientras SETA mantenga una participación individual de al menos el 7.65% de las acciones de la Compañía. Los términos económicos del contrato no fueron modificados. La decisión por parte de la Compañía de no prorrogar el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología está sujeta a aprobación por los accionistas titulares de la mayoría de las acciones Serie B (excluyendo a SETA y sus filiales)

Adicionalmente, cualquiera de las partes podrá dar por terminado en forma anticipada el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología en caso de incumplimiento del mismo por la otra parte. SETA proporciona a la Compañía asistencia en diversas áreas, incluyendo el desarrollo de sus actividades comerciales, la preparación de estudios de mercadotecnia orientados a incrementar el tráfico de pasajeros, asistencia en la preparación de sus Programas Maestros de Desarrollo, y la mejora de sus operaciones aeroportuarias.

Para 2000 y 2001 el importe de los honorarios anuales por asistencia técnica y transferencia de tecnología se fijó en la cantidad de US\$5.0 millones. A partir del 1 de enero de 2003, el importe de dichos honorarios es la cantidad que resulte más alta de US\$3.0 millones ajustados anualmente de acuerdo a la inflación en E.U.A. a partir del 14 de junio de 2006, (medida en términos de los cambios en el índice nacional de precios al consumidor de dicho país) o el 5% anual de la utilidad de operación consolidada (antes de deducir los honorarios por asistencia técnica y la depreciación y amortización) de la Compañía. A partir del 14 de junio de 2015, el monto de la contraprestación por la asistencia técnica disminuyó en un 20% por los primeros 3 años de la prórroga y modificación al Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, a lo que sea mayor de US\$3,478,000 (actualizado anualmente de conformidad

con el Índice de Precios al Consumidor de E.U.A. (*US Consumer Price Index*) y 4% de la utilidad de operación antes de impuestos, intereses, depreciaciones y amortizaciones (*EBITDA*) determinada como la utilidad de operación consolidada, y en un 25% adicional por los 2 últimos años de vigencia de la prórroga, a 3% de la utilidad de operación antes de impuestos, intereses, depreciaciones y amortizaciones (*EBITDA*) determinada como la utilidad de operación consolidada. El 14 de diciembre de 2020, la vigencia se extendió hasta el 31 de diciembre de 2021, con renovaciones automáticas por periodos de un año a partir del 1 de enero de 2022, salvo notificación de terminación por cualquiera de las partes implicadas y los términos económicos del contrato no fueron modificados. La Compañía considera que esta estructura motiva a SETA a incrementar la utilidad consolidada anual de la Compañía. Por otro lado, SETA tiene derecho a obtener el reembolso de los gastos que erogue con motivo de la prestación de sus servicios conforme al Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología.

El Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología permite a SETA, sus accionistas y sus respectivas filiales, prestar a la Compañía servicios adicionales únicamente si el Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad de esta última determina que dichas personas relacionadas presentaron la propuesta más competitiva en un proceso de licitación pública. Para una descripción de este comité, véase “Punto 6. Consejeros, Alta Gerencia y Empleados—Comités”.

En 2019 y 2020, la Compañía reportó gastos por US \$8.0 millones y US \$3.8 millones, respectivamente, en relación con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, y reportó reembolsos de gastos adicionales a SETA y sus filiales.

Contratos con Otras Afiliadas

Periódicamente la Compañía celebra contratos de construcción y prestación de otros servicios relacionados con ICATEN y sus filiales. En 2020, se contrató servicios a ser prestados periódicamente por ICATEN o de sus afiliadas por \$1,624,388 mil. De acuerdo con los Lineamientos para Partes Relacionadas de la Compañía, dichos contratos deben aprobados por el Consejo de Administración de la Compañía, con previa recomendación del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad y de acuerdo a la LMV. El Comité debe de considerar si estos contratos son a valor de mercado y estar basados en precios unitarios en la opinión de terceros independientes, como Grupo GEO Consultoría y Construcción, S.A. de C.V., representada por Jorge Mata Ortega y Corporativo de Ingeniería Terrestre, S.A. de C.V. (“COITSA”), representada por Jorge González Mijares. Estos terceros independientes son contratados por la Compañía para evaluar precios unitarios de las propuestas de ICATEN o sus afiliadas, a efecto de determinar si son consistentes con los precios de mercado.

La siguiente tabla establece las cantidades pagadas a afiliadas de ICATEN durante 2020, por un total de \$564,563 mil, a cambio de la prestación de servicios relacionados con la construcción y expansión de edificios terminales y plataformas en los aeropuertos de la Compañía, así como trabajos de mantenimiento mayor. Estas cantidades representan aproximadamente el 37.5% de las erogaciones de la Compañía, incluyendo trabajos de mantenimiento mayor, bajo los Programas Maestros de Desarrollo y otras erogaciones de capital por una cantidad de \$1,506,237 mil.

Aeropuerto	Cantidad (en miles de pesos)
Aeropuerto de Acapulco.....	4,236
Aeropuerto de Culiacán	6,650
Aeropuerto de Monterrey	461,620
Aeropuerto de San Luis Potosí	28,814
Aeropuerto de Tampico	38,883
Aeropuerto de Zihuatanejo	24,360

Total	564,563

Operaciones con Partes Relacionadas.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía registrado con \$167,704 mil en cuentas por pagar a partes relacionadas. Durante el 2020, la Compañía celebró las siguientes operaciones:

- Operaciones por un monto de \$81,164 mil en honorarios de asistencia técnica con SETA;
- En relación con las operaciones del hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM, el hotel Hilton Garden Inn y Parque Industrial OMA-VYNMSA, las operaciones resultaron en \$35,450 mil en servicios administrativos con los socios de la Compañía, NH Hotels, Grupo Hotelero Santa Fe y VYNMSA, respectivamente. Esta cantidad incluye los servicios administrativos pagados a una parte relacionada de ICATEN por servicios relacionados, como es apoyo SAP;
- Servicios contratados con partes relacionadas para trabajos de mantenimiento en el Parque Industrial OMA-VYNMSA, y servicios de mantenimiento en las oficinas corporativas de la Compañía que ascendieron a \$2,705 mil.
- Operaciones por un monto de \$100,194 mil con el socio de la Compañía, VYNMSA y sus afiliadas, en relación con el desarrollo del Parque Industrial OMA-VYNMSA ubicado en el aeropuerto de Monterrey, así como \$5,365 mil en intereses pagados a nuestro socio VYNMSA y sus afiliadas en relación con el financiamiento para la construcción de almacenes de la Compañía; y
- Operaciones por un monto de \$564,563 mil en mejoras de activos concesionados y mantenimiento de activos concesionados, en cada caso, contratado con partes relacionadas.
- Arrendamientos pagados a ICA Servicios de Dirección Corporativa, S.A. de C.V., relacionados con el arrendamiento de las oficinas corporativas ubicadas en la Ciudad de México ascendió a \$6.3 millones. El valor presente del pasivo pendiente por el contrato de arrendamiento de las oficinas mencionadas ascendía a \$1.6 millones al 31 de diciembre de 2020.

Punto 8. Información Financiera

Véase “Punto 18. Estados Financieros” del presente Reporte Anual.

PROCEDIMIENTOS LEGALES

General

Dentro del curso normal de sus operaciones, la Compañía se ve involucrada de tiempo en tiempo en ciertos procedimientos legales.

Conflicto Relacionado con la Propiedad de Ciertos Terrenos Integrantes del Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez

Personas que dicen ser propietarios de una porción de los terrenos donde se ubica el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez, presentaron en contra del mismo, una demanda de reivindicación alegando que dichos terrenos se transmitieron incorrectamente al Gobierno Federal. Los demandantes exigieron el pago de daños por aproximadamente US\$120.0 millones. El 18 de mayo de 2005, un tribunal de segunda instancia ordenó al aeropuerto devolver dichos terrenos a los demandantes. Sin embargo, dicha decisión y tres juicios de amparo subsiguientes permitieron que la resolución fuera reconsiderada, y la SCT, como otorgante de la concesión, fue incluida como parte de la demanda.

El 8 de julio de 2016, el tribunal local de Ciudad Juárez notificó la resolución por virtud de la cual se declaró inadmisibile el reclamo en contra del Aeropuerto de Ciudad Juárez. Los demandantes presentaron una apelación ante el Tribunal de Apelaciones de Chihuahua en contra de dicha resolución y el 31 de julio de 2017, la Primera Sala de lo Civil, revocó la decisión del tribunal inferior y resolvió en favor del demandante. La Primera Sala de lo Civil requirió al Gobierno Mexicano a pagar al demandante por la pérdida de su propiedad. El Gobierno Mexicano interpuso un amparo en contra de dicha resolución. El 25 de mayo de 2018, la Primera Sala de lo Civil revocó su decisión y absolvió al Gobierno Mexicano y al aeropuerto de Ciudad Juárez. Los demandantes apelaron la decisión ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la cual ha estado revisando la apelación desde el 21 de noviembre de 2018, la cual el 25 de mayo de 2018 resolvió no revisar la apelación y ordeno se regrese el expediente a la Primera Sala de lo Civil para todos los efectos legales. En cumplimiento con la resolución de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la Primera Sala de lo Civil reinició sus procedimientos y en la sesión celebrada el 12 de diciembre de 2019, se pronunció en contra de los demandantes al negar el amparo solicitado. Como resultado de lo anterior, los demandantes presentaron un recurso de inconformidad a la fecha del presente reporte anual está siendo resuelto por la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Al 22 de abril de 2021, el procedimiento se encuentra en revisión de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y, por lo tanto, la resolución final está pendiente.

En el caso de que cualquier resolución legal subsecuente resultara en una decisión sustancialmente similar a la resuelta el 18 de mayo de 2005 o de cualquier otra manera fuera adversa para la Compañía y el Gobierno fracasa en recuperar el terreno, la concesión de la Compañía para operar el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez se daría por terminada. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez representó el 4.9% del total de los ingresos consolidados de la Compañía. La Compañía considera que, de conformidad con los términos de sus concesiones, la terminación de la concesión para operar el aeropuerto de Ciudad Juárez como resultado del procedimiento legal aquí descrito, no afectaría la validez de sus demás concesiones, y que el Gobierno Mexicano estaría obligado a indemnizarla por cualesquier daños pecuniarios o de otro tipo derivados de la terminación de dicha concesión. La Compañía no ha registrado provisión alguna en relación con la disputa en virtud de que no es probable que se requiera el desembolso de recursos que representen un beneficio económico para liquidar la obligación.

Disputa sobre la propiedad del terreno del Aeropuerto Internacional de Monterrey

El 8 de mayo de 2015, Banco Mercantil del Norte, S.A. (Banorte), actuando como fiduciario, presentó una demanda en contra del aeropuerto de Monterrey en relación con la propiedad de un terreno previamente adquirido por el aeropuerto de Monterrey. El demandante argumentaba que los documentos de la compra del terreno por el aeropuerto de Monterrey eran nulos e inválidos y reclamó la restitución. El 8 de agosto de 2018, el tribunal resolvió que la demanda del demandante era inadmisibile y éste apeló la decisión. En julio de 2019, la apelación fue resuelta en contra del aeropuerto de Monterrey, y en agosto de 2019, el aeropuerto de Monterrey interpuso un recurso de amparo para apelar la sentencia de julio de 2019. Como parte del procedimiento de amparo, se otorgó una suspensión temporal en contra de la sentencia de

julio de 2019. A la fecha de este reporte anual, el procedimiento de amparo sigue en revisión y, por lo tanto, está pendiente su resolución definitiva.

La Compañía considera que, en caso de que se dicte una resolución adversa a los intereses del aeropuerto, el vendedor del inmueble será responsable de cualquier pérdida económica que resulte de dicha resolución, la Compañía no puede predecir si prevalecerá la acción legal contra el vendedor del inmueble. La Compañía no ha registrado provisión alguna para esta demanda porque considera que el desembolso de recursos económicos para finiquitar esta disputa es poco probable.

Disputa sobre la propiedad del terreno del Aeropuerto Internacional de Durango

El 5 de marzo de 2020, la Compañía fue notificada de la demanda presentada contra del Aeropuerto de Durango S.A. de C.V. (“Aeropuerto de Durango”), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Gobierno del Estado de Durango y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. La parte actora demandó la nulidad del decreto expropiatorio de fecha 8 de septiembre de 1975, que afectó una superficie de 40 hectáreas del Aeropuerto de Durango y reclama el pago de una indemnización por la superficie afectada, así como el pago de daños y perjuicios por el uso indebido del inmueble.

La primera audiencia se realizó con la comparecencia de las partes y está pendiente la etapa probatoria del juicio. A la fecha de este reporte anual, la contingencia sigue vigente ya que el juicio está pendiente de que se emita la sentencia sobre el fondo del asunto. En caso de que la resolución del juicio no sea favorable para la Compañía, se espera que el impacto económico del mismo será asumido por el Gobierno Federal, tal y como se establece en el título de concesión. Como tal, el Aeropuerto de Durango no ha registrado ninguna provisión en relación con este juicio.

Disputa sobre la propiedad del terreno del Aeropuerto Internacional de Reynosa

Con fecha 16 de octubre de 2020, la Compañía fue notificada de la demanda interpuesta en contra de la AFAC, en la que el Aeropuerto de Reynosa S.A. de C.V. (“Aeropuerto de Reynosa”) fue llamado como tercero interesado. Como parte de este proceso se demanda la nulidad de la resolución administrativa de fecha 7 de febrero de 2020 emitida por la AFAC en el Recurso de Revisión interpuesto por la parte actora, a fin de que la AFAC estudie la petición de la actora y reconozca que se cumplen los requisitos legales para la reversión de la expropiación de 2.6 hectáreas incluidas en los decretos expropiatorios de 1970 y 1971.

El Aeropuerto de Reynosa se presentó en el proceso judicial y a la fecha de este reporte anual, está pendiente la continuación de las etapas procesales. La demanda no incluye una reclamación económica; sin embargo, la contingencia se mantiene hasta que se dicte la sentencia definitiva en el juicio de nulidad y se confirme la resolución impugnada o, en su caso, se dicte sentencia, cuyos efectos deberán ser cumplidos por la AFAC. El Aeropuerto de Reynosa no ha registrado ninguna provisión en relación con este juicio.

Requerimientos de Pago del Impuesto Predial

En el pasado, diversos municipios iniciaron ciertos procedimientos administrativos de ejecución en contra de la Compañía por créditos fiscales por concepto de impuestos prediales sobre los inmuebles donde se ubican los aeropuertos de las ciudades relevantes.

En noviembre de 2018, el municipio de Culiacán demandó el pago del crédito fiscal por impuesto predial en contra de la Compañía por \$2,425 mil, más \$3,339 mil en otros gastos. En respuesta a dicha demanda, en diciembre de 2018 la Compañía presentó un recurso de nulidad ante el Tribunal de lo

Contencioso Administrativo del Estado de Sinaloa. La autoridad municipal presentó una respuesta que fue determinada como extemporánea por parte del tribunal, la cual fue impugnada por la autoridad municipal y a la fecha de este reporte anual no ha sido resuelta. La SCT fue llamada a juicio como tercero interesado, y a la fecha de este reporte anual no ha comparecido al procedimiento.

En mayo de 2019, el municipio de Acapulco demandó a la Compañía el pago del impuesto predial por \$27,012 mil, considerando al aeropuerto de Acapulco como deudor solidario de ASA. Se presentó un procedimiento de nulidad contra este que, al 22 de abril de 2021, continúa pendiente de resolución.

En septiembre de 2019, el municipio de Chihuahua demandó a la Compañía el pago de impuesto predial por un monto de \$113,529 mil. Se presentó un procedimiento de nulidad contra este. En enero de 2021, las demandas por pago de impuestos fueron resueltas en favor del aeropuerto de Chihuahua. El municipio de Chihuahua inició un proceso de amparo en contra de estas resoluciones, una de las cuales fue determinada sin mérito y al 22 de abril de 2021, el resto continúa en revisión.

En diciembre de 2019, el municipio de Tampico demandó a la Compañía el pago del impuesto predial por \$18,840 mil. Se presentó un procedimiento de nulidad contra este. En diciembre de 2020, estos procedimientos fueron resueltos en favor del aeropuerto de Tampico, los cuales al 22 de abril de 2021, continúa pendientes de ser declarados inapelables.

En marzo de 2020, el municipio de Ciudad Juárez demandó a la Compañía el pago del impuesto predial por \$16,097 mil. Se presentó un procedimiento de nulidad contra este, que al 22 de abril de 2020, continúa en revisión.

Otros municipios en donde la Compañía opera pudieran entablar demandas similares y, el caso, la Compañía tiene la intención de atender agresivamente dichas demandas.

Amparo en Relación con Licencias Municipales

En septiembre de 2019, la autoridad municipal de Chihuahua realizó visitas de verificación en los locales comerciales ubicados en el aeropuerto de Chihuahua para solicitar las licencias de operación municipales, requiriendo asimismo que el aeropuerto de Chihuahua presentara su licencia de construcción. Se interpuso un recurso de amparo contra tales requisitos por parte del aeropuerto de Chihuahua, impugnando la orden de visita y la inconstitucionalidad de las normas municipales aplicadas. El tribunal emitió un fallo a favor del aeropuerto de Chihuahua, indicando que los espacios comerciales del aeropuerto de Chihuahua están bajo jurisdicción federal y no municipal. La autoridad municipal puede impugnar la sentencia, pero no lo ha hecho a la fecha del presente Reporte.

Crédito Fiscal del Aeropuerto de Acapulco.

El 5 de febrero de 2020, la Secretaría de Finanzas del Estado de Guerrero notificó un crédito fiscal en contra del aeropuerto de Acapulco, por un monto de \$24,813 por concepto de contribuciones omitidas de impuesto sobre la renta y pagos de impuestos al valor agregado por el periodo del 1 de enero de 2015 al 31 de diciembre de 2015.

El crédito fue impugnado por el aeropuerto de Acapulco ante la Secretaría de Finanzas del Estado de Guerrero y el 23 de julio de 2020, se emitió la resolución en la que se declara la nulidad del procedimiento a través del cual la autoridad determinó el crédito fiscal y se ordenó a la autoridad reponer dicho procedimiento. El aeropuerto de Acapulco interpuso un recurso de nulidad en contra de dicha resolución ya que permitiría a la autoridad corregir las deficiencias del procedimiento, sin resolver los términos del

procedimiento de auditoría fiscal, que dio lugar a la imposición del crédito fiscal en contra del aeropuerto de Acapulco. A la fecha de este reporte, la resolución del recurso de nulidad continua en revisión.

La Compañía considera que los pasivos relacionados con estas demandas y procedimientos no tendrán, ya sea individualmente o en conjunto, un efecto adverso significativo sobre su situación financiera o sus resultados de operación consolidados, ya que considera que en el supuesto de que algún tribunal declare exigibles dichos impuestos en respuesta a cualquier procedimiento futuro, el propietario del inmueble es el único responsable de dichos impuestos y por los términos de las concesiones no la obligan a pagarlos. Sin embargo, el Gobierno Federal no ha reconocido obligación alguna con respecto al pago de dichos impuestos, y las reformas constitucionales, futuras reformas constitucionales, modificaciones y el resto de la legislación aplicable podrían obligar a la Compañía a pagar impuestos prediales a los municipios en el futuro. La Compañía no puede predecir el importe de cualesquier obligaciones futuras por dicho concepto, ni los criterios que se utilizarían para calcularlos. En el supuesto de dichas reformas y de que las cantidades exigibles resulten significativas, las mismas podrían tener un efecto adverso significativo sobre la situación financiera o los resultados de operación de la Compañía.

DIVIDENDOS Y REEMBOLSOS DE CAPITAL SOCIAL

La Ley General de Sociedades Mercantiles (“LGSM”) requiere que se separe anualmente, como mínimo, el 5% de la utilidad neta de toda sociedad (después del reparto de utilidades y otras deducciones de conformidad con la legislación mexicana) para formar el fondo de la reserva legal hasta que dicho fondo alcance una cantidad igual al 20% de su capital social (sin ajustes por inflación). Al 31 de diciembre de 2020, el fondo de la reserva legal de la Compañía ascendía a \$60,279 mil (excluyendo los montos de reserva correspondientes a la utilidad neta), que representa el 20.2% del capital social a esa fecha.

Las sociedades mexicanas pueden pagar dividendos únicamente de las utilidades (incluyendo las utilidades retenidas después de que todas las pérdidas hayan sido retenidas o pagadas) y únicamente después de la aportación al fondo de reserva legal. Se requiere que el fondo de reserva se fondee por cada sociedad en lugar de que sea de manera consolidada. Desde 2011, el nivel de utilidad disponible para el pago de dividendos ha sido determinado bajo NIIF. Las subsidiarias de la Compañía están obligadas a separar 5% de las utilidades para su aportación a los fondos de reserva legales antes de pagar dividendos a la Compañía. La Compañía también está obligada a separar de sus utilidades para su aportación al fondo de reserva legal antes de distribuir dividendos a sus accionistas.

Los dividendos que son pagados de las utilidades distribuibles de una sociedad que no han sido sujetos de ISR corporativo están sujetos a impuestos sobre dividendos a nivel corporativo (acreditado contra la utilidad neta acumulable y por pagar por la Compañía). Las sociedades tienen derecho a acreditar el impuesto sobre dividendos a nivel corporativo a la distribución de utilidades como crédito contra el ISR correspondiente al ejercicio fiscal en el que el dividendo fue pagado o contra el ISR corporativo correspondiente a los dos ejercicios fiscales siguientes a la fecha en el que el dividendo fue pagado. Los dividendos pagados de las utilidades distribuibles de una sociedad que han sido sujetos al ISR corporativo no están sujetos a este ISR de dividendos a nivel corporativo. Además, actualmente los dividendos pagados a residentes y no residentes tenedores de las acciones Serie B y ADS de la Compañía desde 2014 están sujetos a 10% de retención de impuestos, dicho impuesto lo retienen las casas de bolsa al momento de la distribución.

En 14 de abril de 2011, la Asamblea de Accionistas de la Compañía aprobó una política de dividendos, aplicable a partir de los resultados de 2011.

La política de dividendos de la Compañía busca asegurar el pago eficiente de impuestos sobre dividendos. Dado que lo más probable es que cualquier dividendo que la Compañía pague esté sujeto al

impuesto sobre dividendos a nivel corporativo, a que se refiere el párrafo anterior, esta política de dividendos ha sido diseñada para asegurar que cualquier impuesto sobre dividendos a nivel corporativo que pague la Compañía pueda ser aplicado como crédito contra sus obligaciones proyectadas por concepto de ISR corporativo en el ejercicio en que sea pagado y en los dos ejercicios siguientes.

La política de dividendos contempla un componente fijo y un componente variable pagado anualmente en pagos trimestrales iguales. El componente fijo de los dividendos asciende a \$325,000 mil anuales. El componente variable dependerá de los fondos disponibles para su distribución en adición al componente fijo.

La política de dividendos actual supone que el decreto y monto de dividendos pagados está sujeto a (y determinado por) los siguientes factores:

- el dividendo estará sujeto a la aprobación de la Asamblea de Accionistas de la Compañía, basado en la recomendación del Consejo de Administración;
- cumplimiento de las leyes aplicables al decreto y pago de dividendos durante un determinado ejercicio, incluyendo la constitución de un fondo de reserva legal del 5%;
- tanto el monto fijo como el variable de los dividendos estarán sujetos a la situación financiera de la Compañía y a que no existan cambios financieros adversos, y
- el pago de dividendos deberá ser fiscalmente eficiente.

La política de dividendos actual se basa en la actual legislación fiscal y en las proyecciones de la Compañía en cuanto a sus utilidades futuras conforme las NIIF. Las reformas a la legislación fiscal y los resultados de operación reales de la Compañía podrían dar lugar a que el Consejo de Administración de la Compañía proponga la modificación de la actual política de dividendos.

La Compañía declara el pago de dividendos en pesos. Para el caso de acciones Serie B representadas por ADS, los dividendos en efectivo son pagados a la institución depositaria y de acuerdo con los términos del contrato de depósito se convierten y pagan en dólares al tipo de cambio predominante, netos de gastos de conversión y retenciones de impuestos mexicanos aplicables. La fluctuación en tipos de cambio afecta el monto que los tenedores de ADS reciben como dividendos.

El decreto, monto y pago de cualesquier dividendos debe ser aprobado ya sea (i) por mayoría de votos durante la Asamblea de Accionistas correspondiente y, en tanto las acciones Serie BB representen cuando menos el 7.65% del capital social de la Compañía, por SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB), o (ii) por los accionistas que representen el 95% del capital social de la Compañía.

La Compañía pagó dividendos por \$1,598,680 mil en 2018, y \$1,598,681 en 2019. La Compañía no pagó dividendos en 2020.

Ciertas distribuciones realizadas a los accionistas de la Compañía salvo en la forma de reembolsos de capital (en la manera descrita anteriormente), incluyendo amortización de acciones u otros, estarían sujetas a impuestos en México, incluyendo impuestos de retención. Las tasas fiscales y el método de cálculo y pago de impuestos aplicable a cualquier distribución que no sea en la forma de dividendos variarán dependiendo de la naturaleza de la distribución.

Punto 9. Oferta e Inscripción

HISTORIA DEL PRECIO DE LA ACCIÓN

Los ADS están listados en el NASDAQ bajo la clave de pizarra “OMAB”. Las acciones comunes de la Compañía están listadas en la BMV bajo la clave de pizarra “OMA”.

OPERACIONES EN LA BOLSA MEXICANA DE VALORES Y EN LA BOLSA INSTITUCIONAL DE VALORES

La BMV y la Bolsa Institucional de Valores (“BIVA”), están ubicadas en la Ciudad de México, y son las únicas dos bolsas de valores que operan en México. BIVA comenzó operaciones en julio de 2018. Las operaciones tienen lugar principalmente a través de un sistema automatizado, que está abierto los días hábiles de las 8:30 a.m. a las 3:00 p.m. hora de la Ciudad de México. A partir de marzo de 2008, durante el horario de verano, los horarios de operación cambian para empatar los horarios de la NYSE, comenzando a las 7:30 am y cerrando a las 2:00 pm hora local. Ambas bolsas de valores operan con un sistema para suspender automáticamente las operaciones con acciones de una emisora en particular, como medio para controlar un exceso de volatilidad en los precios, pero bajo la regulación actual, el sistema no aplica a valores como las unidades representadas por ADSs o CPOs que cotizan, directa o indirectamente, en bolsas de valores fuera de México.

La liquidación se efectúa dos días hábiles después de haber tenido lugar la operación con acciones. Incluso aunque haya acuerdo mutuo, no se permiten liquidaciones diferidas sin la aprobación de la BMV o BIVA. La mayor parte de los valores operados en la BMV o en BIVA están depositados en S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. (“Indeval”) que es un depositario de valores central de propiedad privada que actúa como cámara de compensación, depositario, custodio y registrador de operaciones en la BMV y BIVA, eliminando así la necesidad de transferir físicamente las acciones.

Obligaciones de Reportar

Como toda compañía con valores listados en la BMV y NASDAQ, la Compañía está sujeta a diversas obligaciones de reportar y divulgar información corporativa y eventos relevantes, de conformidad con la legislación de valores de México y los E.U.A., entre las cuales se encuentran, presentar reportes financieros trimestrales y anuales, así como información corporativa y divulgar eventos relevantes tanto a las autoridades regulatorias de México como a las de los Estados Unidos de América.

Durante los últimos tres ejercicios, la Compañía ha presentado en forma completa y oportuna toda la información que está obligada a presentar de forma periódica de acuerdo con las leyes aplicables en México y en los Estados Unidos de América.

Cambios significativos a los derechos conferidos por valores emitidos por la Compañía que se encuentren inscritos en el RNV y listados en la BMV

Al 31 de diciembre de 2020, no hay cambios significativos a los derechos de valores de la Compañía inscritos en el RNV y listados en la BMV.

Punto 10. Información Adicional

Estatutos Sociales

Esta sección resume ciertas disposiciones de la legislación mexicana y de los estatutos sociales de la Compañía.

En la Asamblea Extraordinaria de Accionistas celebrada el 2 de octubre de 2006, los accionistas adoptaron resoluciones que modificaron los estatutos sociales para transformar a la sociedad en una sociedad anónima bursátil, y adecuar los estatutos sociales a las disposiciones de la LMV. Algunos de las modificaciones relevantes incluyen la mejora de ciertas disposiciones aplicables a gobierno corporativo de sociedades públicas, aclaración de ciertas disposiciones relacionadas con la responsabilidad de consejeros y funcionarios y la eliminación de restricciones de tenencia de las acciones.

En las Asambleas de Accionistas del 7 de julio de 2020, 31 de mayo de 2017, 23 de abril de 2015 y 10 de abril de 2014, los estatutos sociales de la Compañía fueron reformados a fin de reflejar una actualización del monto de capital fijo posterior de la cancelación de acciones en tesorería y después reembolso de capital realizado.

Objeto Social

El objeto de la Compañía incluye lo siguiente:

- adquirir acciones, intereses o participaciones en sociedades de naturaleza privada o sociedades de participación estatal, dedicadas a la administración, operación incluyendo la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, construcción y/o desarrollo de aeródromos civiles en términos de la Ley de Aeropuertos y su Reglamento. Participar en el capital social de sociedades que presten cualquier clase de servicios,
- recibir de, y prestar a, otras entidades mexicanas o extranjeras, sociedades o personas físicas y prestar a las sociedades en las que tenga un interés o participación o a otras entidades, sociedades o personas físicas, los servicios que puedan ser requeridos para llevar a cabo su objeto social.
- solicitar y obtener bajo cualquier título, directamente o por conducto de sus subsidiarias, concesiones y permisos para llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o desarrollo de aeropuertos.
- obtener, adquirir, usar, transferir y otorgar o garantizar todo tipo de patentes, certificados de invención, marcas registradas, nombres comerciales, derechos de autor o derechos respecto de los mismos, ya sea en los Estados Unidos Mexicanos o en el extranjero.
- obtener todo tipo de préstamos o créditos con o sin garantía específica, y otorgar préstamos a sociedades civiles o mercantiles, entidades o personas físicas con las cuales la Compañía pueda tener una relación de accionista en más del 50% de su capital social con derecho de voto o en las que la Compañía de cualquier otra forma tenga el control de las mismas.
- otorgar todo tipo de garantías y avales en títulos de créditos expedidos u obligaciones asumidas por la Compañía o por sociedades, en las cuales la Compañía pueda tener un interés o participación en más del 50% de su capital social con derecho de voto o en las que la Compañía de cualquier otra forma tenga el control.

Elección de Consejeros

La administración de la Compañía estará encomendada a un Consejo de Administración conforme a los estatutos de la Compañía, el Consejo de Administración estará conformado en todo momento por un número impar de Consejeros determinado en Asamblea General Ordinaria de Accionistas, debiendo ser integrado por al menos 11 miembros. El Consejo de Administración de la Compañía, actualmente se integra por al menos 11 consejeros, cada uno de los cuales es elegido en la Asamblea Anual de Accionistas, y al menos el 25% (veinticinco por ciento) deberá tener el carácter de independiente en términos de lo previsto por la LMV y las reglas de carácter general que expida la CNBV que podrá impugnar la determinación acerca del carácter de independiente de los Consejeros de la Compañía hecha por la Asamblea de Accionistas. Los estatutos sociales de la Compañía actualmente no establecen un retiro obligatorio de los miembros del Consejo de Administración después de alcanzar cierta edad. La Compensación de los consejeros de la Compañía es propuesta por el Consejo de Administración a los accionistas para su aprobación en asamblea.

En cada Asamblea de Accionistas que resuelva sobre la designación de los miembros del Consejo de Administración (i) todo accionista o grupo de accionistas de la Serie B que sea propietario de un 10% del capital social en la forma de acciones Serie B, podrá designar un miembro del Consejo de Administración, (ii) los accionistas de la Serie BB tendrán derecho de designar a 3 miembros y sus respectivos suplentes en términos de lo dispuesto por los estatutos sociales, el Contrato de Participación y el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología y (iii) el resto de los miembros del Consejo de Administración serán elegidos por los accionistas (tanto los tenedores de acciones Serie BB como de acciones Serie B, incluyendo los tenedores de acciones Serie B que tengan derecho a designar a un consejero en virtud de ser titulares del 10% del capital social). Los candidatos a ser elegidos como Consejeros serán propuestos a la Asamblea de Accionistas por el Consejo. Dentro de los candidatos propuestos por el Consejo, se deberá incluir a consejeros independientes en la medida que sea necesario de conformidad con la LMV y demás reglas aplicables.

Cinco de los consejeros son independientes.

Funciones del Consejo de Administración

Para el cumplimiento de las facultades del Consejo de Administración de la Compañía, este tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- establecer las estrategias generales para la conducción del negocio;
- aprobar el plan de negocios y el presupuesto de inversiones anuales de la Compañía y las sociedades que esta controla;
- aprobar las inversiones de capital fuera del presupuesto anual aprobado para cada ejercicio fiscal;
- proponer aumentos de capital social de la Compañía o de las subsidiarias;
- aprobar el Plan Maestro de Desarrollo quinquenal de la Compañía y cualquiera de sus modificaciones para cada uno de los aeropuertos de la Compañía a ser presentado ante la SCT;
- el voto de las acciones de la Compañía en sus subsidiarias;
- la estructura administrativa de la Compañía y cualquiera de sus modificaciones;

- la elección del Director General de entre los candidatos propuestos por los Consejeros de la Serie BB y la aprobación de su compensación o remoción con causa;
- cualquier transferencia por parte de la Compañía de acciones en sus subsidiarias;
- sujeto a la previa recomendación del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad, entre otros: (i) las políticas y lineamientos para el uso de los activos de las sociedades que esta controla, (ii) las operaciones, cada una en lo individual, con partes relacionadas, sujeto a ciertas excepciones, (iii) las dispensas para que un consejero, directivo relevante o persona con poder de mando, aproveche oportunidades de negocio para sí o a favor de terceros, que correspondan a la Compañía o a las sociedades que esta controle o en las que tenga una influencia significativa, que excedan de los límites establecidos en el numeral (vii) del siguiente párrafo, y (iv) las políticas para la designación y retribución integral de directores relevantes, que se deberán ajustar a lo dispuesto por el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología;
- sujeto a la recomendación del Comité de Auditoría: (i) los estados financieros de la Compañía y sus subsidiarias, (ii) sujeto a ciertas excepciones, adquisición y enajenación por parte de la Compañía, de acciones representativas del capital social de la Compañía, (iii) las políticas para el otorgamiento de mutuos, préstamos o cualquier tipo de créditos o garantías a partes relacionadas, (iv) los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Compañía y de las sociedades que esta controle, (v) las políticas contables de la Compañía, ajustándose a los principios de contabilidad reconocidos o expedidos por la Comisión mediante disposiciones de carácter general, (vi) la contratación o terminación de los auditores externos, y (vii) operaciones inusuales o no recurrentes y cualquier operación o serie de operaciones relacionadas que en el lapso de un ejercicio fiscal involucre (a) la adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Compañía o US\$20.0 millones, o (b) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Compañía, US\$40.0 millones o cuando se exceda el nivel de endeudamiento establecido en el plan de negocios anual, mismo que deberá ser al menos conforme a una razón deuda/capital no mayor a 50%;
- la creación de y la delegación de facultades, de nuevos comités o la modificación de las facultades de los comités existentes;
- la designación de los miembros del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad; en el entendido de que por lo menos uno de sus miembros deberá ser designado de entre los propuestos por los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB;
- aprobación y presentación de propuestas a la Asamblea de Accionistas de la Compañía respecto de (i) la política de dividendos y (ii) la aplicación de utilidades retenidas;
- en ciertos casos, designación de consejeros provisionales, sin intervención de la Asamblea de Accionistas para dicho cargo provisional;
- presentar a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas: (i) los informes anuales del Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad, (ii) el informe anual del Director General, acompañado del dictamen del auditor externo y opinión del Consejo de Administración sobre el contenido de dicho informe, (iii) el informe en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la

información financiera, y (iv) informe sobre las operaciones y actividades en las que consejeros hubieren intervenido conforme a lo previsto en la LMV;

- designar y destituir al Auditor Interno de la Compañía y establecer las funciones y atribuciones del mismo;
- aprobar las políticas de información y comunicación con los accionistas y el mercado, así como con los consejeros y directores relevantes, incluyendo las decisiones relacionadas con la entrega de información específica;
- determinar las acciones que correspondan a fin de subsanar las irregularidades que sean de su conocimiento e implementar las medidas correctivas correspondientes;
- establecer los términos y condiciones a los que se ajustará el Director General en el ejercicio de sus facultades y responsabilidades; y
- ordenar al Director General la revelación al público de los eventos relevantes de que tenga conocimiento.

De conformidad con los estatutos sociales, las resoluciones del Consejo de Administración con respecto a los asuntos listados anteriormente serán válidas únicamente si son aprobados por los miembros del Consejo de Administración designados por los tenedores de las acciones Serie BB.

Facultades de los Consejeros Designados por los Accionistas de la Serie BB

Los miembros del Consejo de Administración designados por los accionistas de la Serie BB, tendrán la facultad de: (i) presentar al Consejo de Administración el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General de la Compañía, (ii) Proponer la destitución del Director General de la Compañía, (iii) designar y destituir a la mitad de los funcionarios conforme al Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología así como a las políticas que para el efecto determine el Consejo de Administración, y (iv) proponer la designación de al menos uno de los miembros de cada uno de los comités de la Compañía.

En adición, cualquier asunto que requiera de la aprobación del Consejo de Administración de conformidad con los estatutos sociales, requerirá del voto favorable de la mayoría de los consejeros designados por los tenedores de las acciones Serie BB, siempre que las acciones Serie BB representen por lo menos el 7.65% del capital social de la Compañía.

Capital Social de la Compañía

De conformidad con los estatutos sociales de la Compañía, su capital social es variable. A la fecha del presente reporte, la Compañía tiene un capital social mínimo o fijo sin derecho a retiro que asciende a \$300,822 mil representados por 390,111,556 de acciones ordinarias, nominativas, representativas de la Clase I, y sin expresión de valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas, de las cuales 340,345,556 son acciones de la serie B y 49,766,000 son acciones de la serie BB. En los últimos tres ejercicios, ninguna parte del capital social ha sido pagada en especie.

El capital social de la Compañía se ha modificado durante los últimos 3 ejercicios, como consecuencia de lo siguiente:

- El 7 de julio de 2020, los accionistas de la Compañía aprobaron la cancelación de 3,659,417 acciones Serie B que fueron recompradas por la Compañía de conformidad con el Artículo 56 de la Ley del Mercado de Valores, reduciendo el capital social de la Compañía. Como resultado de la cancelación de acciones, el capital social mínimo fijo, totalmente pagado y suscrito, asciende a \$300,822,103, representado por 390,111,556 acciones ordinarias, nominativas y sin valor nominal, de las cuales 49,766,000 son acciones de la Serie BB y 340,345,556 son Series Acciones B.

La Compañía no ha realizado emisión de acciones alguna durante los últimos tres ejercicios sociales y no es beneficiaria de posiciones en instrumentos derivados liquidables en especie cuyo subyacente sean las acciones de la serie B, serie BB o certificados de participación ordinaria sobre dichas acciones.

La siguiente tabla muestra el capital autorizado y el capital social suscrito y pagado en circulación de la Compañía al 22 de abril de 2021:

Capital Social

Capital Social:	Autorizado	Emitidas y en circulación
Acciones Serie B	340,345,556	340,345,556
Acciones Serie BB	49,766,000	49,766,000
Total	390,111,556	390,111,556

Dentro de sus respectivas series, todas las acciones ordinarias confieren los mismos derechos e imponen las mismas obligaciones a sus tenedores. Las acciones Serie BB tienen voto especial y otros derechos especiales descritos más adelante.

De conformidad con los estatutos sociales de la Compañía, ésta puede emitir las siguientes acciones representativas de su capital social, mismas que tienen las siguientes características:

- *Acciones Serie B.* Actualmente, las acciones Serie B representan el 87.2% del capital social de la Compañía. Las acciones Serie B pueden ser adquiridas por personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.
- *Acciones Serie BB.* Actualmente, las acciones Serie BB representan el 12.8% del capital social de la Compañía. Las acciones Serie BB, que están emitidas con fundamento en lo dispuesto por el artículo 112 de la LGSM, pueden ser adquiridas por personas físicas o morales, mexicanas o extranjeras.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos y la Ley de Inversión Extranjera, los inversionistas extranjeros no podrán ser titulares, directa o indirectamente, de más del 49% de las acciones representativas del capital social de un concesionario aeroportuario a menos que se obtenga autorización de la Comisión Nacional de Inversión Extranjera.

Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas

Cada acción Serie B y Serie BB confiere a su tenedor el derecho a un voto en las Asambleas Generales de Accionistas. Los tenedores de las acciones Serie BB tienen derecho a designar a tres miembros del Consejo de Administración.

De conformidad con los estatutos sociales de la Compañía, las Asambleas de Accionistas pueden ser ordinarias, extraordinarias y especiales. Son Asambleas Ordinarias las que se reúnen para tratar cualquier asunto que no esté reservado expresamente para la Asamblea Extraordinaria. Las Asambleas Ordinarias se celebrarán cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio fiscal, para aprobar, entre otras cuestiones, el informe del Consejo de Administración con respecto a los estados financieros, la designación o ratificación de los miembros del Consejo de Administración, el decreto de dividendos y la determinación de los emolumentos de los consejeros. De conformidad con la LMV, la Asamblea Ordinaria de accionistas deberá ocuparse, además de los asuntos antes descritos, de aprobar cualquier operación que involucre el 20% o más de los activos consolidados de la Compañía, ya sea en un mismo acto o en una serie de actos sucesivos, dentro de un mismo ejercicio.

Son Asambleas Extraordinarias las que se reúnen para considerar cualquiera de los siguientes asuntos:

- la prórroga de la duración, o la disolución voluntaria de la Compañía;
- el aumento o disminución de la parte mínima fija del capital social;
- el cambio de objeto o nacionalidad;
- la transformación, fusión o escisión de la Compañía;
- la amortización de acciones, o la emisión de acciones preferentes u obligaciones;
- la cancelación de la inscripción de las acciones Serie B en el Registro Nacional de Valores (“RNV”) o en cualquier bolsa de valores en la que se coticen;
- la reforma de los estatutos sociales; y
- cualquier otro asunto que de conformidad con la ley o los estatutos sociales de la Compañía deba ser aprobado por la Asamblea General Extraordinaria.

Son Asambleas Especiales de Accionistas las que reúnen a los accionistas de una determinada serie para considerar cualquier asunto que afecte a dicha clase o serie de acciones.

Las Asambleas de Accionistas deberán celebrarse en el domicilio social, que en el caso de la Compañía es la Ciudad de México. Las convocatorias para las Asambleas de Accionistas deberán ser hechas por el Presidente del Consejo de Administración, el Secretario, cualesquier dos consejeros, el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad. Cualquier accionista o grupo de accionistas que represente cuando menos el 10% del capital social de la Compañía tendrá derecho de solicitar al Presidente del Consejo de Administración, al Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad, que convoque una Asamblea de Accionistas para tratar los asuntos indicados en su solicitud. En el supuesto de que el Presidente del Consejo de Administración, el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad no convoque dicha Asamblea dentro de los 15 días naturales siguientes a la recepción de dicha solicitud, el accionista o grupo de accionistas que represente cuando

menos el 10% del capital social de la Compañía podrá solicitar que dicha convocatoria se hecha por un juez competente.

Las convocatorias para las Asambleas de Accionistas deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación o en un diario de circulación nacional con cuando menos 15 días naturales de anticipación a la fecha establecida para la Asamblea. Las convocatorias indicarán el lugar, día y hora de la Asamblea, contendrán el orden del día con la mención de los asuntos a tratar de la misma y deberán ser firmadas por la persona o personas que las hagan, en el concepto de que las hiciese el Consejo de Administración o el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad, deberá ser con la firma del Presidente del Consejo de Administración o del Secretario de dicho órgano, o un delegado especial asignado por el Consejo de Administración, o el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad para tal efecto. Las Asambleas de Accionistas podrán celebrarse sin necesidad de convocatoria previa, si todas las acciones en circulación representativas del capital social de la Compañía se encuentran representadas en la Asamblea.

Para poder ser admitidos en las Asambleas, los accionistas deberán: (i) estar registrados en el libro de registro de acciones de la Compañía, (ii) presentar, a más tardar el día hábil anterior a la fecha señalada para la celebración de la Asamblea de Accionistas, (a) la tarjeta de admisión correspondiente emitido por la Compañía con anterioridad a la celebración de la Asamblea de Accionistas y (b) una constancia de depósito de dichas acciones expedidas por el Secretario o por alguna institución para el depósito de valores o una institución bancaria de valores nacional o extranjera, en los términos de las disposiciones aplicables de la LMV. El libro de registro de acciones se cerrará tres días hábiles antes de la fecha fijada para la celebración de la Asamblea. Los accionistas podrán ser representados en las Asambleas de Accionistas por la persona o personas designadas mediante carta poder, mismas que no podrán ser los Consejeros de la Compañía. La representación en las Asambleas de Accionistas podrá llevarse a cabo mediante poder general o especial o por carta poder firmada ante dos testigos. La propiedad de las acciones puede evidenciarse a través de certificados emitidos por un depositario de valores (o Indeval) junto con un certificado emitido por cualquier institución con cuenta en Indeval.

En o antes de la fecha de publicación de cualquier convocatoria para una Asamblea de Accionistas, la Compañía proporcionará copias de la publicación al depositario para su distribución a los tenedores de ADS. Los tenedores de ADS están facultados para instruir al depositario respecto del ejercicio de los derechos de voto de las acciones Serie B.

Quórum

A fin de que las Asambleas Ordinarias de Accionistas celebradas en virtud de primera convocatoria sean válidas, cuando menos el 50% de las acciones representativas del capital social deberán estar presentes o debidamente representadas, y las resoluciones serán válidas si son adoptadas por el voto favorable de la mayoría de las acciones presentes o representadas en la Asamblea. Las Asambleas Ordinarias de Accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas cualquiera que sea el número de acciones representadas en la asamblea, y sus resoluciones serán válidamente adoptadas por voto mayoritario de las acciones presentes en la asamblea.

A fin de que las Asambleas Extraordinarias y Especiales de Accionistas celebradas en virtud de primera convocatoria sean válidas, cuando menos el 75% de las acciones representativas del capital social deberá estar representado en la asamblea. Las Asambleas Extraordinarias de Accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas cualquiera que sea el número de acciones representadas en la asamblea. Para las Asambleas Extraordinarias, sus resoluciones serán válidas cuando sean adoptadas por el voto favorable de las acciones que representen más del 50% del capital social.

No obstante lo anterior, las resoluciones de las Asambleas Extraordinarias con respecto a los siguientes asuntos únicamente serán válidas cuando sean adoptadas por el voto favorable de las acciones que representen cuando menos el 75% del capital social:

- cualquier reforma a los estatutos sociales de la Compañía que tenga por objeto (i) modificar o eliminar las facultades de los comités, o (ii) cancelar o modificar los derechos otorgados a los accionistas minoritarios;
- cualquier resolución que conlleve la cancelación o cesión de derechos derivados de los títulos de concesiones de la Compañía;
- la terminación anticipada del Contrato de Participación celebrado entre SETA y el Gobierno con motivo de la venta de las acciones Serie BB por parte de este último a SETA;
- cualquier fusión de la Compañía con sociedades que no estén directamente relacionadas con la línea principal de negocios de la Compañía o de sus subsidiarias, o
 - cualquier escisión, disolución o liquidación de la Compañía.

Adicionalmente, de conformidad con los estatutos sociales de la Compañía, cualquier resolución relacionada con la cancelación de la inscripción de las acciones Serie B en el RNV o en la BMV deberá ser adoptada por el voto favorable de las acciones que representen cuando menos el 95% del capital social.

Derechos de Veto de los Tenedores de las Acciones Serie BB

En tanto las acciones de la Serie BB, representen cuando menos el 7.65% del capital social de la Compañía, a efecto de que la Asamblea de Accionistas, adopte válidamente cualquier resolución respecto de los asuntos que se mencionan a continuación, se requerirá el voto favorable de cuando menos el 95% de las acciones representativas del capital social de la Compañía o el voto favorable de la mayoría de las acciones Serie BB:

- aprobación de los estados financieros de la Compañía y sus subsidiarias;
- liquidación o disolución anticipada de la Compañía;
- aumentos o disminuciones del capital social de la Compañía y sus subsidiarias;
- declaración y pago de dividendos;
- reforma de los estatutos sociales de la Compañía;
- fusiones, escisiones, reclasificaciones o consolidación o división de acciones;
- otorgamiento o modificación de derechos especiales de las series en que se divide en capital social de la Compañía;
- cualquier decisión que tenga por objeto modificar o anular las resoluciones válidamente adoptadas por el Consejo de Administración que requieran el voto favorable de los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB, y

- cualquier resolución por parte de los accionistas de la Compañía sobre cualquiera de los asuntos que requieren el voto favorable de los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB.

Derecho de Separación

Cualquier accionista que haya votado en contra de una resolución válidamente adoptada por una Asamblea de Accionistas con respecto a (i) un cambio de objeto o nacionalidad de la Compañía, (ii) la transformación de la Compañía de un tipo de sociedad a otro, (iii) una fusión en la que la Compañía sea la sociedad fusionada, o la dilución de su capital social en más del 10%, o (iv) una escisión, podrá separarse de la Compañía y solicitar a la misma el pago de sus acciones siempre y cuando presente dicha solicitud dentro de los 15 días siguientes a la clausura de la Asamblea de Accionistas que haya adoptado dicha resolución. Las acciones de dicho accionista se pagarán al precio que resulte más bajo de entre (a) el 95% del precio promedio de cotización de dichas acciones en la BMV durante los 30 días de operaciones con dichas acciones anteriores a la fecha de la asamblea, o (b) el valor en libros de las acciones conforme a los últimos estados financieros auditados aprobados por la Asamblea de Accionistas.

Dividendos y Distribuciones

Durante la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de la Compañía, el Consejo de Administración presentará a los accionistas, para su aprobación, los estados financieros de la Compañía por el ejercicio fiscal anterior conforme a lo presentado por el Director General. De conformidad con la LGSM, el 5% de la utilidad neta de la Compañía (después de separar la cantidad necesaria para pagar la PTU y otras cantidades exigidas por la ley) deberá separarse para constituir una reserva legal hasta que el importe de dicha reserva sea equivalente a cuando menos el 20% del capital social (libre de ajustes para reflejar la inflación). Adicionalmente, se separarán las cantidades que los accionistas determinen para constituir otras reservas, incluyendo una reserva para la adquisición de acciones propias. El saldo de dichas utilidades, si lo hubiere, podrá distribuirse en forma de dividendos sobre las acciones. Para una explicación detallada de la política de dividendos de la Compañía, véase “Punto 8. Información Financiera – Dividendos”.

Registro y Transmisión de Acciones

Las acciones Serie B están inscritas en el RNV de la CNBV. Las acciones están amparadas por títulos nominativos que podrán llevar adheridos cupones para el cobro de dividendos. Los accionistas de la Compañía pueden mantener sus acciones directamente en forma de títulos físicos, o indirectamente a través de registros en las instituciones que mantengan cuentas en Indeval. En este último caso, Indeval será el titular registrado de dichas acciones, y expedirá constancias de depósito de sus acciones a los accionistas que se lo soliciten. Las instituciones autorizadas para mantener cuentas en Indeval incluyen a las casas de bolsa, instituciones de banca múltiple y otras instituciones autorizadas por la CNBV. La Compañía lleva un libro de registro de acciones y únicamente reconocerá como accionistas a quienes se encuentren inscritos en dicho libro o exhiban constancias de depósito expedidas por el Indeval o por algún participante en Indeval. La publicación del aviso de aumento de capital en el sistema electrónico de la Secretaría de Economía; sin embargo, el caso de una oferta internacional, el depositario aparecerá en dicho registro de acciones como el tenedor registrado de las acciones representadas por el ADS.

Las acciones Serie BB únicamente podrán transmitirse previa su conversión a acciones Serie B, y se encuentran sujetas a las siguientes reglas:

- Si en cualquier momento posterior al 14 de junio de 2015 SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de la Compañía, esas acciones restantes de la Serie BB se convertirán automáticamente en acciones Serie B de libre transmisión.

- Si en cualquier momento posterior al 14 de junio de 2015 SETA tuviese acciones Serie BB que representen por lo menos del 7.65% del capital social de la Compañía, dichas acciones podrán convertirse en acciones Serie B siempre y cuando dicha conversión sea aprobada por los accionistas que representen cuando menos el 51% de las acciones Serie B (excluyendo las acciones propiedad de SETA y de cualquier “persona relacionada” con la misma). Para efectos de los estatutos sociales de la Compañía, el término “persona relacionada” significa, respecto de cualquier persona:
 - las personas físicas o morales que tengan la capacidad directa o indirecta de ejercer control de dicha persona, o se encuentren bajo un control común con dicha persona;
 - las personas que tengan la capacidad de determinar las políticas de negocios de una persona;
 - en el caso de que el accionista sea una persona física, las personas físicas que tengan un parentesco (ya sea de consanguinidad o civil, hasta el cuarto grado inclusive) con dicha persona;
 - SETA, o
 - tratándose de SETA, sus accionistas, las personas relacionadas con la misma o cualquiera de las partes del contrato de operación a través del cual SETA cumple con sus obligaciones bajo el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología.

Para efectos de los estatutos sociales de la Compañía, el término “control” respecto de una persona significa:

- la tenencia directa o indirecta del 20% o más del capital social con derecho de voto de una persona moral;
- la facultad contractual para designar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración de una persona moral;
- la facultad para vetar las decisiones que de otro modo pudieran ser adoptadas por la mayoría de los accionistas de dicha persona moral; o
- la existencia de relaciones comerciales que representen la compra de más del 15% de las ventas anuales de dicha persona.

Límites de Participación Accionaria y Adquisiciones del Control

De conformidad con la Ley de Aeropuertos:

- Ningún prestador de servicios de transporte aéreo podrá ser titular de acciones representativas de más del 5% del capital social de la Compañía.
- Las acciones representativas del capital social no podrán ser adquiridas directa o indirectamente en ningún momento por un gobierno extranjero actuando como ente soberano.

Dichas restricciones no son aplicables a:

- El Gobierno Federal;

- NAFIN, en su carácter de fiduciaria de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Las instituciones que actúen como depositarias de valores, y
- Las instituciones financieras y otras instituciones autorizadas que mantengan acciones por cuenta de sus propietarios en el entendido de que dichos propietarios no estarán exentos de dichas restricciones.

Los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo y sus subsidiarias y filiales no tienen permitido “controlar”, directa o indirectamente, a la Compañía o a cualquiera de sus subsidiarias concesionarias.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, cualquier adquisición del control de la Compañía está sujeta a la previa autorización de la SCT.

Para efectos de estas disposiciones, “persona relacionada” y “control” se definen anteriormente bajo la Sección “Registro y Transmisión de Acciones.”

La Ley del Mercado de Valores contiene disposiciones relacionadas con ofertas públicas y otras adquisiciones de acciones. Cualquier intención de adquirir las acciones de la Compañía que resulte en que el adquirente obtenga control sobre las acciones de la Compañía con derecho a voto (las acciones Serie B y Serie BB de la Compañía consideradas de manera conjunta) requiere que el adquirente, con la aprobación previa de la CNBV, realice una oferta pública de adquisición obligatoria respecto a lo que resulte mayor entre (i) el porcentaje del capital social que se pretenda adquirir o (ii) 10% de capital social de la Compañía. Cualquier adquisición pretendida de las acciones de la Compañía que tenga la intención de obtener control requiere que el potencial adquirente realice una oferta pública de adquisición obligatoria por el 100% del capital social en circulación de la Compañía (en adición a la aprobación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes). La oferta pública deberá realizarse al mismo precio a todos los accionistas y clases de acciones. El Consejo de Administración de la Compañía deberá emitir su opinión respecto a cualquier oferta pública que dé como resultado un cambio de control, cuya opinión deberá tomar en consideración los derechos de accionistas minoritarios y la cual puede estar acompañada por una opinión imparcial independiente. Consejeros y funcionarios principales tienen la obligación de revelar si participarán o no en dicha oferta.

Bajo la Ley del Mercado de Valores, toda oferta pública deberá permanecer abierta por lo menos durante 20 días hábiles y adquisiciones bajo la misma deberán realizarse a pro-rata entre todos los accionistas oferentes. La Ley del Mercado de Valores únicamente permite el pago de ciertos montos a accionistas controladores que impliquen un premio o sobreprecio al precio de oferta si dichos montos son totalmente revelados, aprobados por el Consejo de Administración y pagados exclusivamente en relación con obligaciones de no competencia o similares.

Ciertos Derechos de Minorías

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores y la Ley General de Sociedades Mercantiles, existen varias protecciones que se conceden a accionistas minoritarios. Dichas protecciones incluyen disposiciones que permiten a:

- tenedores de por lo menos el 10% del capital social en circulación de la Compañía:
 - votar (incluyendo de una manera limitada o restringida) para solicitar la convocatoria a una asamblea de accionistas;

- solicitar que se posponga la adopción de resoluciones respecto a cualquier asunto sobre el cual no fueron suficientemente informados;
 - designar a un miembro del Consejo de Administración de la Compañía y un miembro suplente del mismo.
- tenedores del 20% del capital social en circulación de la Compañía podrán oponerse judicialmente a cualquier resolución adoptada en una asamblea de accionistas y presentar una solicitud para la emisión de una orden judicial que suspenda temporalmente dicha resolución, dentro de los 15 días siguientes a la fecha de la asamblea en la cual se adoptó la resolución correspondiente, siempre y cuando (i) la resolución impugnada contravenga una ley mexicana o los estatutos de la Compañía, (ii) los accionistas reclamantes no hayan concurrido a la asamblea o hayan votado a favor de la resolución impugnada, y (iii) los accionistas demandantes otorguen una fianza al tribunal a efecto de garantizar el pago de cualquier daño y perjuicio que la Compañía pudiese sufrir como resultado de la suspensión de la resolución, en caso de que el tribunal emita una sentencia que declare infundada o improcedente la oposición; y
 - tenedores del 5% del capital social en circulación de la Compañía podrán ejercer una acción de responsabilidad en contra de algunos o todos sus consejeros, para beneficio de la Compañía, por violación a su responsabilidad de cuidado o de lealtad, por un monto equivalente a los daños o perjuicios que se cause. El ejercicio de acciones ejercidas bajo este precepto prescribe en un plazo de cinco años.

Aumentos y Disminuciones de Capital

De conformidad con lo dispuesto en los estatutos sociales de la Compañía y en la LGSM, los aumentos o disminuciones del capital social de la Compañía deben ser aprobados por la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas.

Sujeto a los límites de participación accionaria previstos en los estatutos sociales de la Compañía, en caso de aumento del capital social, distinto de aquel realizado (i) con objeto de la conducción de oferta pública de acciones emitidas como resultado de dicho aumento, (ii) en relación con fusiones, (iii) en relación con la reventa de acciones recompradas, o (iv) en relación con la conversión de obligaciones convertibles, los accionistas tendrán derecho de preferencia para suscribir las nuevas acciones que se emitan como resultado de dicho aumento, en proporción al número de acciones del que en ese momento sean propietarios. Dicho derecho de preferencia deberá ejercerse en cualquiera de las formas previstas en el artículo 132 de la LGSM, mediante la suscripción y pago de las acciones correspondientes dentro de los 15 días hábiles siguientes a la publicación del aviso de aumento de capital en el sistema electrónico de la Secretaría de Economía; sin embargo, si la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Compañía hubieren estado representadas en la Asamblea de Accionistas respectiva, el plazo de 15 días calendario comenzará a transcurrir en la fecha de dicha asamblea.

El capital social de la Compañía podrá disminuirse por resolución de la Asamblea de Accionistas, sujeto a las mismas reglas aplicables a los aumentos de capital. El capital social de la Compañía también podrá disminuirse como resultado del ejercicio de los derechos de separación de los accionistas con fundamento en lo dispuesto por el artículo 206 de la LGSM (véase la Sección “—Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas—Derecho de Separación”), o como resultado de la adquisición de acciones propias con fundamento en lo dispuesto por la LMV (véase “—Adquisición de Acciones Propias”).

Adquisición de Acciones Propias

La Compañía podrá adquirir acciones representativas de su propio capital a través de la BMV y NASDAQ, sujeto a los siguientes términos y condiciones:

- las acciones deberán adquirirse a través de la BMV;
- la adquisición de acciones deberá realizarse a precio de mercado, salvo que se trate de ofertas públicas o de subastas autorizadas por la CNBV;
- la adquisición se deberá realizar con cargo al capital contable, en cuyo supuesto podrán mantenerlas en tesorería sin necesidad de realizar una reducción de capital social en cuyo caso dichas acciones serán canceladas;
- corresponderá a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas determinar expresamente para cada ejercicio fiscal el monto máximo de recursos que podrá destinarse a la compra de acciones propias o títulos de crédito que representen dichas acciones;
- la Compañía deberá estar al corriente con sus obligaciones de pago derivadas de instrumentos de deuda emitidos por la misma que se encuentren inscritos en el RNV, y
- todas las adquisiciones deberán efectuarse de conformidad con lo dispuesto por el artículo 54 de la LMV, y la Compañía deberá mantener en circulación un número de acciones suficiente para cumplir con los requisitos en materia de volúmenes mínimos de cotización establecidos por los mercados donde se encuentren inscritas sus acciones.

Adquisición de Acciones por Parte de las Subsidiarias

Las subsidiarias de la Compañía no podrán adquirir, directa o indirectamente, cualesquier acciones representativas del capital social de la Compañía, salvo por las acciones adquiridas como parte de algún plan de opción de compra de acciones para empleados y de conformidad con lo dispuesto por la LMV.

Obligación de Realizar Oferta Pública de Compra de Acciones

De conformidad con la LMV, en el supuesto de que la Compañía decida cancelar la inscripción de sus acciones en el RNV y la BMV, o de que la CNBV ordene dicha cancelación, la Compañía estará obligada a realizar una oferta pública para adquirir las acciones propiedad de los accionistas minoritarios, y a constituir un fideicomiso con una vigencia de seis meses y aportar a dicho fideicomiso el importe necesario para adquirir la totalidad de las acciones que no se adquieran a través de dicha oferta. De conformidad con la LMV, los accionistas que ejercen el control de la Compañía serán solidariamente responsables de dichas obligaciones. El precio de compra de dichas acciones será el que resulte más alto de entre (i) el precio promedio de cotización de las acciones en la BMV durante el período de 30 días de operaciones con dichas acciones anterior a la fecha de la oferta, o (ii) el valor en libros de dichas acciones de conformidad con el último balance general trimestral presentado a la CNBV y la BMV. En el supuesto de que la CNBV ordene la cancelación de la inscripción de las acciones, la oferta antes mencionada deberá efectuarse dentro de los 180 días siguientes a la orden de cancelación. De conformidad con la LMV, la cancelación de la inscripción de las acciones por decisión de la Compañía debe ser aprobada por lo menos por el 95% de sus accionistas.

Liquidación

En el supuesto de disolución de la Compañía, la Asamblea Extraordinaria de Accionistas nombrará a uno o varios liquidadores para que concluyan los asuntos de la Compañía. Todas las acciones que se encuentren totalmente pagadas tendrán derecho a participar proporcionalmente en cualquier distribución que se efectúe con motivo de la liquidación. Las acciones pagadas parcialmente participarán en dicha distribución en forma proporcional al importe pagado de las mismas.

Otras Disposiciones

Deberes de los Miembros del Consejo de Administración

La LMV impone a los consejeros deberes de diligencia y lealtad. El deber de diligencia implica que los consejeros de la Compañía deben actuar de buena fe y en el mejor interés de la misma. Al efecto, los consejeros de la Compañía están obligados a solicitar al Director General, a los directivos relevantes y a los auditores externos la información que sea razonablemente necesaria para la toma de decisiones. Los consejeros que falten a su deber de diligencia serán responsables por los daños y perjuicios que causen a la Compañía o sus subsidiarias.

El deber de lealtad implica que los consejeros de la Compañía deben guardar confidencialidad respecto de la información que adquieran con motivo de sus cargos y deben abstenerse de participar en la deliberación y votación de cualquier asunto en el que tengan algún conflicto de interés. Los consejeros incurrirán en deslealtad frente a la Compañía cuando obtengan beneficios económicos para sí, cuando a sabiendas favorezcan a un determinado accionista o grupo de accionistas, o cuando aprovechen oportunidades de negocios sin contar con una dispensa del Consejo de Administración. El deber de lealtad también implica que los consejeros deben (i) informar al Comité de Auditoría y a los auditores externos todas aquellas irregularidades de las que adquieran conocimiento durante el ejercicio de sus cargos, y (ii) abstenerse de difundir información falsa y de ordenar u ocasionar que se omita el registro de operaciones efectuadas por la Compañía, afectando cualquier concepto de sus estados financieros. Los consejeros que falten a su deber de lealtad serán susceptibles de responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados a la Compañía o sus subsidiarias como resultado de los actos u omisiones antes descritos. Esta responsabilidad también es aplicable a los daños y perjuicios ocasionados a la Compañía con resultado de los beneficios económicos obtenidos por los Consejeros o por terceros como resultado del incumplimiento de su deber de lealtad.

Los consejeros pueden verse sujetos a sanciones penales consistentes en hasta 12 años de prisión en caso de que cometan actos de mala fe que afecten a la Compañía, incluyendo la alteración de sus estados financieros e informes.

Las acciones de responsabilidad por los daños y perjuicios derivados de la violación de los deberes de diligencia y lealtad de los consejeros podrán ser ejercidas por la Compañía o para beneficio de esta por los accionistas que en lo individual o en conjunto sean titulares de acciones que representen el 5% o más de su capital social. Las acciones penales únicamente podrán ser ejercidas por la SHCP oyendo la opinión de la CNBV.

La Ley de Mercado de Valores señala que los consejeros no incurrirán en las responsabilidades antes descritas en caso de que (i) el consejero haya actuado de buena fe y cumpla con los requisitos establecidos por la ley y los estatutos sociales; (ii) realicen actos en base a información proporcionada por directivos o por terceros expertos, cuya capacidad y credibilidad no pueda ser sujeta a un motivo de duda razonable, (iii) el consejero haya seleccionado la alternativa más adecuada a su leal saber y entender, o en caso de que los efectos

patrimoniales negativos no pudiesen haber sido previsibles; y (iv) los actos fueron adoptados en cumplimiento con resoluciones adoptadas en una asamblea de accionistas.

En adición a los deberes de diligencia y lealtad previstos en la LMV, los estatutos sociales de la Compañía establecen que una vez que, al menos, el 51% de las acciones representativas de su capital social se encuentre entre el gran público inversionista en algún mercado de valores, los miembros del Consejo de Administración serán responsables ante la Compañía y ante los accionistas por los siguientes actos:

- la pérdida de más de dos terceras partes del capital social, que constituye una causal de disolución de la Compañía, cuando dicha pérdida resulte de su negligencia;
- quiebra, sujeto a ciertas condiciones, cuando los actos realizados por el Consejo de Administración den lugar a un concurso mercantil.
- el incumplimiento de sus obligaciones bajo la ley y los estatutos sociales de la Compañía, y
- la falta de notificación de irregularidades cometidas por miembros anteriores del Consejo de Administración;

Los miembros del Consejo de Administración son responsables frente a los accionistas únicamente por la pérdida de capital contable sufrida como consecuencia de actos desleales llevados a cabo excediendo sus facultades o en violación a los estatutos sociales de la Compañía. La Compañía, en cualquier caso, está obligada a indemnizar y sacar en paz a los funcionarios correspondientes, a los miembros del Consejo de Administración y al Secretario de cualquier responsabilidad en la que puedan incurrir con respecto a terceros en el desempeño de sus funciones, que incluirá (a) el monto de la indemnización a ser pagada por los daños causados por sus actos a terceros y, (b) los gastos en que puedan incurrir (incluyendo, sin limitación, honorarios legales y de asesoría) en relación con el punto (a) de este párrafo, siempre y cuando dichos gastos sean razonables y estén debidamente documentados, excepto en casos de fraude, mala conducta intencional o actos ilegales bajo la Ley del Mercado de Valores de México y otras leyes.

Entrega de Información a los Accionistas

De conformidad con la LMV, la Compañía, a través de su Consejo de Administración, está obligada a presentar anualmente a sus accionistas un informe que contenga:

- un informe del Consejo de Administración con respecto a las operaciones de la Compañía durante el ejercicio anterior, así como las políticas seguidas por dicho consejo y los principales proyectos existentes;
- un informe con respecto a las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de los estados financieros;
- un estado que muestre la posición financiera de la Compañía al cierre del ejercicio;
- estados que muestren los resultados de operación, los cambios en la situación financiera y los cambios en el capital contable de la Compañía durante el ejercicio anterior;
- las notas complementarias o aclaratorias de la información antes descrita, y

- el informe del Comité de Auditoría con respecto a la veracidad, razonabilidad y suficiencia de la información presentada por el Consejo de Administración.

Por otro lado, los estatutos sociales de la Compañía establecen que el Consejo de Administración deberá proporcionar la misma información respecto de cada subsidiaria en la que la Compañía sea titular de la mayoría de las acciones, cuando el valor de la inversión en cada una de ellas sea superior al 20% del capital contable. (Basado en los estados financieros más recientes disponibles).

Duración

La duración de la Compañía es indefinida.

Conflictos de Interés de los Accionistas

De conformidad con la LGSM y la LMV, cualquier accionista que en un asunto determinado tenga un interés contrario al de la Compañía, deberá abstenerse de participar en las deliberaciones o votar con respecto a dicho asunto durante las Asambleas de Accionista. Cualquier accionista que viole esta disposición será responsable de los daños que se causen a la Compañía cuando sin su voto no se hubiese aprobado el asunto respectivo.

Conflictos de Interés de Consejeros

De conformidad con la LGSM y la LMV, cualquier consejero que en un asunto determinado tenga un conflicto de interés deberá informarlos a los demás consejeros y abstenerse de participar en la votación con respecto a dicho asunto. Cualquier consejero que viole esta disposición será responsable de los daños que cause a la Compañía.

Ciertas Diferencias Entre la Ley de Sociedades Mercantiles Mexicana y la de los E.U.A.

La Ley General de Sociedades Mercantiles y la Ley del Mercado de Valores, que son aplicables a la Compañía, difieren en ciertos puntos substanciales de aquellas leyes de los E.U.A. aplicables a las sociedades mercantiles y sus accionistas.

Consejeros Independientes

La Ley del Mercado de Valores de México requiere que un 25% de los consejeros de las compañías públicas sean independientes. De conformidad con las reglas y regulaciones de NASDAQ National Market, las compañías extranjeras sujetas a los requisitos de información bajo las leyes federales de valores de los E.U.A. y que coticen en NASDAQ National Market deben mantener un comité responsable de las funciones de auditoría conformado en su totalidad por consejeros independientes según lo definen las leyes de valores de los E.U.A.

Fusiones, Consolidaciones y Arreglos Similares

Una compañía mexicana puede fusionarse con otra compañía sólo si la mayoría de las acciones que representen su capital social aprueba la fusión en una asamblea extraordinaria debidamente instalada, a menos que los estatutos sociales de la compañía establezcan la necesidad de un voto mayor. Los accionistas que voten en contra no tienen derechos de avalúo. Los acreedores tienen un plazo de 90 días para oponerse a la fusión en la vía judicial si tienen un interés legal como sustento de su oposición.

Bajo la ley de Delaware, con ciertas excepciones, una fusión, consolidación o venta de todos o substancialmente todos los activos de una compañía debe ser aprobada por el Consejo de Administración y por la mayoría de las acciones en circulación que tengan derecho a votar al respecto. Bajo la ley de Delaware, un accionista de una sociedad que participe en ciertas operaciones mayores puede, en ciertas circunstancias, tener derechos de avalúo conforme a los cuales el accionista puede recibir el pago de la cantidad equivalente al valor justo de Mercado de sus acciones (determinado por la corte) en lugar de la contraprestación que el accionista hubiese recibido en la operación. La ley de Delaware también establece que una sociedad controladora, por resolución de su Consejo de Administración y sin que se requiera voto de los accionistas, puede fusionarse con cualquiera de sus subsidiarias de las que sea dueña de al menos el 90% de cada clase de acciones. En dicho caso los accionistas que estuviesen en desacuerdo tendrían derechos de avalúo.

Medidas en contra de la toma de control

Sujeto a la aprobación de la CNBV, la LMV permite que sociedades públicas incluyan en sus estatutos sociales medidas en contra de la toma de control que restrinjan la habilidad de terceros para adquirir el control de la sociedad sin obtener la aprobación del Consejo de Administración.

Bajo la ley de Delaware, las sociedades pueden implementar planes de derechos para los accionistas u otras medidas, incluyendo escalonamiento de los directores y súper mayoría de votos para prevenir intentos de toma de control. La ley de Delaware además prohíbe a las sociedades públicas celebrar una combinación de negocios con un accionista interesado por un periodo de tres años posteriores a la fecha de la operación en la que el accionista se volvió interesado, a menos que:

- Antes de la fecha de la operación por la que el accionista se volvió interesado, el Consejo de Administración de la sociedad apruebe la combinación de negocios o la operación por la que el accionista se volvió interesado.
- Al consumarse la operación por la que el accionista se volvió interesado dicho accionista sea dueño de al menos 85% de las acciones con derecho a voto de la sociedad, excluyendo aquellas que sean propiedad de los consejeros, funcionarios y planes de acciones para empleados.
- A la fecha de la operación por la que el accionista se volvió interesado, o posteriormente, la combinación de negocios sea aprobada por el Consejo de Administración y autorizada en asamblea por al menos 66 2/3 % de las acciones que no sean propiedad del accionista interesado.

Demandas de Accionistas

Como se menciona anteriormente, los tenedores de 5% de las acciones en circulación de la Compañía pueden iniciar una acción en contra de algunos o todos los consejeros de la Compañía por violaciones a su deber de cuidado o a su deber de lealtad en beneficio de la Compañía, por una cantidad equivalente a los daños o pérdidas causadas a la Compañía. Las acciones iniciadas en estos términos tienen un plazo de prescripción de 5 años y no serán aplicables si los consejeros de que se trate actuaron conforme alguna de las excepciones establecidas por la LMV. Procedimientos de acción en clase o conjunta, se incorporaron a la ley mexicana y entraron en vigor en marzo de 2012. Sin embargo, estas reglas y procedimientos son distintos y contienen mayores limitantes en comparación con aquellas establecidas en los E.U.A.

Las acciones en clase y las acciones derivadas generalmente están disponibles para los accionistas bajo ley de Delaware, entre otros casos, por violación al deber de lealtad, desperdicio corporativo y por

acciones adoptadas en violación a la ley. En esta clase de procedimientos, las cortes generalmente tienen la potestad de permitir a la parte ganadora que recupere los honorarios legales en que haya incurrido en relación con la acción.

Propuestas de Accionistas

Bajo ley mexicana y conforme a los estatutos de la Compañía sociales, los tenedores de al menos 10% de las acciones en circulación de la Compañía tienen derecho a nombrar un miembro del Consejo de Administración de la Compañía y su respectivo suplente.

La ley de Delaware no incluye disposiciones que restrinjan la forma en la cual nominaciones de consejeros pueden realizarse por los accionistas ni la forma en la cual asuntos pueden ser presentados ante el consejo.

Convocatoria de Asambleas Especiales de Accionistas

Bajo ley mexicana y los estatutos de la Compañía sociales, una asamblea de accionistas puede ser convocada por el Consejo de Administración, cualesquiera dos consejeros, el consejero presidente, el secretario, el Comité de Auditoría o el de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad. Cualquier accionista o grupo de accionistas con el derecho a voto correspondiente a cuando menos 10% de las acciones en circulación de la Compañía podrá solicitar que el presidente del Consejo de Administración o el Comité de Auditoría o el de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad convoque una asamblea. Si el consejero presidente, el Comité de Auditoría o el de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad no convocan a asamblea dentro de los 15 días siguientes a la fecha de la solicitud hecha por escrito, el accionista o grupo de accionistas puede solicitar que el juez competente convoque la asamblea. Un solo accionista puede convocar una asamblea si ninguna asamblea ha tenido lugar en los últimos dos años o si los asuntos que deben ser tratados en asamblea ordinaria no han sido tratados.

La ley de Delaware permite al Consejo de Administración o a cualquier persona que esté autorizada en el documento constitutivo o estatutos sociales, convocar asambleas especiales de accionistas.

Voto Cumulativo

Bajo ley mexicana, el voto cumulativo para la elección de consejeros no está permitido.

Bajo ley de Delaware, el voto cumulativo para la elección de consejeros está permitido si se prevé expresamente en el documento constitutivo.

Aprobación de Asuntos Corporativos mediante Consentimiento por Escrito

La ley mexicana permite a los accionistas adoptar resoluciones por consentimiento unánime y por escrito de los accionistas con derecho a voto. Estas resoluciones tienen el mismo efecto legal que aquellas adoptadas en una asamblea general o especial de accionistas. El Consejo de Administración también puede adoptar resoluciones por consentimiento unánime y por escrito.

La ley de Delaware permite a los accionistas adoptar resoluciones por consentimiento por escrito de los tenedores de acciones con los derechos de voto necesarios para adoptar dicha resolución en asamblea en la que todas las acciones con derecho a voto estuviesen presentes y hubiesen votado.

Reforma al Acta Constitutiva

Bajo ley mexicana no es posible reformar el acta constitutiva. Sin embargo, las disposiciones aplicables están contenidas en los estatutos sociales mismos que pueden ser reformados como se describe a continuación. Bajo la ley de Delaware, el documento constitutivo generalmente puede ser reformado mediante el voto de la mayoría de los accionistas con derecho a voto (a menos que se prevea otra cosa en el documento) después de que el Consejo de Administración hubiese resuelto recomendar dicha reforma.

Reforma a los Estatutos Sociales

Bajo ley mexicana, para reformar los estatutos sociales de una sociedad se requiere la aprobación de los accionistas otorgada mediante asamblea extraordinaria. La ley mexicana requiere que al menos el 75% de las acciones que representen el capital de la sociedad estén presentes en la asamblea en primera convocatoria (a menos que los estatutos sociales requieran un quórum mayor) y que la resolución sea adoptada por la mayoría de las acciones que representen el capital social. Adicionalmente, conforme a los estatutos de la Compañía sociales, la reforma de los mismos requiere la aprobación de cualquiera de (i) los tenedores del 95% del capital social en circulación de la Compañía; o (ii) tenedores de cuando menos la mayoría del capital social en circulación de la Compañía incluyendo una mayoría de tenedores de acciones serie BB siempre que las acciones serie BB representen al menos 7.65% del capital social de la Compañía.

Bajo ley de Delaware, los tenedores de la mayoría del poder de voto y los consejeros, si así lo dispone el documento constitutivo, tienen el poder de adoptar, reformar y repeler los estatutos de la sociedad.

Consejo de Administración Escalonado

La ley mexicana no permite a las sociedades tener un Consejo de Administración escalonado mientras que la ley de Delaware si lo permite.

CONTRATOS IMPORTANTES

Las subsidiarias de la Compañía son partes de las concesiones de aeropuertos otorgadas por la SCT de conformidad con la cuales las subsidiarias están obligadas a construir, operar, mantener y desarrollar los aeropuertos a cambio de ciertos beneficios. Véase “—Fuentes de Ingresos” y “—Bienes y Servicios Amparados por las Concesiones y Obligaciones Generales de los Concesionarios” bajo “Régimen Legal” en el Punto 4.

La Compañía es parte de un Contrato de Participación con SETA y la SCT que establece los derechos y obligaciones de otros contratos de los cuales la Compañía es parte. Véase “Punto 7. Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas—Operaciones con Partes Relacionadas—Contratos Relacionados con SETA.”

La Compañía celebró un Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología con SETA para la prestación de servicios de administración y asesoría. Para una descripción detallada de este contrato, véase “Punto 7. El Contrato de Asistencia Técnica fue modificado con fecha 14 de diciembre de 2020, para surtir efectos el 14 de diciembre de 2020. Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas—Operaciones con Partes Relacionadas—Contratos Relacionados con SETA”.

CONTROLES DE TIPO DE CAMBIO

México ha tenido un mercado libre de cambio de divisas desde 1991 y el gobierno ha permitido que el peso flote libremente contra el dólar desde diciembre de 1994. No hay seguridad alguna de que el Gobierno mantenga sus políticas actuales de cambio de moneda extranjera. Ver “Punto 3. Información Clave—Tipos de Cambio.”

TRIBUTACIÓN

El siguiente resumen contiene una descripción de las principales consecuencias del impuesto sobre la renta federal de E.U.A. y del impuesto federal mexicano por la compra, propiedad y enajenación de las acciones Serie B o ADS por un tenedor que sea ciudadano o residente de E.U.A. o por una sociedad nacional de E.U.A. o que de alguna otra manera estuvieran sujetos al impuesto sobre la renta federal de E.U.A. sobre una base de utilidad neta respecto a acciones Serie B o ADS y que es un “tenedor no mexicano”, tal como se define posteriormente, (un “tenedor E.U.A.”), pero no se supone que sea una descripción completa de todas las cuestiones fiscales que pueden ser importantes para la decisión de comprar las acciones Serie B o ADS. En especial, el resumen únicamente trata de tenedores E.U.A. que poseerán acciones Serie B o ADS como activo fijo, pero no habla del tratamiento impositivo de clases especiales de tenedores E.U.A. tales como intermediarios de valores o divisas, tenedores E.U.A. cuya moneda funcional no es el dólar, tenedores E.U.A. que poseen o son tratados como si poseyeran 10% o más de las acciones con derecho a voto de la Compañía, organizaciones libres de impuestos, instituciones financieras, tenedores E.U.A. responsables del impuesto mínimo alternativo, operadores de valores que elijan contabilizar sus inversiones en acciones Serie B o ADS en una base *mark-to-market* y personas tenedoras de acciones Serie B o ADS en una operación de cobertura o como parte de una operación de arbitraje (*straddle*), conversión u otra operación integrada para efectos del impuesto sobre la renta federal de E.U.A. o entidades que son tratadas como sociedades para los propósitos del impuesto federal sobre la renta de los EE.UU. (o sus socios). En adición, el resumen no hace referencia a consideraciones fiscales tanto de E.U.A. como de México que puedan ser relevantes para un tenedor E.U.A., o los impuestos Medicare sobre ingresos netos sobre inversiones.

El resumen se basa en las leyes del impuesto sobre la renta de E.U.A. y de México vigentes en la fecha de este reporte anual, incluyendo las disposiciones del tratado del impuesto sobre la renta firmado entre E.U.A. y México (el “Tratado Tributario”), mismas que están sujetas a cambios, posiblemente con efectos retroactivos en el caso de las leyes del impuesto sobre la renta de E.U.A. En adición, un “Estado Contratante” es una jurisdicción que tenga un tratado vigente que evite la doble tributación con México. Los posibles adquirentes de las acciones Serie B o ADS deberán consultar a sus propios asesores fiscales en lo que respecta a las consecuencias fiscales de E.U.A., de México u otras, por la compra, propiedad y enajenación de acciones Serie B o ADS, incluyendo, en especial, el efecto de cualesquier leyes fiscales extranjeras, estatales o locales, y los beneficios, en su caso, derivados del Tratado Tributario.

Para efectos de este resumen, el término “tenedor no mexicano” significará un tenedor que no sea residente de México y que no posea acciones Serie B o ADS ni participación alguna beneficiaria en los mismos con relación a la conducción de una operación o negocio a través de un establecimiento permanente en México.

Para efectos de la tributación mexicana, la definición de residencia es altamente técnica y puede darse en varios supuestos. Generalmente una persona física es un residente de México si el mismo tiene establecido su hogar o intereses primarios en México y una persona moral es residente de México si se constituyó de conformidad con la legislación mexicana o tiene su sede principal de negocios en México. Una persona física que tiene su hogar en México y en otro país será considerada como residente de México si México es su sede principal de negocios. La sede principal de negocios de una persona física será México en los siguientes supuestos, entre otros: (i) si más del 50% de su ingreso en cualquier año calendario

proviene de fuentes mexicanas, y (ii) si su centro principal de actividad profesional está ubicado en México. Adicionalmente, las personas físicas mexicanas que estén empleadas por el gobierno de México se considerarán residentes de México, aun cuando su centro de interés primario esté en otro país. Sin embargo, cualquier determinación de residencia deberá tomar en cuenta la situación particular de cada persona o sociedad.

En general, para propósitos del impuesto sobre la renta federal de E.U.A., los tenedores de ADS serán tratados como propietarios beneficiarios de las acciones Serie B representadas por esos ADS.

Gravamen de Dividendos

Consideraciones sobre los Impuestos Mexicanos

Dividendos pagados a los tenedores no mexicanos respecto de acciones Serie B y, en consecuencia, en relación con los ADS se encuentran sujetos a la retención del impuesto mexicano a una tasa del 10% sobre el importe bruto de dividendos distribuidos. Esta retención de impuestos puede no ser aplicable a distribución de dividendos respecto a ciertos beneficios no distribuidos para años previos a 2013. Dicha retención de impuestos de 10% será remitido a las autoridades fiscales mexicanas como un pago definitivo a nombre de los tenedores no mexicanos.

Tenedores no mexicanos que son residentes de un Estado Contratante pueden tener derecho a un beneficio bajo las disposiciones del Tratado Tributario aplicable, como una tarifa fiscal reducida; por lo tanto, cada tenedor no mexicano debe consultar a su asesor fiscal respecto a los requisitos para la aplicación de cualquier Tratado Tributario bajo sus circunstancias particulares.

Consideraciones sobre los Impuestos Estadounidenses

La cantidad bruta de cualesquier dividendos pagados respecto a las acciones Serie B o ADS, en la medida en que sean pagados con utilidades o ganancias actuales o acumuladas, según se determine para efectos del impuesto sobre la renta de E.U.A., podrá, de manera general, ser incluido en el ingreso bruto de un tenedor E.U.A. el día en que los dividendos sean recibidos por el tenedor E.U.A., para el caso de acciones Serie B, o por el depositario para el caso de ADSs, y no tendrá derecho a las deducciones sobre dividendos recibidos otorgadas a sociedades conforme al Código Fiscal, de 1986 y sus reformas de E.U.A. En la medida en que una distribución exceda de las utilidades o ganancias actuales o acumuladas de la Compañía, será tratado como una devolución no gravable, y posteriormente como ganancia de capital por la venta de las acciones Serie B o ADS. La Compañía no espera mantener cálculos de sus ganancias e ingresos de acuerdo con los principios sobre el impuesto sobre la renta de E.U.A. Los tenedores E.U.A., consecuentemente, deberán esperar que las distribuciones generalmente reciban el trato de dividendos para los propósitos del impuesto sobre la renta de E.U.A. Los dividendos, que se pagarán en pesos, podrán ser incluidos en el ingreso de un tenedor E.U.A. en una cantidad en dólares calculada con referencia al tipo de cambio vigente el día en que el tenedor E.U.A., los reciba, para el caso de acciones Serie B, o para el caso de ADSs, cuando el depositario los reciba, ya sea o no que sean convertidos a dólares. Si dichos dividendos son convertidos a dólares en la fecha en que sean recibidos, un tenedor E.U.A., generalmente, no estará obligado a reconocer la ganancia o pérdida en divisa extranjera con respecto a dichos dividendos.

Los dividendos generalmente serán tratados como un ingreso de “categoría pasiva” de origen extranjero para efectos de limitación de créditos fiscales extranjeros en los E.U.A. Un tenedor estadounidense podrá ser elegible, sujeto a un número de limitaciones complejas, a reclamar un crédito fiscal extranjero por cualquier retención de impuestos en México efectuada en relación con las acciones Serie B o ADS de la Compañía. Adicionalmente, un tenedor estadounidense que no elija reclamar un crédito fiscal extranjero por retención de impuestos extranjeros podrá ser elegible a reclamar en su lugar, una

deducción para efectos del impuesto a la renta federal de E.U.A. respecto a dicha retención de impuestos, pero únicamente por el año en el cual dicho tenedor haya hecho dicha elección por todos impuestos sobre la renta extranjeros acreditables. Las reglas que rigen créditos fiscales extranjeros son complejas y se recomienda a los tenedores estadounidenses que consulten a sus propios asesores fiscales en este aspecto.

Sujeto a ciertas excepciones, para posiciones a corto plazo y posiciones de protección contra variaciones cambiarias, la cantidad en dólares de los dividendos recibidos por una persona física que sea tenedor E.U.A., respecto a los ADS, será gravable a una tasa preferencial en caso de tratarse de “dividendos calificados.” Los dividendos pagados sobre las Acciones Serie B o los ADS serán tratados como dividendos calificados si: (i) si son elegibles para los beneficios de un tratado en materia de impuesto sobre la renta con E.U.A., el cual sea aprobado para los efectos de las reglas de dividendos calificados, y (ii) que no fuera durante el año anterior al año en que se pagará el dividendo, y tampoco sea, en los años en que se pague el dividendo, una sociedad de inversión extranjera pasiva (“PFIC”). El tratado sobre impuesto sobre la renta entre E.U.A. y México ha sido aprobado para los efectos de las reglas de los dividendos calificados. Tomando como base los estados financieros auditados de la Compañía y los datos relevantes del mercado y de los accionistas, la Compañía considera que no son tratados como PFIC, para los propósitos del impuesto sobre la renta federal de E.U.A. respecto a los ejercicios fiscales de 2019 y 2020. Adicionalmente, con base en los estados financieros auditados de la Compañía y las expectativas actuales respecto al valor y la naturaleza de los activos, la fuente y naturaleza de los ingresos de la Compañía, y los datos relevantes de mercado y de los accionistas, no espera la Compañía en convertirse en PFIC en el ejercicio fiscal de 2021.

Impuesto por Enajenación de Acciones o ADS

Consideraciones sobre los Impuestos Mexicanos de los ADS

Tenedores no mexicanos son responsables del pago del impuesto sobre la renta en México en relación con ingresos derivados de fuentes de riquezas localizadas dentro del territorio nacional. La Ley del Impuesto Sobre la Renta ubica la fuente de riqueza por plusvalía generada dentro del territorio nacional cuando las acciones vendidas fueron emitidas por una persona con residencia en México. Los depósitos y los retiros de acciones Serie B a cambio de ADS no darán lugar al pago de impuestos mexicanos ni al pago de derechos de transferencia.

La retención de impuestos en México respecto a utilidades derivadas de la venta de acciones Serie B o ADS por un tenedor no mexicano difiere en base a la jurisdicción del tenedor, el método de llevar a cabo la venta, y otros factores. Los diversos resultados se resumen a continuación:

Tenedores No Mexicanos no Residentes de un Estado Contratante

Utilidades derivadas de la venta de las acciones Serie B o ADS de la Compañía por un tenedor no mexicano no residente de un Estado Contratante estarán sujetos a la retención de impuestos en México a una tasa del 10% sobre la utilidad obtenida de dicha venta si la operación se realiza a través de la BMV u otros mercados de valores aprobado por la SHCP. De conformidad con la Ley del Impuesto Sobre la Renta, intermediarios bursátiles mexicanos que participan en estas operaciones tienen la obligación de aplicar la retención antes señalada. No existen reglas claras respecto a los casos en que se involucre un intermediario bursátil no mexicano, por lo que el tenedor no mexicano podría estar obligado a remitir el respectivo impuesto sobre la renta directamente a las autoridades fiscales mexicanas.

Tenedores No Mexicanos Residentes de un Estado Contratante

Utilidad derivada de la enajenación de acciones Serie B o ADS de la Compañía por un tenedor no mexicano residente de un Estado Contratante no estarán sujetas a ningún impuesto mexicano en caso de que la transacción se lleve a cabo a través de la BMV, o cualquier otro mercado de valores aprobado por la SHCP, siempre y cuando se cumpla con ciertos requerimientos de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. Se deberá proporcionar una carta señalando que el tenedor no mexicano es residente de un Estado Contratante al intermediario bursátil que deba aplicar la retención.

Conforme al Tratado Tributario, cualquier tenedor que tenga derecho a reclamar los beneficios del Tratado Tributario estará exento del pago de impuestos mexicanos por utilidades obtenidas sobre la venta u otra enajenación de acciones Serie B, siempre y cuando el tenedor no poseyera directa o indirectamente el 25% o más del capital accionario de la Compañía (incluyendo a través de ADS) dentro del periodo de 12 meses precedente a tal venta o enajenación.

Ventas No Sujetas a la Tasa de Retención Reducida del 10%

Para tenedores no mexicanos que no efectúen la venta a través de un mercado de valores aprobado por la SHCP, la utilidad obtenida de la venta o enajenación de las acciones Serie B o ADS de la Compañía estará sujeta a un impuesto del 25% sobre el precio total de venta. Bajo ciertas circunstancias, y siempre y cuando se cumpla con ciertos requerimientos de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, tenedores no mexicanos podrán, como alternativa, pagar un impuesto del 35% sobre la utilidad obtenida de la transacción. Este régimen 25%/35% también aplicará en los siguientes casos: (i) venta de acciones Serie B o ADS de la Compañía que sean adquiridas por el cedente fuera de la BMV u otros mercados de valores establecidos en el Código Fiscal de la Federación; (ii) ventas hechas por una persona o grupo de personas que, directa o indirectamente, sean tenedoras del 10% o más de las acciones que representen el capital social de la Compañía, o que tengan un interés mayoritario en la Compañía, si dentro de un periodo de 24 meses una venta del 10%, o más, de las acciones de la Compañía totalmente suscritas o un interés mayoritario en la Compañía, se lleva a cabo a través de una o más operaciones simultáneas o sucesivas, incluyendo aquellas operaciones que se realicen a través de instrumentos financieros derivados u otras operaciones similares; (iii) intercambios pre-negociados que se lleven a cabo a través de instalaciones de la BMV; y (iv) intercambio de acciones como resultado de la fusión o escisión de la Compañía, en ciertos casos.

En los casos en que el régimen de 25%/35% sea aplicable, si el tenedor no mexicano es residente de un Estado Contratante, una tasa de retención reducida podrá ser aplicable en caso de que se cumplan con ciertos requisitos señalados en el respectivo Tratado Tributario. Se recomienda que cada tenedor consulte con su asesor fiscal respecto a los requisitos para la aplicación de cualquier Tratado Tributario bajo sus circunstancias particulares.

Consideraciones sobre los Impuestos Federales Sobre la Renta Estadounidenses.

A partir de la venta u otra enajenación de acciones Serie B o ADS, un tenedor E.U.A. generalmente reconocerá la ganancia o pérdida de capital, por una cantidad equivalente a la diferencia existente entre la cantidad realizada sobre la enajenación y la base impositiva de tal tenedor E.U.A. respecto a las acciones Serie B o los ADS. La ganancia o pérdida reconocida por un tenedor E.U.A. sobre tal venta, u otra enajenación, generalmente será una ganancia o pérdida de capital a largo plazo si hasta el momento de la enajenación las acciones Serie B o los ADS hubieran estado en su poder más de un año. La cantidad neta de una ganancia de capital a largo plazo reconocida por un tenedor E.U.A. que sea una persona física se gravará a una tasa impositiva menor que la de una utilidad ordinaria o la de una ganancia de capital a corto plazo. La deducción de una pérdida de capital está sujeta a limitaciones para efectos del impuesto sobre la renta federal de E.U.A. Los depósitos o retiros de acciones Serie B efectuados por tenedores E.U.A. a

cambio de ADS, no darán como resultado la realización de una ganancia o pérdida para efectos del impuesto sobre la renta federal de E.U.A.

Para fines de los créditos fiscales de E.U.A. por impuestos pagados en el extranjero, la ganancia, si la hubiera, realizada por un tenedor no mexicano sobre la venta u otra enajenación de acciones Serie B o ADS se tratará como un ingreso originado en E.U.A. En consecuencia, si se impone una retención de impuestos en México, respecto de la venta o enajenación de acciones Serie B, cualquier tenedor E.U.A. que no reciba recursos extranjeros significativos de otras fuentes, no será capaz de hacer efectivos los beneficios de créditos fiscales extranjeros de E.U.A., respecto de esos impuestos mexicanos. Los tenedores no mexicanos deberán consultar a sus propios asesores fiscales en lo que respecta a la aplicación de las reglas de créditos por impuestos pagados en el extranjero sobre sus inversiones en y enajenación de acciones Serie B.

Otros Impuestos Mexicanos

No hay impuestos mexicanos sobre herencias, donaciones, sucesiones o al valor agregado aplicables a la propiedad, transferencia o enajenación de acciones Serie B o ADS hecha por tenedores no mexicanos; en el entendido; sin embargo, que bajo ciertas circunstancias el beneficiario de transferencias de acciones Serie B o ADS a título gratuito, bajo ciertas circunstancias, estará sujeto al impuesto federal mexicano. Los tenedores no mexicanos de acciones Serie B o ADS no están sujetos al pago del impuesto mexicano del timbre, ni a impuestos por emisión o registro, ni a otros impuestos o derechos semejantes.

Activos Financieros Extranjeros Específicos

Ciertos tenedores E.U.A. que sean propietarios de “activos financieros extranjeros especiales” con un valor agregado mayor a US \$50,000 en el último día del ejercicio fiscal o US\$75,000 en cualquier momento durante el ejercicio fiscal, generalmente están obligados a presentar una declaración informativa, así como sus declaraciones de impuestos. Actualmente, en la Forma 8938, con respecto a dichos activos, “activos financieros extranjeros especiales incluyen cualquier cuenta financiera que mantenga en una institución financiera que sea de E.U.A., así como valores emitidos por emisoras que no sean de E.U.A. (las cuales incluyen las acciones Serie B o los ADS) que no se mantengan en cuentas de instituciones financieras. Mayores umbrales de reporte aplican para ciertos individuos que residan en el extranjero y a ciertos individuos casados. La regulación extiende esta obligación de reporte a ciertas sociedades que reciban el trato de sociedades, formadas para, o estar en posibilidades de, ser tenedoras, directa o indirectamente de activos financieros extranjeros especiales con base en ciertos criterios objetivos. Los tenedores E.U.A. que incumplan con su obligación de presentar la información requerida pueden estar sujetos a ciertas penalidades. Posibles inversionistas deberán consultar a sus propios asesores fiscales en relación con la aplicación de estas reglas en su inversión en acciones Serie B o ADSs, incluyendo la aplicación de las reglas aplicables a su situación en particular.

Retenciones de Impuestos de Reserva en los E.U.A. y Requerimientos de Reporte de Información

En general, los requerimientos de reporte de información aplican para pagos realizados por un agente dentro de los E.U.A. a un ente extranjero tenedor de dividendos respecto de acciones serie B o ADS o el producto recibido de la venta u otra disposición de las acciones serie B o ADS, y una retención de reserva podrá aplicar a dichas cantidades si el tenedor de los E.U.A. no brinda un número de identificación fiscal correcto al agente que realice el pago. Las retenciones de impuestos de reserva no son impuestos adicionales. Las cantidades retenidas como reserva serán acreditables como reembolsos o crédito en contra del impuesto al ingreso de los E.U.A. si la documentación necesaria es presentada en tiempo por los tenedores al IRS de los E.U.A.

Una tenedora que sea una sociedad extranjera o un individuo que no sea residente, podrá ser obligada a cumplir con procedimientos de certificación e identificación a efecto de establecer su excepción a la obligación de reporte de información y a la retención de impuestos de reserva.

DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO

Los materiales incluidos en este reporte anual, y sus anexos, pueden ser consultado en la sala de consulta pública en Washington, D.C. de la *Securities and Exchange Commission*. Si desea más información en relación con las salas de consulta pública por favor llame a la *Securities and Exchange Commission* al teléfono 1-800-SEC-0330. La *Securities and Exchange Commission* tiene una página electrónica en la red mundial (Internet) en <http://www.sec.gov>, que contiene reportes y declaraciones de información, al igual que otra información relacionada con la Compañía. Los reportes y declaraciones de información, así como otra información sobre la Compañía, puede descargarse del sitio web de la *Securities and Exchange Commission*.

Una traducción de este reporte anual en la forma 20-F será presentada ante la Bolsa Mexicana de Valores y estará disponible para su consulta a través de dicho organismo.

La persona responsable de la atención a inversionistas y analistas en nombre de la Compañía es el Director de Administración y Finanzas, Ruffo Pérez Pliego del Castillo, con domicilio en Plaza Metrópoli Piso 5, Av. Patriotismo 201, Col. San Pedro de los Pinos, Benito Juárez, Ciudad de México, México, teléfono (+52-81) 8625-4300 y correo electrónico rperezpliego@oma.aero

Punto 11. Información Cuantitativa y Cualitativa sobre Riesgos de Mercado

Riesgo de Tipo de Cambio de Moneda Extranjera

El principal riesgo de tipo de cambio de la Compañía implica cambios en el valor del peso mexicano en relación con el dólar estadounidense. Históricamente, una parte significativa de los ingresos generados por los aeropuertos de la Compañía (principalmente derivados de los ingresos por TUA internacionales) se ha denominado o vinculado al dólar estadounidense, aunque dichos ingresos se recaudan en gran medida en pesos mexicanos en función del tipo de cambio promedio del mes anterior. En 2018, 2019 y 2020, 13.4%, 14.2% y 10.01%, respectivamente, de los ingresos consolidados de la Compañía se derivaron de los cargos realizados a pasajeros internacionales. Una depreciación del peso mexicano en comparación con el dólar estadounidense, particularmente a finales de año, podría hacer que la Compañía exceda las tasas máximas en uno o más de los aeropuertos de la Compañía, en cuyo caso, se pueden ofrecer descuentos a los cargos hechos a los pasajeros o a las aerolíneas. Además, si el peso se aprecia en comparación con el dólar estadounidense, la Compañía puede subestimar los precios específicos que puede cobrar por los servicios regulados y puede ser incapaz de ajustar sus precios al alza para maximizar sus ingresos regulados.

Además, la Compañía tuvo un total de US\$0.7 millones en deuda denominada en dólares estadounidenses al 31 de diciembre de 2020. Las disminuciones futuras en el valor del peso en relación con el dólar estadounidense aumentarán el costo en pesos para el servicio de dicho endeudamiento. El saldo de efectivo de la Compañía denominado en dólares fue de \$78,940 mil el 31 de diciembre de 2019, y \$79,552 mil el 31 de diciembre de 2020. Véase la Nota 21 de los estados financieros consolidados auditados de la Compañía para obtener información adicional sobre el riesgo de mercado.

Ver Nota 21 a los estados financieros consolidados auditados de la Compañía para declaraciones respecto de riesgos de mercado.

Punto 12. Descripción de Valores Distintos a Valores de Capital

No es aplicable.

Punto 12A. Instrumentos de Deuda

No es aplicable.

Punto 12B. Garantías y Derechos

No es aplicable.

Punto 12C. Otros Valores

No es aplicable.

Punto 12D. American Depositary Shares (ADS)

JP Morgan Chase Bank, N.A., actúa como depositario de los ADS de la Compañía, su oficina principal está localizada en 4 New York Plaza, Piso 12, New York, New York, 10004. Tenedores de ADS tienen la obligación de pagar ciertos honorarios al depositario. El 9 de agosto de 2016, el Contrato de Depósito celebrado entre la Compañía y el depositario fue modificado para, entre otros asuntos, implementar ciertos cambios en el Formato del Recibo de Depósito Americano.

La siguiente tabla establece los honorarios y los cargos que un tenedor de ADSs podría tener que pagar, ya sea directamente o indirectamente. Para más información en relación con los ADRs, se recomienda leer el contrato de depósito y el formato de ADR

Servicio	Honorario o Cargo	Beneficiario
Emisión y entrega de ADS a cambio del depósito de acciones, incluyendo depósitos respecto de distribuciones, derechos y demás distribuciones.	US\$5.00 (o menos) por cada 100 ADS (o porción de 100 ADS)	JPMorgan Chase Bank, N.A.
Cancelación de ADS, con el objeto de su retiro, incluyendo si el contrato de depósito se da por terminado	US\$5.00 (o menos) por cada 100 ADS (o porción de 100 ADS)	JPMorgan Chase Bank, N.A.
Cualquier distribución de efectivo a los tenedores registrados de ADS	US\$0.05 (o menos) por ADS	JPMorgan Chase Bank, N.A.
Distribución de valores distribuidos a los tenedores de valores depositados los cuales sean distribuidos por el depositario a los tenedores registrados de ADS	Un honorario equivalente al honorario que sería pagado si los valores distribuidos al tenedor hayan sido acciones, y las acciones hayan sido depositados para la emisión de ADS.	JPMorgan Chase Bank, N.A.

Servicio	Honorario o Cargo	Beneficiario
Servicios de Depósito	US\$0.05 (o menos) por ADS por año calendario	JPMorgan Chase Bank, N.A.
Transferencia y registro de acciones en el registro de acciones de la Compañía para o del nombre del depositario o su agente cuando deposite o retiren acciones	US\$1.50 por ADR más comisiones aplicables por registro y transmisión	JPMorgan Chase Bank, N.A.
Transmisiones por cable, télex o facsímile (cuando así se regule expresamente en el contrato de depósito)	Gastos del depositario	JPMorgan Chase Bank, N.A.
Conversión de divisas extranjeras a dólares.....	Gastos del depositario	JPMorgan Chase Bank, N.A.
Otros honorarios, según sea requerido	Los impuestos y otros cargos gubernamentales que JPMorgan Chase Bank, N.A., o el custodio tengan que pagar o cualquier ADS o acción representativa de un ADS, por ejemplo, impuestos por transmisión de acciones, derecho de timbrado o impuesto por retenciones.	JPMorgan Chase Bank, N.A.
Otros honorarios, según sea requerido	Cualquier cargo incurrido por JPMorgan Chase Bank, N.A., o por sus agentes ocasionado por el servicio de los valores depositados	JPMorgan Chase Bank, N.A.

JPMorgan Chase Bank, N.A., el depositario de los ADS de la Compañía cobrará sus honorarios directamente a los inversionistas que depositen sus acciones o ADS con el propósito de retirarlos o de los intermediarios actuando en nombre y representación de aquellos. El depositario cobrará estos honorarios deduciéndolos de las cantidades distribuidas, o vendiendo una porción de propiedad distribuable para pagar los honorarios. Por ejemplo, el depositario podrá deducir de distribuciones en efectivo, directamente cobrar a los inversionistas o cargar directamente del sistema de entradas de las cuentas de los participantes actuando en nombre de ellos. El depositario podrá generalmente rehusarse a proporcionar servicios con cargo de honorarios hasta que dicho honorario relacionado con el servicio sea pagado.

La siguiente tabla establece las cantidades recibidas directa o indirectamente por la Compañía en 2020 de JP Morgan Chase Bank, N.A., como depositario de sus ADS:

Descripción	Cantidad
Por gastos relacionados con el establecimiento del programa, incluyendo sin limitarse a, gastos por relaciones con inversionistas, la aplicación inicial ante NASDAQ y comisiones por el listado, o cualquier otro gasto relacionado con el programa.	—
Por gastos relacionados con la administración y mantenimiento del programa, incluyendo sin limitarse a, gastos por relaciones con inversionistas, la aplicación inicial ante NASDAQ y comisiones por el listado, o cualquier otro gasto relacionado con el programa.	—

JPMorgan Chase Bank, N.A., como depositario de los ADS, ha aceptado reembolsarnos por los gastos incurridos en relación con gastos de establecimiento y mantenimiento del programa ADS. El depositario ha acordado reembolsarnos por sus honorarios por el listado continuo en la bolsa de valores. También ha acordado reembolsarnos anualmente por ciertos programas de relación con inversionistas. Hay límites en la cantidad de los gastos para los que el depositario reembolsará a la Compañía, pero la cantidad del reembolso disponible no es necesariamente igual a la cantidad de los honorarios que el depositario cobra a los inversionistas.

PARTE II

Punto 13. Incumplimientos, Dividendos No Pagados y Pagos en Mora

No es aplicable.

Punto 14. Modificaciones Sustanciales a los Derechos de los Tenedores de Valores y Destino de los Recursos

No es aplicable.

Punto 15. Controles y Procedimientos

(a) Controles y Procedimientos de Divulgación

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

Existen limitaciones inherentes a la efectividad de cualquier sistema de controles y procedimientos para la revelación de información, incluyendo la posibilidad del error humano y la omisión voluntaria de los controles y procedimientos. Por ello, incluso los controles y procedimientos efectivos para la revelación de información solamente pueden proporcionar una seguridad razonable de que se alcanzarán los objetivos del control. Tomando como base la evaluación de la Compañía, su Director General y el Director de Finanzas concluyeron que al 31 de diciembre de 2020, los controles y procedimientos para la revelación de información eran efectivos para proporcionar una seguridad razonable de que la información que se requiere revelar en los reportes que la Compañía presenta o entrega conforme a la Ley de Valores, se registra, procesa, resume y reporta dentro de los plazos de tiempo especificados en las reglas y formularios aplicables, y que se acumula y comunica a la administración de la Compañía, incluyendo el director general y el director de finanzas, de la manera adecuada para poder tomar a tiempo decisiones respecto a la revelación requerida.

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

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

1. se refieren al mantenimiento de registros que, con razonable detalle, precisión y suficiencia, reflejen las operaciones y disposiciones de activos de la Compañía;
 2. provén seguridad razonable de que las operaciones son registradas de manera que se permita la preparación de estados financieros y de que los recibos y gastos se estén realizando únicamente de acuerdo con la autorización de la administración y consejeros de la Compañía;
- y

3. provén seguridad razonable en relación con la prevención o la debida detección de adquisiciones no autorizadas, uso o disposición de los activos de la Compañía que pudiera afectar sustancialmente sus estados financieros.

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

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

Con base en el análisis y dichos criterios, la administración de la Compañía ha concluido que se han mantenido controles efectivos sobre reportes financieros al 31 de diciembre de 2019. Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, la firma independiente registrada de contadores públicos que ha auditado los estados financieros de la Compañía, ha emitido un reporte de confirmación respecto a la eficacia de los controles internos de la Compañía sobre la presentación de información financiera.

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

Se omite traducción de la Forma 20-F únicamente para efectos de este punto

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

(d) Cambios en los Controles Internos sobre Reportes Financieros

No existe ningún cambio en controles internos sobre reportes financieros durante 2017 que haya afectado de manera sustancial o que razonablemente pudiese afectar de manera sustancial, el control interno de la Compañía sobre reportes financieros.

(e) Pandemia de COVID-19

Como resultado de la pandemia de COVID-19 y de las advertencias y restricciones que el Gobierno Mexicano puso en marcha en marzo y abril de 2020, y la recomendación de quedarse en casa dependiendo del nivel de alerta epidemiológica del sistema de “semáforo” implementado por el gobierno de México después de mayo de 2020, la Compañía implementó arreglos de trabajo remoto para ciertos empleados, lo cual no han impactado los sistemas automatizados de la Compañía. Estas medidas no han impactado el control interno sobre los informes financieros en 2020 de la Compañía, ya que los procesos establecidos en las políticas y procedimientos de la Compañía siguen vigentes.

Punto 16. [Se Reserva]

Punto 16A. Experto Financiero del Comité de Auditoría

El Consejo de Administración de la Compañía determinó que el Sr. Martín Werner Wainfeld, miembro del Comité de Auditoría, califica como un “experto financiero del comité de auditoría” y como independiente dentro del significado de este Punto 16A. La Asamblea de Accionistas, celebrada el 30 de abril de 2019, nombró a Martín Werner Wainfeld, como consejero independiente de conformidad con la LMV y los estándares de cotización aplicables de NASDAQ y como un “experto financiero del comité de auditoría” dentro del significado de este Punto 16A. Véase “Punto 6. Consejeros, Alta Gerencia y Empleados—Consejeros.”

Punto 16B. Código de Ética

La Compañía ha adoptado un código de ética, tal y como queda definido en el Punto 16B de la Forma 20-F conforme a la Ley de Valores de 1934, y sus modificaciones. Este código de ética se aplica al Director General, Director de Finanzas, Director de Contabilidad y personas que llevan a cabo funciones similares, además de los funcionarios y empleados de la Compañía. El código de ética se encuentra disponible en la página www.oma.aero. En caso de modificar las disposiciones del código de ética que aplican al Director General, Director de Finanzas, Director de Contabilidad y personas que llevan a cabo funciones similares, o en caso de otorgar una dispensa a dichas disposiciones, la Compañía publicará dicha modificación o disposiciones en dicha página de Internet.

Punto 16C. Honorarios y Servicios del Principal Despacho de Contadores de la Compañía

Honorarios de Auditoría y Otros Honorarios

En el siguiente cuadro se indican los honorarios facturados a la Compañía por parte de sus auditores independientes Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C., miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“Deloitte”), durante los ejercicios fiscales terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2019:

	2019	2020
	Miles de pesos	
Honorarios de auditoría	12,153	12,502
Honorarios fiscales	---	---
Honorarios diversos.....	---	---
Total.....	12,153	12,502

Los honorarios de auditoría señalados en el cuadro anterior son los honorarios totales facturados por Deloitte en relación con las auditorías tanto de los estados financieros consolidados como de los estados financieros de las subsidiarias de la Compañía y otros reportes de auditoría, además de sus reportes de certificación de control internos.

Los honorarios diversos corresponden a servicios facturados por Deloitte correspondientes a asesorías en conexión con adquisiciones de negocios potenciales, así como servicios otorgados distintos a los de auditoría y fiscales.

Políticas y Procedimientos Pre-aprobados del Comité de Auditoría

El Comité de Auditoría no ha establecido políticas y procedimientos de preaprobación para la contratación de servicios por parte de los auditores externos. El Comité de Auditoría expresamente aprueba la contratación de los auditores independientes para los servicios de auditoría y demás servicios prestados a la Compañía y a sus subsidiarias.

Punto 16D. Exenciones de los Estándares de Inscripción para los Comités de Auditoría

No es aplicable.

Punto 16E. Compras de Acciones por el Emisor y Compradores Afiliados

La siguiente tabla muestra, para los periodos indicados, el número total de acciones compradas por la Compañía o en su nombre, o por un “comprador afiliado”, el precio promedio pagado por acción, el número total de acciones compradas como parte de un plan o programa de recompra anunciado públicamente (o valor aproximado) y el número máximo de acciones que aún se pueden comprar al amparo de los planes o programas de la Compañía.

ACCIONES RECOMPRADAS POR LA COMPAÑÍA DE CONFORMIDAD CON EL PROGRAMA DE RECOMPRA DE ACCIONES

2020	(a) Número total de acciones compradas (emitidas)	(b) Precio promedio pagado o recibido por acción en pesos	(c) Número total de acciones compradas como parte de planes o programas anunciados públicamente (emitidas)	(d) Número máximo de acciones que aún se pueden comprar al amparo de los planes o programas
Enero 1-31	—	—	—	N/A
Febrero 1-28	386,880	129	—	N/A
Marzo 1-31	802,379	125	—	N/A
Abril 1-30	—	—	—	N/A
Mayo 1-31	—	—	—	N/A
Junio 1-30	—	—	—	N/A
Julio 1-31	—	—	—	N/A
Agosto 1-31	—	—	—	N/A
Septiembre 1-30	—	—	—	N/A
Octubre 1-31	—	—	—	N/A
Noviembre 1-30	—	—	—	N/A
Diciembre 1-31	—	—	—	N/A
Total	1,189,259	126	—	N/A

ACCIONES COMPRADAS POR SETA

2020	(a) Número total de acciones compradas	(b) Precio promedio pagado o recibido por acción en pesos	(c) Número total de acciones compradas como parte de planes o programas anunciados públicamente	(d) Número máximo de acciones que aún se pueden comprar al amparo de los planes o programas
Enero 1-31	—	—	—	N/A
Febrero 1-28	—	—	—	N/A

Marzo 1-31	7,516,377	71	—	N/A
Abril 1-30	—	—	—	N/A
Mayo 1-31	—	—	—	N/A
Junio 1-30	—	—	—	N/A
Julio 1-31	—	—	—	N/A
Agosto 1-31	—	—	—	N/A
Septiembre 1-30	—	—	—	N/A
Octubre 1-31	—	—	—	N/A
Noviembre 1-30	—	—	—	N/A
Diciembre 1-31	—	—	—	N/A
Total	—	—	—	N/A

ACCIONES COMPRADAS POR FINTECH

2020	(a) Número total de acciones compradas	(b) Precio promedio pagado o recibido por acción en pesos	(c) Número total de acciones compradas como parte de planes o programas anunciados públicamente	(d) Número máximo de acciones que aún se pueden comprar al amparo de los planes o programas
Enero 1-31	—	—	—	N/A
Febrero 1-28	—	—	—	N/A
Marzo 1-31	—	—	—	N/A
Abril 1-30	—	—	—	N/A
Mayo 1-31	—	—	—	N/A
Junio 1-30	—	—	—	N/A
Julio 1-31	—	—	—	N/A
Agosto 1-31	—	—	—	N/A
Septiembre 1-30	—	—	—	N/A
Octubre 1-31	—	—	—	N/A
Noviembre 1-30	—	—	—	N/A
Diciembre 1-31	—	—	—	N/A
Total	—	—	—	N/A

Punto 16F. Cambio en el Contador Certificado del Registrante

No aplica

Punto 16G. Gobierno Corporativo

De conformidad con la Regla 5615(a)(3) de las Reglas del Mercado de Valores de la Bolsa de Valores NASDAQ (*NASDAQ Stock Market, Inc.*), la Compañía está obligada a presentar un resumen de las diferencias significativas entre las prácticas de gobierno corporativo de la Compañía y las establecidas para las compañías estadounidenses bajo los estándares para listar compañías en NASDAQ. La Compañía es una sociedad mexicana con acciones listadas en la BMV. Las prácticas de gobierno corporativo de la Compañía están reguladas por sus estatutos sociales, la LMV y los reglamentos emitidos por la CNBV.

El 30 de diciembre de 2005, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la nueva LMV, y entró en vigor el 28 de junio de 2006.

El siguiente cuadro muestra las diferencias importantes entre las prácticas de gobierno corporativo de la Compañía y los estándares de NASDAQ.

Estándares NASDAQ

Independencia del Consejero. La mayoría del consejo de administración debe ser independiente y los consejeros independientes deben estar debidamente identificados y aparecer en el material informativo de la Asamblea de Accionistas de la Compañía (o reporte anual en la Forma 10-K o 20-F en caso de que el emisor no presente el material informativo de la Asamblea de Accionistas). Las “compañías controladas” están exentas de este requerimiento. Una compañía controlada es aquella en la cual el 50% del poder del voto se encuentra en alguna persona, o grupo, o bien en otra Compañía, que no es la Compañía Pública. Reglas 5605(b)(1), 5615(c)(1) & (c)(2).

Sesiones Ejecutivas. Los consejeros independientes deben reunirse periódicamente en sesiones ejecutivas exclusivamente para consejeros independientes. Regla 5605(b)(2).

Comité de Auditoría. Se exige que el comité de auditoría cumpla los requisitos de independencia y otros requisitos de la Regla 10A-3 de la ley de valores de E.U.A. y los requisitos más estrictos de los estándares de NASDAQ. Regla 5605(c)(1).

Prácticas de Gobierno Corporativo Actuales de la Compañía

Independencia del Consejero. De conformidad con la LMV, la Compañía debe contar con un consejo de administración de hasta 21 miembros, de los cuales 25% deben ser independientes. Por cada consejero deberá designarse un consejero suplente; en el entendido de que los suplentes de los consejeros independientes también deben ser independientes. Algunas personas se consideran no independientes *per se*, incluyendo gente cercana, personas que ejerzan control, grandes proveedores y cualesquier parientes de dichas personas. En términos de la LMV, las Asambleas de Accionistas de la Compañía, deben determinar la independencia de los consejeros de la Compañía; sin embargo, dicha designación puede ser objetada por la CNBV. No existe excepción en cuanto al requisito de independencia para las compañías controladas.

Los estatutos de la Compañía establecen que su Consejo de Administración puede estar compuesto por al menos once miembros. Actualmente, el consejo de la Compañía cuenta con once miembros, de los cuales cinco son independientes en los términos de la LMV y la Ley Sarbanes-Oxley de 2002.

Sesiones Ejecutivas. Los Consejeros independientes y aquellos que no forman parte del equipo directivo de la Compañía no requieren asistir a las sesiones ejecutivas y en general no lo hacen. En términos de los estatutos de la Compañía y de las leyes aplicables, las sesiones ejecutivas no son obligatorias.

Comité de Auditoría. Al respecto se cumple con los requisitos de independencia de la Regla 10A-3. La Regla 4350(a)(1) permite a la Compañía seguir prácticas de gobierno corporativo locales en virtud de ciertos requisitos NASDAQ y, por tanto, no se les exige a los miembros del comité de auditoría que cumplan las normas de independencia de NASDAQ ni otras normas para el comité de auditoría que no estén establecidas en la Regla 10A-3.

Estándares NASDAQ

Prácticas de Gobierno Corporativo Actuales de la Compañía

Las principales características del Comité de Auditoría de la Compañía son las siguientes:

- Está compuesto por tres miembros, los cuales son miembros del Consejo de Administración.
- Todos sus miembros, incluyendo al presidente, son independientes.
- Su presidente es designado y/o removido exclusivamente mediante Asamblea de Accionistas.
- El Comité de Auditoría opera en los términos de la LMV y de los estatutos sociales de la Compañía.
- El Comité de Auditoría presenta un informe anual respecto de sus actividades al Consejo de Administración de la Compañía.
- Los deberes del Comité de Auditoría incluyen, entre otras cosas, los siguientes:
 - (i) emitir recomendaciones al Consejo de Administración para que éste último designe al auditor externo de la Compañía, así como para la contratación de servicios distintos al de auditoría y proporcionar una opinión sobre la remoción de dicho auditor externo;
 - (ii) supervisar las actividades, de los auditores externos y dar seguimiento a los comunicados y opiniones emitidos por los mismos;
 - (iii) discutir y supervisar la preparación de los estados financieros;
 - (iv) informar al Consejo de Administración un informe con respecto a la eficacia del control interno;
 - (v) solicitar informes a los directivos relevantes cuando el comité lo

Estándares NASDAQ

**Prácticas de Gobierno Corporativo Actuales
de la Compañía**

- considere necesario, proporcionando asistencia al Consejo de Administración de la Compañía en la preparación de los reportes que incluyen los lineamientos contables y de información principales utilizados para la preparación de la información financiera, y apoyo al Consejo de Administración en la preparación del reporte de operaciones y actividades en el cual el Consejo de Administración haya participado de acuerdo con la LMV;
- (vi) informar al Consejo de Administración todas aquellas irregularidades de las que adquiriera conocimiento;
- (vii) recibir y analizar los comentarios y observaciones formuladas por los accionistas, consejeros, directivos relevantes, auditores externos o terceros, y realizar los actos que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones;
- (viii) convocar Asambleas de Accionistas;
- (ix) supervisar la implementación por parte del Director General de las resoluciones de los accionistas y consejeros de acuerdo con las instrucciones de los accionistas o consejeros que ahí se contemplen, y
- (x) preparar y presentar al Consejo de Administración un informe anual de sus actividades.

Estándares NASDAQ

Comité de Compensaciones.

La compensación del Director General de la Compañía será determinada o recomendada al consejo para su determinación, ya sea por el comité de compensación integrado exclusivamente por consejeros independientes o por una mayoría de consejeros independientes y el Director General no podrá estar presente durante la votación o deliberación. La compensación de todos los demás ejecutivos será determinada de la misma forma; sin embargo, el Director General, y cualesquier otros ejecutivos podrán estar presentes. Compañías controladas son exentas de este requerimiento. Reglas 5605(e)(1)(B) y 5615(c)(2).

Planes de remuneración con acciones. Los planes de remuneración requieren de la aprobación del

Prácticas de Gobierno Corporativo Actuales de la Compañía

Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad.

En los términos de la LMV, la Compañía debe contar con un comité que lleve a cabo las funciones de prácticas societarias, aunque la Compañía no está obligada a contar con un comité de compensaciones. La LMV exige contar con al menos 3 consejeros independientes designados por el Consejo de Administración. Todos los miembros del comité deben ser independientes (salvo en la medida en que un accionista controlador tenga el 50% o más del capital social de la Compañía, en cuyo caso la mayoría deberá ser independiente).

En términos de la LMV, los deberes del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad incluyen, entre otras cosas, los siguientes:

- Dar opiniones al consejo respecto de ciertos asuntos.
- Solicitar y obtener la opinión de expertos independientes.
- Convocar las Asambleas de Accionistas, y Apoyar al consejo en la elaboración de los reportes anuales y demás reportes.

Los deberes del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad de la Compañía respecto a las prácticas corporativas son, entre otros, los siguientes:

- Evaluar el desempeño de los funcionarios correspondientes.
- Revisar las operaciones con partes relacionadas.
- Determinar el total del paquete de compensación del Director General.

Planes de remuneración con acciones. Los estatutos sociales de la Compañía no establecen expresamente que se requiera el consentimiento

Estándares NASDAQ

accionista, con sujeción a limitadas excepciones. Regla 5635(c).

Aprobación de los Accionistas para la Emisión de Valores. Las emisiones de valores (1) que deriven en un cambio de control del emisor, (2) en relación con ciertas compras de las acciones o activos de otra compañía, o (3) en relación con ciertas operaciones distintas a ofertas públicas, requieren del consentimiento de los accionistas, Reglas 5635(a)(2), (b) y (d)(1-2).

Código de Ética y Conducta en el Negocio. Se exigen lineamientos de gobierno corporativo y un código de conducta y ética comercial, que consigne cualquier renuncia por parte de consejeros y funcionarios ejecutivos. El código incluirá un mecanismo de exigibilidad. Regla 5610.

Conflictos de Interés. Se requiere la apropiada revisión de todas las operaciones con partes relacionadas para evitar potenciales conflictos de interés, así como la aprobación de un comité de auditoría u otro cuerpo independiente del consejo de administración, para dichas operaciones. Regla 5630(a-b).

Solicitud de material informativo. La solicitud y distribución del material informativo es obligatoria para todas las Asambleas de Accionistas. Regla 5620(b).

Prácticas de Gobierno Corporativo Actuales de la Compañía

del accionista para la adopción y modificación de un plan de remuneración. Dichos planes deben prever un trato similar a ejecutivos con puestos comparables. Ningún plan de remuneración ha sido aprobado por los accionistas de la Compañía.

Aprobación de los Accionistas para la Emisión de Valores. La legislación mexicana y los estatutos de la Compañía obligan a la misma a obtener la aprobación de los accionistas para la emisión de acciones.

Código de Ética y Conducta en el Negocio. La Compañía ha adoptado un código de ética, el cual fue aceptado por todos los consejeros, funcionarios ejecutivos y demás personal, el cual se encuentra disponible a solicitud del interesado en la página www.oma.aero. El Punto 16B de la Forma 20-F exige comunicar cualesquier dispensas otorgadas, al director general, director de finanzas, director de contabilidad y personas que llevan a cabo funciones similares en la Compañía.

Conflictos de Interés. En términos de la legislación mexicana y de los estatutos de la Compañía, el Comité de Auditoría debe dar una opinión respecto de cualquier operación con una parte relacionada que se encuentre fuera de curso regular de los negocios de la Compañía, y dichas operaciones deben ser aprobadas por el Consejo de Administración. En términos de la LMV, el Consejo de Administración de la Compañía y el Comité Especial con funciones de Auditoría, deben establecer ciertos lineamientos respecto de las operaciones con partes relacionadas que no requieran aprobación del consejo.

Solicitud de material informativo. En términos de la LMV, la Compañía está obligada a proporcionar el material informativo para las Asambleas de Accionistas. En términos de la legislación mexicana y de los estatutos de la Compañía, la Compañía informa a los

Estándares NASDAQ	Prácticas de Gobierno Corporativo Actuales de la Compañía
Revisión por iguales. Una compañía listada debe ser auditada por una firma de contadores públicos independiente que esté registrada como una firma de contadores públicos con la Junta para la Supervisión de la Contabilidad de Compañías Públicas (Public Company Accounting Oversight Board) Regla 5250(c)(3).	accionistas de todas las Asambleas de Accionistas mediante una publicación, que señala los requisitos de admisión y prevé el mecanismo por medio de cual los accionistas pueden votar por poder. En términos del contrato de depósito relacionado con los ADS de la Compañía, los tenedores de los ADS reciben las notificaciones de las Asambleas de Accionistas y, de ser aplicable, solicitan instrucciones al depositario de los ADS para el voto de las acciones representadas por ADS. Revisión por Contadores Públicos Independientes. En términos de la legislación mexicana, la Compañía debe ser auditada por un contador público independiente que cumpla con los requisitos establecidos en las “Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos”. Deloitte Touche Tohmatsu Limited, es el auditor independiente de la Compañía

Punto 16H. Revelaciones relacionadas con seguridad en minas.

No es aplicable

PARTE III

Punto 17. Estados Financieros

No es aplicable.

Punto 18. Estados Financieros

Se omite traducción de la Forma 20-F, en virtud de que los estados financieros se adjuntan como anexo al presente reporte anual

Punto 19. Anexos

Se omite la traducción del listado de anexos adjuntos a la Forma 20-F

ADDENDUM 1

EL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA AL REPORTE ANUAL QUE GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V. (LA “COMPAÑÍA”) HA PRESENTADO ANTE LA COMISIÓN DE VALORES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (*UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION*) EN LA FORMA 20-F, CON LA FINALIDAD DE DAR CUMPLIMIENTO A LAS DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL APLICABLES A LAS EMISORAS DE VALORES Y OTROS PARTICIPANTES DEL MERCADO DE VALORES, POR LO QUE SE REFIERE A LA PRESENTACIÓN DEL INFORME ANUAL CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO SOCIAL CONCLUIDO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2020.

A) PORTADA DEL REPORTE ANUAL

1. Deuda a largo plazo 2013.

Deuda a largo Plazo- Certificados Bursátiles por \$1,500,000 mil (“CB 2013”)	
Número de series en que se divide la emisión	N/A
Fecha de emisión	26 de marzo 2013
Fecha de vencimiento	14 de marzo 2023
Plazo de la emisión	3640 días.
Intereses y procedimiento para el cálculo	Tasa fija; 6.47%
Periodicidad en el pago de intereses	Cada 182 días
Lugar y forma de pago de intereses y principal	Los pagos se realizan a través de transferencias electrónicas al S.D. INDEVAL.
Subordinación de los títulos, en su caso	N/A
Garantía, en su caso	Avalistas: Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V. y/o Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V.
Fiduciario, en su caso	N/A
Calificación otorgada por una institución calificadora. Incluyendo significado de la calificación	mxAAA de Standard and Poor’s La deuda calificada ‘mxAAA’. Indica que la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es muy fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional. Las calificaciones crediticias comprendidas de la ‘mxAA’ a la ‘mxCCC’ podrán ser modificadas agregándoles un signo de más (+) o menos (-) para destacar su relativa fortaleza o debilidad dentro de cada categoría de calificación. AA+(mex) de Fitch Ratings. Las calificaciones nacionales 'AA' indican una expectativa de muy

	bajo riesgo de incumplimiento en relación a otros emisores u obligaciones en el mismo país. El riesgo de incumplimiento inherente sólo difiere ligeramente de la de los más altos emisores u obligaciones calificados del país.
Representante común	Monex Casa de Bolsa S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero.
Depositorio	INDEVAL
Régimen Fiscal	Tasa de retención de ISR se determinará para (i) personas físicas y morales residentes en México para efectos fiscales de conformidad con el artículo 56, 160 y demás disposiciones aplicables de la Ley del ISR y (ii) personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales de conformidad con lo previsto en los artículos 179, 195 de la Ley de ISR.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	En caso de un Cambio de Control (como se define en el Contrato 2013), la Compañía se obliga a implementar e iniciar, a través de la BMV una oferta pública de compra respecto de los certificados, dentro de los 15 días hábiles posteriores a la fecha en que ocurra dicho Cambio de Control. La Compañía ofrecerá y los tenedores tendrán el derecho de aceptar la recompra de los certificados que estén en circulación por un precio equivalente al 101% del valor nominal del certificado más los intereses devengados y no pagados a la fecha de la recompra.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones respecto de reestructuras corporativas, incluyendo adquisiciones, fusiones y escisiones durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	La Compañía no puede fusionarse, escindirse, disolverse o liquidarse, ni permitirá que lo haga cualquiera de sus subsidiarias excepto por (i) fusiones en las que la Compañía o la subsidiaria, según sea el caso, sea la entidad sobreviviente, (ii) fusiones en las que la entidad resultante asuma las obligaciones de la Compañía, (iii) fusiones que no impliquen un Cambio de Control; o (iv) disoluciones y liquidaciones de subsidiarias que la Compañía considere favorables para hacer la estructura corporativa más eficiente y que no deriven directamente en una causal de incumplimiento.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones sobre venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales, especificando lo que incluirá tal concepto durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	La Compañía no puede vender, rentar o de cualquier otra forma disponer de Activos Importantes (según dicho término se define en el Contrato 2013) (incluyendo el capital social de cualquiera de sus subsidiarias), ni permitirá que dichas subsidiarias lo hagan, excepto por (i) ventas realizadas en el curso ordinario de sus negocios, (ii) ventas de equipo obsoleto o discontinuado; y (iii)

	ventas entre subsidiarias o entre la Compañía y sus subsidiarias. De conformidad con Contrato 2013 (según dichos términos se definen en el Reporte Anual), Activos Importantes significa los activos propiedad del Emisor y/o subsidiarias a esta fecha cuyo valor justo de mercado exceda de 5% (cinco por ciento) del valor de los Activos Consolidados Totales en base al balance consolidado más reciente disponible del Emisor.

2. Deuda a largo plazo 2014.

Deuda a largo Plazo- Certificados Bursátiles por \$3,000,000 mil (“CB 2014”)	
Número de series en que se divide la emisión	N/A
Fecha de emisión	16 de junio 2014
Fecha de vencimiento	7 de junio de 2021
Plazo de la emisión	7 años
Intereses y procedimiento para el cálculo	Tasa fija; 6.85%
Periodicidad en el pago de intereses	Cada 182 días
Lugar y forma de pago de intereses y principal	Los pagos se realizan a través de transferencias electrónicas al S.D. INDEVAL.
Subordinación de los títulos, en su caso	N/A
Garantía, en su caso	Avalistas: Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V. y/o Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V.
Fiduciario, en su caso	N/A
Calificación otorgada por una institución calificadora. Incluyendo significado de la calificación	mxAAA de Standard and Poor’s La deuda calificada ‘mxAAA’. Indica que la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es muy fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional. Las calificaciones crediticias comprendidas de la ‘mxAA’ a la ‘mxCCC’ podrán ser modificadas agregándoles un signo de más (+) o menos (-) para destacar su relativa fortaleza o debilidad dentro de cada categoría de calificación. AA(mex) de Fitch Ratings. Las calificaciones nacionales 'AA' indican una expectativa de muy bajo riesgo de incumplimiento en relación a otros emisores u obligaciones en el mismo país. El riesgo de incumplimiento inherente sólo difiere

	ligeramente de la de los más altos emisores u obligaciones calificados del país.
Representante común	Monex Casa de Bolsa S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero.
Depositorio	INDEVAL
Régimen Fiscal	Tasa de retención de ISR se determinará para (i) personas físicas y morales residentes en México para efectos fiscales de conformidad con el artículo 56, 160 y demás disposiciones aplicables de la Ley del ISR y (ii) personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales de conformidad con lo previsto en los artículos 179, 195 de la Ley de ISR.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	En caso de un Cambio de Control (como se define en el Contrato 2014), la Compañía se obliga a implementar e iniciar, a través de la BMV una oferta pública de compra respecto de los certificados, dentro de los 15 días hábiles posteriores a la fecha en que ocurra dicho Cambio de Control. La Compañía ofrecerá y los tenedores tendrán el derecho de aceptar la recompra de los certificados que estén en circulación por un precio equivalente al 101% del valor nominal del certificado más los intereses devengados y no pagados a la fecha de la recompra.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones respecto de reestructuras corporativas, incluyendo adquisiciones, fusiones y escisiones durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	La Compañía no puede fusionarse, escindirse, disolverse o liquidarse, ni permitirá que lo haga cualquiera de sus subsidiarias excepto por (i) fusiones en las que la Compañía o la subsidiaria, según sea el caso, sea la entidad sobreviviente, (ii) fusiones en las que la entidad resultante asuma las obligaciones de la Compañía, (iii) fusiones que no impliquen un Cambio de Control; o (iv) disoluciones y liquidaciones de subsidiarias que la Compañía considere favorables para hacer la estructura corporativa más eficiente y que no deriven directamente en una causal de incumplimiento.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones sobre venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales, especificando lo que incluirá tal concepto durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	La Compañía no puede vender, rentar o de cualquier otra forma disponer de Activos Importantes (según dicho término se define en el Contrato 2014) (incluyendo el capital social de cualquiera de sus subsidiarias), ni permitirá que dichas subsidiarias lo hagan, excepto por (i) ventas realizadas en el curso ordinario de sus negocios, (ii) ventas de equipo obsoleto o discontinuado; y (iii) ventas entre subsidiarias o entre la Compañía y sus subsidiarias.

	De conformidad con Contrato 2014 (según dichos términos se definen en el Reporte Anual), Activos Importantes significa los activos propiedad del Emisor y/o subsidiarias a esta fecha cuyo valor justo de mercado exceda de 5% (cinco por ciento) del valor de los Activos Consolidados Totales en base al balance consolidado más reciente disponible del Emisor.

3. Deuda a largo plazo 2021 – Tramo verde.

Deuda a largo Plazo- Certificados Bursátiles por \$1,000,000 mil (“CB 2021-V”)	
Número de series en que se divide la emisión	OMA21V
Fecha de emisión	16 de abril 2021
Fecha de vencimiento	10 de abril de 2026
Plazo de la emisión	5 años
Intereses y procedimiento para el cálculo	Tasa Variable; TIIE28 + 0.75%
Periodicidad en el pago de intereses	Cada 28 días
Lugar y forma de pago de intereses y principal	Los intereses devengados y el principal respecto de los Certificados Bursátiles de la primera emisión se pagarán mediante transferencia electrónica de fondos, realizada a través de Indeval ubicado en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Alcaldía Cuauhtémoc, 06500, Ciudad de México, México contra la entrega del Título mismo, o contra las constancias o certificaciones que para tales efectos expida el Indeval. El Emisor entregará al Indeval, el día en que deba efectuar dichos pagos a más tardar a las 13:00 horas el importe a pagar correspondiente a los Certificados Bursátiles en circulación. En caso de que algún pago de principal no sea cubierto en su totalidad en la Fecha de Vencimiento o en cualquier fecha de pago, de conformidad con lo establecido en el Título, Indeval no será responsable de entregar el mismo o, en su caso, las constancias respectivas a dicho pago, asimismo, no estará obligado a su entrega, hasta que dicho pago sea íntegramente cubierto.
Subordinación de los títulos, en su caso	N/A
Garantía, en su caso	Avalistas: Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.
Fiduciario, en su caso	N/A
Calificación otorgada por una institución calificadora. Incluyendo significado de la calificación	“AAA(mex)” por Fitch México, S.A. de C.V., es decir, la máxima calificación asignada por la agencia en su escala nacional para ese país. Esta calificación se asigna a los emisores u obligaciones

	con la más baja expectativa de riesgo de incumplimiento en relación con otros emisores u obligaciones en el mismo país. “Baa1” en escala global y “Aaa.mx” en escala nacional” por Moody’s de México, S.A. de C.V., Institución Calificadora De Valores, es decir, que los emisores o las emisiones calificadas como Aaa.mx muestran la capacidad crediticia más fuerte y la menor probabilidad de pérdida respecto a otros emisores o emisiones en el país. Esta es la calificación más alta en la Escala Nacional de México de Largo Plazo, otorgada por Moody’s de México, S.A. de C.V.
Representante común	Monex Casa de Bolsa S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero.
Depositario	INDEVAL
Régimen Fiscal	Tasa de retención de ISR se determinará para (i) personas físicas y morales residentes en México para efectos fiscales de conformidad con el artículo 56, 160 y demás disposiciones aplicables de la Ley del ISR y (ii) personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales de conformidad con lo previsto en los artículos 179, 195 de la Ley de ISR. La tasa de retención del Impuesto Sobre la Renta aplicable respecto a los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra sujeta: (i) para las personas morales y físicas residentes en México para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley de Impuesto Sobre la Renta vigente; y (ii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley de Impuesto Sobre la Renta vigente. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de su inversión en los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto a su situación particular. El régimen fiscal vigente podrá modificarse a lo largo de la duración de la presente Emisión, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto a su situación particular.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	No aplica.

La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones respecto de reestructuras corporativas, incluyendo adquisiciones, fusiones y escisiones durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	La Compañía no puede fusionarse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero) o escindirse, ni permitir que los Avalistas se fusionen, escindan, disuelvan o liquiden, salvo que (i) la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma las obligaciones del Emisor y los Avalistas conforme a los Certificados Bursátiles o que el Emisor o los Avalistas sean la sociedad fusionante o escidente, (ii) con motivo de dicha fusión o escisión no tuviere lugar una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertiría en una Causa de Vencimiento Anticipado, como resultado de dicha fusión, escisión o consolidación, y (iii) se entregue al Representante Común una opinión legal, emitida por una firma de abogados de reconocido prestigio, en el sentido que la operación de que se trate no afecta los términos y condiciones de los Certificados Bursátiles.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones sobre venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales, especificando lo que incluirá tal concepto durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	La Compañía y los Avalistas no podrán llevar a cabo cualquier venta, o cualquier otra enajenación de sus activos a cualquier tercero, fuera del curso ordinario de sus negocios, salvo que (i) dicha enajenación se lleve a cabo para dar cumplimiento a compromisos contractuales contraídos con anterioridad a la Emisión de los Certificados Bursátiles, o (ii) dicha enajenación, no implique un efecto material adverso que afecte la solvencia del Emisor y de los Avalistas.

4. Deuda a largo plazo 2021 Tasa Fija.

Deuda a largo Plazo- Certificados Bursátiles por \$2,500,000 mil (“CB 2021-2”)	
Número de series en que se divide la emisión	OMA21-2
Fecha de emisión	16 de abril 2021
Fecha de vencimiento	7 de abril de 2028
Plazo de la emisión	7 años
Intereses y procedimiento para el cálculo	Tasa Fija; 7.83%
Periodicidad en el pago de intereses	Cada 182 días
Lugar y forma de pago de intereses y principal	Los intereses devengados y el principal respecto de los Certificados Bursátiles de la primera emisión se pagarán mediante transferencia electrónica de fondos, realizada a través de Indeval ubicado en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Alcaldía Cuauhtémoc, 06500, Ciudad de México, México contra la entrega del Título mismo, o contra las constancias o certificaciones que para tales efectos expida el

	Indeval. El Emisor entregará al Indeval, el día en que deba efectuar dichos pagos a más tardar a las 13:00 horas el importe a pagar correspondiente a los Certificados Bursátiles en circulación. En caso de que algún pago de principal no sea cubierto en su totalidad en la Fecha de Vencimiento o en cualquier fecha de pago, de conformidad con lo establecido en el Título, Indeval no será responsable de entregar el mismo o, en su caso, las constancias respectivas a dicho pago, asimismo, no estará obligado a su entrega, hasta que dicho pago sea íntegramente cubierto.
Subordinación de los títulos, en su caso	N/A
Garantía, en su caso	Avalistas: Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V.; Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.
Fiduciario, en su caso	N/A
Calificación otorgada por una institución calificadora. Incluyendo significado de la calificación	“AAA(mex)” por Fitch México, S.A. de C.V., es decir, la máxima calificación asignada por la agencia en su escala nacional para ese país. Esta calificación se asigna a los emisores u obligaciones con la más baja expectativa de riesgo de incumplimiento en relación con otros emisores u obligaciones en el mismo país. “Baa1” en escala global y “Aaa.mx” en escala nacional” por Moody’s de México, S.A. de C.V., Institución Calificadora De Valores, es decir, que los emisores o las emisiones calificadas como Aaa.mx muestran la capacidad crediticia más fuerte y la menor probabilidad de pérdida respecto a otros emisores o emisiones en el país. Esta es la calificación más alta en la Escala Nacional de México de Largo Plazo, otorgada por Moody’s de México, S.A. de C.V.
Representante común	Monex Casa de Bolsa S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero.
Depositario	INDEVAL
Régimen Fiscal	Tasa de retención de ISR se determinará para (i) personas físicas y morales residentes en México para efectos fiscales de conformidad con el artículo 56, 160 y demás disposiciones aplicables de la Ley del ISR y (ii) personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales de conformidad con lo previsto en los artículos 179, 195 de la Ley de ISR. La tasa de retención del Impuesto Sobre la Renta aplicable respecto a los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra

	sujeta: (i) para las personas morales y físicas residentes en México para efectos fiscales a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley de Impuesto Sobre la Renta vigente; y (ii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley de Impuesto Sobre la Renta vigente. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de su inversión en los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto a su situación particular. El régimen fiscal vigente podrá modificarse a lo largo de la duración de la presente Emisión, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto a su situación particular.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	No aplica.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones respecto de reestructuras corporativas, incluyendo adquisiciones, fusiones y escisiones durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	La Compañía no puede fusionarse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero) o escindirse, ni permitir que los Avalistas se fusionen, escindan, disuelvan o liquiden, salvo que (i) la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma las obligaciones del Emisor y los Avalistas conforme a los Certificados Bursátiles o que el Emisor o los Avalistas sean la sociedad fusionante o escidente, (ii) con motivo de dicha fusión o escisión no tuviere lugar una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertiría en una Causa de Vencimiento Anticipado, como resultado de dicha fusión, escisión o consolidación, y (iii) se entregue al Representante Común una opinión legal, emitida por una firma de abogados de reconocido prestigio, en el sentido que la operación de que se trate no afecta los términos y condiciones de los Certificados Bursátiles.
La política que seguirá la emisora en la toma de decisiones sobre venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales, especificando lo que incluirá tal concepto durante la vigencia de la emisión, considerando la participación de los tenedores, en su caso.	La Compañía y los Avalistas no podrán llevar a cabo cualquier venta, o cualquier otra enajenación de sus activos a cualquier tercero, fuera del curso ordinario de sus negocios, salvo que (i) dicha enajenación se lleve a cabo para dar cumplimiento a compromisos contractuales contraídos con anterioridad a la Emisión de los Certificados Bursátiles, o (ii) dicha enajenación, no implique un efecto material adverso que afecte la solvencia del Emisor y de los Avalistas.

La siguiente tabla contiene el importe del activo total, el capital contable, las ventas y la utilidad de operación, de cada una de las subsidiarias avalistas de la Compañía respecto de los CB 2013, los CB 2014, CB 2021-V y CB 2021-2 de conformidad con los Estados Financieros Dictaminados al 31 de diciembre de 2020:

	Activo Total	Capital Contable	Ingresos Totales	Utilidad de Operación
Ps. en miles				
Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V.(1)	1,414,504	964,898	173,786	21,587
Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V.(1)	685,696	434,019	265,370	60,241
Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V.(1)(2)	1,176,640	968,358	479,436	92,341
Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V.(1)(2)	942,529	770,101	292,456	50,038
Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V.(1)	1,358,969	1,196,238	273,319	63,103
Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.(1)(2)	6,479,365	5,112,018	2,560,047	445,952
Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V.(1)	459,542	285,590	159,274	10,157
Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V.(1)	427,761	282,075	124,550	23,661
Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V.(1)	623,522	492,597	162,989	12,960

(1) Avalistas de las emisiones OMA 13 y OMA 14

(2) Avalistas de las emisiones OMA 21V y OMA 21-2

1) INFORMACIÓN GENERAL

c) Factores de Riesgo

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

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

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

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

mitigación al cambio climático; y (iii) promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable y de bajas emisiones de carbono.

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

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

4) ADMINISTRACIÓN

a) Auditores Externos

Durante los ejercicios fiscales concluidos al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020 Galaz Yamazaki, Ruiz Urquiza S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited no ha emitido opinión con salvedades, adversa, o abstención de opinión, respecto de los estados financieros consolidados de la Compañía.

b) Operaciones con partes relacionadas y conflictos de interés

- En 2018, la Compañía reportó gastos por \$172,610 mil, en relación con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, y reportó reembolsos de gastos adicionales a SETA y sus filiales.
- En 2019, la Compañía reportó gastos por \$150,108 mil, en relación con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, y reportó reembolsos de gastos adicionales a SETA y sus filiales.
- En 2020, la Compañía reportó gastos por \$81,164 mil, en relación con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, y reportó reembolsos de gastos adicionales a SETA y sus filiales.
- **Operaciones con Partes Relacionadas de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera “International Financial Reporting Standards” al 31 de diciembre de 2018.**
 - Al 31 de diciembre de 2018, la Compañía tenía registrado con \$226,202 mil en cuentas por pagar a partes relacionadas. Durante el 2018, la Compañía celebró las siguientes operaciones: (i) operaciones por un monto de \$172,610 mil en honorarios de asistencia técnica con SETA, una parte relacionada de ICA; (ii) en relación con las operaciones del hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM, el hotel Hilton Garden Inn y Parque Aero-Industrial OMA-VYNMSA, las operaciones resultaron en \$69,887 mil en servicios administrativos con los socios de la Compañía NH Hotels, Grupo Hotelero Santa Fe y VYNMSA, respectivamente (esta cantidad incluye los servicios administrativos pagados a una parte relacionada de ICATEN por servicios relacionados, con soporte técnico para el sistema SAP); (iii) en relación al desarrollo de naves industriales,

contratadas con VYNMSA, por \$94,938 mil; (iv) operaciones por un total de \$359,736 mil en construcción de terminales y mantenimiento mayor y \$258 mil en arrendamientos, en cada caso contratados con partes relacionadas.

- **Operaciones con Partes Relacionadas de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera “International Financial Reporting Standards” al 31 de diciembre de 2019.**

- Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía tenía registrado \$187,515 mil en cuentas por pagar a partes relacionadas. Durante el 2019, la Compañía celebró las siguientes operaciones: (i) operaciones por un monto de \$150,108 mil en honorarios de asistencia técnica con SETA, una parte relacionada de ICATEN; (ii) en relación con las operaciones del hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM, el hotel Hilton Garden Inn y Parque Aero-Industrial OMA-VYNMSA, las operaciones resultaron en \$38,251 mil en servicios administrativos con los socios de la Compañía NH Hotels, Grupo Hotelero Santa Fe y VYNMSA, respectivamente (esta cantidad incluye los servicios administrativos pagados a una parte relacionada de ICATEN por servicios relacionados, con soporte técnico para el sistema SAP); (iii) en relación al desarrollo de naves industriales, contratadas con VYNMSA, por \$43,599 mil; (iv) operaciones por un total de \$553,405 mil en construcción de terminales y obras de mantenimiento mayor y \$72 mil en arrendamientos, en cada caso contratados con partes relacionadas; y (v) \$5,269 mil relacionados con el arrendamiento de oficinas corporativas en Ciudad de México, pagadas a ICA Servicios de Dirección Corporativa, S.A. de C.V.

- **Operaciones con Partes Relacionadas de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera “International Financial Reporting Standards” al 31 de diciembre de 2020.**

- Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía registrado \$167,704 mil en cuentas por pagar a partes relacionadas. Durante el 2020, la Compañía celebró las siguientes operaciones: (i) operaciones por un monto de \$81,164 mil en honorarios de asistencia técnica con SETA, una parte relacionada de ICATEN; (ii) en relación con las operaciones del hotel NH Collection de la Terminal 2 del AICM, el hotel Hilton Garden Inn y Parque Aero-Industrial OMA-VYNMSA, las operaciones resultaron en \$35,450 mil en servicios administrativos con los socios de la Compañía NH Hoteles, Grupo Hotelero Santa Fe y VYNMSA, respectivamente, (esta cantidad incluye los servicios administrativos pagados a una parte relacionada de ICATEN por servicios relacionados, con soporte técnico para el sistema SAP); (iii) servicios de mantenimiento relacionados con el parque industrial y nuestras oficinas corporativas por \$2,705 mil; (iv) en relación al desarrollo de naves industriales, contratadas con VYNMSA, por \$100,194 mil, así como intereses pagados a filiales de VYNMSA por \$5,365 mil; (v) operaciones por un total de \$564,563 mil en construcción de terminales y mantenimiento mayor; y (vi) \$6,323 mil relacionados con el arrendamiento de oficinas corporativas en Ciudad de México, pagadas a ICA Servicios de Dirección Corporativa, S.A. de C.V.

c) Administradores y Accionistas

Principales Accionistas

De conformidad con 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. Asimismo, SETA tiene el derecho de veto de ciertas acciones que requieren aprobación de los accionistas de la Compañía (incluyendo el pago de dividendos, reforma de los estatutos de la Compañía, proyectos de inversión, así como la modificación a su derecho de designar a ciertos altos ejecutivos). Adicionalmente, la mayoría de los asuntos votados por el Consejo de Administración de la Compañía requieren el voto favorable de los consejeros nombrados por los accionistas de la Serie BB. SETA es propietaria directa de acciones Serie BB que representan el 12.8% del capital social de la Compañía y es propietaria directa de acciones Serie B que representan el 1.9% de totalidad del capital social de la Compañía, por lo que, es propietaria del 14.7% del capital social de la Compañía. SETA es una subsidiaria de Fintech, por lo que, en términos de la LMV, ésta tiene el “control” y “poder de mando” sobre la Compañía.

Hasta donde es del conocimiento de la Compañía, ningún accionista tiene “influencia significativa” sobre la Compañía (según dicho término se define en la LMV).

Código de Ética

La Compañía ha adoptado un código de ética (el “Código”) aplicable a: (i) los miembros del Consejo de Administración de la Compañía, (ii) el Director General, (iii) Director de Finanzas, (iv) Director de Contabilidad, (v) al personal de Supervisión y Dirección (vi) las personas que llevan a cabo funciones similares, y (vii) los funcionarios y empleados de la Compañía (en lo sucesivo conjuntamente como los “Funcionarios”). En caso de modificar las disposiciones del Código o en caso de otorgar una dispensa a dichas disposiciones, la Compañía publicará dicha modificación o dispensa en su página de Internet (según la dirección de la página de Internet se incluye más adelante).

El Código, es una guía que promueve la honestidad y el compromiso ético entre los Funcionarios de la Compañía.

Los Funcionarios de la Compañía están comprometidos sin concesión en todo lo que hacen y en la manera como se relacionan entre ellos y con personas externas a la Compañía. Si bien las normas del Código cubren los requisitos que emanan de la Ley de Mercado de Valores, de los estatutos de la Convención de la Organización y el Desarrollo Económico (“OCDE”) y de las disposiciones contenidas en la Ley Sarbanes Oxley de los Estados Unidos de América; en algunos casos, las disposiciones del Código van más allá de las obligaciones legales de dichos ordenamientos. En este aspecto, el Código refleja los valores que definen a la Compañía y el interés que esta tiene para evitar cualquier circunstancia que pueda dar origen a una conducta que sea o parezca inadecuada. Las normas del Código se pueden explicar con más detalle o implementar por medio de manuales de políticas u otros manuales de observancia, incluyendo los que se relacionan con áreas específicas de la operación de la Compañía.

El Código está disponible en nuestra página de internet (www.oma.aero), en nuestra red interna (intranet), así como en las oficinas de la Dirección de Asuntos Jurídicos y Dirección de Recursos Humanos de la Compañía.

Cada uno de los Funcionarios es responsable en lo personal de asegurarse que las decisiones y acciones de la operación de la Compañía cumplen en todo momento con el texto y el espíritu del Código.

Dado el ritmo de los cambios en la industria, ningún conjunto de normas, como lo es el Código, puede considerarse la última palabra en todas las circunstancias. En tal virtud, los Funcionarios de la Compañía se encuentran instruidos, en el caso de duda acerca de la aplicación de una norma o cuando no se tenga antecedente de una situación que presenta un problema ético, a buscar orientación en la oficina de la Dirección de Asuntos Jurídicos de la Compañía y en la Gerencia de Recursos Humanos. Adicionalmente, todos los Funcionarios tienen el deber de reportar el comportamiento de otros cuando consideren que se está violando el Código o cualquier otra política o procedimiento de observancia de la Compañía.

Los Funcionarios tienen la responsabilidad de actuar en todos los casos, conforme a las normas del Código, tanto de palabra como de acción. La Compañía promueve la política de “puertas abiertas”. Esto significa que el personal de Supervisión y Dirección se encuentra disponible para cualquier empleado o Funcionario que tenga inquietudes, preguntas o quejas sobre cuestiones éticas. Estas también se pueden llevar ante cualquier miembro del Consejo de Administración de la Compañía, sea funcionario de la empresa o consejero independiente. Todas las inquietudes, preguntas y quejas son recibidas y manejadas con celeridad, en forma confidencial y profesional. La Compañía no toma represalias en contra de empleados por presentar alguna inquietud, pregunta o queja de buena fe.

Los principales temas previstos en el Código son los siguientes:

- Observancia de las leyes.
- Conflicto de intereses.
- Conflicto de intereses por ocupación profesional con terceros.
- Conflicto de intereses por inversiones.
- Conflicto de intereses por uso del tiempo y de activos de la Compañía en beneficio propio.
- Conflicto de intereses por préstamos a empleados.
- Conflicto de intereses por atenciones y regalos de terceros.
- Conflicto de intereses por relaciones con familiares y amigos.
- Conflicto de intereses por actividades públicas.
- Uso del cargo y sus relaciones en beneficio propio.
- Abuso de información privilegiada.
- Conducta para combatir la extorsión y el soborno.
- Información confidencial y patentes.
- Trato justo trato justo a clientes.
- Trato justo a proveedores.
- Trato justo a competidores.
- Trato justo a empleados.
- Restricciones a la competitividad.
- Austeridad, protección y uso adecuado de los activos y otros recursos de la Compañía.
- Integridad y exactitud de libros y registros de la Compañía.
- Acceso a los activos de la Compañía, operaciones bajo autorización y su contabilización.
- Procedencia de pagos.
- Control interno apropiado.
- Revelación completa, precisa y oportuna de información.
- Discriminación y hostigamiento
- Seguridad e higiene.

- Medio ambiente.
- Cohecho de servidores públicos.
- Dispensas al Código de Ética y Conducta en los Negocios.
- Cooperación total con investigaciones del gobierno.
- Auditorías, investigaciones y acción disciplinaria respecto del cumplimiento del Código.
- A dónde acudir para recibir consejo respecto de la aplicación del Código.
- Línea directa para temas relacionados al Código.

Equidad de Género

A la fecha del presente Reporte, de la totalidad de los Funcionarios considerados como directivos relevantes de la Compañía, 12% son mujeres y 88% son hombres.

Por otro lado, de la totalidad de los miembros propietarios del Consejo de Administración de la Compañía 9% son mujeres y 91% son hombres.

Actualmente la Compañía cuenta con una política de sustentabilidad y equidad que se encuentra sometida a la aprobación del Comité de Auditoría, Prácticas Societarias, Finanzas y Planeación, así como del Consejo de Administración. Dicha política, se encarga de vigilar que el proceso de contratación de los colaboradores de la Compañía se lleve a cabo en razón de sus competencias y no considere aspectos como el género, el color de la piel, la raza, la nacionalidad, la edad, la religión o el estado civil, tomando en cuenta exclusivamente las habilidades y capacidades de cada colaborador para desempeñarse en cada posición y tomando en consideración los requerimientos específicos de cada puesto. Asimismo, la Compañía ofrece las mismas oportunidades de desarrollo a todo su personal, influyendo únicamente el desempeño de acuerdo a las funciones establecidas.

5) MERCADO DE CAPITALES

b) Comportamiento de la acción en el mercado de valores.

La siguiente tabla muestra, para los períodos indicados, los precios de cierre máximos y mínimos de (i) los ADS en el NASDAQ en dólares y (ii) las acciones ordinarias de la Compañía en la BMV en pesos, así como los promedios de los volúmenes operados de ADS o acciones ordinarias. Para mayor información, véase “Punto 3. Información Clave—Tipos de Cambio” del Reporte Anual para los tipos de cambio aplicables en los periodos que se mencionan a continuación. La información señalada en la tabla siguiente refleja los montos históricos en las fechas de operación y no han sido convertidos a pesos constantes.

	U.S.\$ por ADS ⁽¹⁾			Pesos por acción Serie B		
	Mínimo	Máximo	Promedio volumen operado	Mínimo	Máximo	Promedio volumen operado
2016	33.99	52.54	54,656	77.72	120.27	1,705,765
2017						
Primer trimestre	30.14	43.40	101,747	82.65	101.40	2,063,745
Segundo trimestre	41.80	48.18	92,171	98.41	109.68	1,602,062
Tercer trimestre	44.39	52.10	73,240	100.89	114.28	1,194,191
Cuarto trimestre	37.79	44.44	90,694	90.27	101.96	1,179,847
2018						

	U.S.\$ por ADS ⁽¹⁾			Pesos por acción Serie B		
Primer trimestre	38.75	43.69	89,910	88.65	105.26	1,171,417
Segundo trimestre	38.08	44.36	81,132	89.20	103.57	1,486,242
Tercer trimestre	40.92	56.95	85,733	102.40	133.45	1,340,012
Cuarto trimestre	33.82	57.91	97,886	85.21	135.79	1,656,716
2019						
Primer trimestre	39.70	47.90	102,605	97.48	114.80	1,187,227
Segundo trimestre	45.73	52.80	70,368	109.78	126.49	854,204
Tercer trimestre	43.05	51.82	56,503	106.13	123.40	976,764
Cuarto trimestre	47.62	62.49	53,811	117.66	148.11	849,318
2020						
Primer trimestre.....	20.83	66.94	86,922	64.82	156.83	1,471,064
Segundo trimestre.....	22.74	44.06	162,576	70.21	118.42	1,937,913
Tercer trimestre.....	32.37	39.34	94,361	90.43	107.95	1,022,062
Cuarto trimestre.....	35.61	53.00	79,421	94.72	133.00	1,037,942
Precio mensual						
Octubre, 2020	35.61	40.98	63,163	94.72	107.46	52,858
Noviembre, 2020	36.01	49.25	52,060	100.79	123.09	1,071,800
Diciembre, 2020.....	48.31	53.00	120,552	121.10	133.00	1,193,787
Enero, 2021	46.63	54.84	60,095	118.73	136.30	670,037
Febrero, 2021.....	46.21	49.44	39,719	118.91	124.69	540,250
Marzo, 2021.....	48.75	57.26	228,382	125.60	145.60	1,753,428

(1) Ocho acciones Serie “B” por ADS.
Fuentes: BMV y NASDAQ.

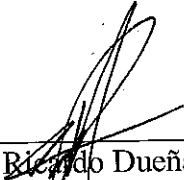
Asimismo, a partir del 1 de septiembre de 2017 y hasta la fecha del reporte anual, la Compañía no utilizó los servicios de formador de mercado.

* * *

Personas Responsables

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

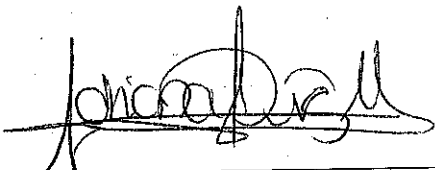
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.



Ricardo Dueñas Espriu
Director General



Rúffo Pérez Pliego del Castillo
Director de Finanzas



Adriana Díaz Galindo
Titular del Área Jurídica¹

¹ El Titular del Área Jurídica cuenta con las mismas funciones de Director Jurídico.

**Grupo Aeroportuario del
Centro Norte, S. A. B. de C. V.**

Carta de consentimiento informe
anual 2020

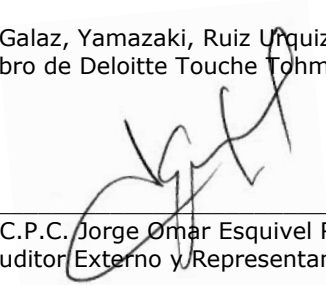


Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias que contiene el presente reporte anual por los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 fueron dictaminados con fecha 24 de marzo de 2021, 27 de marzo de 2020 y 02 de abril de 2019, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifestamos que hemos leído el presente reporte anual y basado en nuestra lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tenemos conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fuimos contratados, y no realizamos procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. Jorge Omar Esquivel Romero
Auditor Externo y Representante Legal



**Grupo Aeroportuario del
Centro Norte, S. A. B. de C. V.**

Manifestación conforme al artículo 39



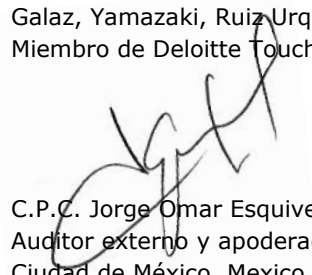
MANIFESTACIÓN DE CONSENTIMIENTO PARA LA INCLUSIÓN EN EL REPORTE ANUAL EL INFORME DE AUDITORÍA EXTERNA Y DE REVISIÓN DE LA INFORMACIÓN DEL INFORME ANUAL

Al Presidente del Comité de Auditoría de
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V.

En los términos del artículo 39 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las Emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la "Comisión") que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos publicadas en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") del 26 de abril de 2018 y sus modificaciones posteriores (las "Disposiciones") y del artículo 84 Bis de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y otros participantes del mercado de valores publicadas en el DOF del 19 de marzo de 2003 y sus modificaciones posteriores (la "Circular Única de Emisoras"), en nuestro carácter de auditores externos independientes de los estados financieros básicos (consolidados) por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 de **Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V.**, manifestamos lo siguiente:

- I. Que expresamos nuestro consentimiento para que la Emisora incluya en el reporte anual, el Informe de Auditoría Externa que al efecto emitimos.
- II. Lo anterior en el entendido de que previamente nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Básicos (*Consolidados*) incluidos en el reporte anual, así como cualquier otra información financiera comprendida en dichos documentos cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Básicos (*Consolidados*) o del Informe de Auditoría que presentamos coincide con la auditada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente
Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.P.C. Jorge Omar Esquivel Romero
Auditor externo y apoderado (Representante Legal)
Ciudad de México, Mexico
30 de abril de 2021

* * * * *



**Grupo Aeroportuario del
Centro Norte, S. A. B. de C. V.**

Declaración conforme al artículo
37 por el año que terminó el 31
de diciembre de 2020



Modelo de Declaración del Auditor Externo Independiente Conforme al Artículo 37 de las Disposiciones

Dr. Martín Werner Wainfeld

Presidente del Comité de Auditoría

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V.

Estimados,

En los términos del artículo 37 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de Estados Financieros Básicos (las "Disposiciones"), en mi carácter de auditor externo independiente de los estados financieros básicos (*consolidados*) por el año que terminó el 31 de diciembre de 2020 de **Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. (la "Emisora")**, declaramos lo siguiente :

- I. El que suscribe declaro que cumpla con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de las Disposiciones, según lo manifestado en el documento de Declaración anexo, así como que soy contador público titulado (o licenciado en contaduría pública) con título expedido por la Secretaría de Educación Pública, con certificado emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C. número **7407** expedido el **1 de septiembre de 2002 y renovado el 1 de mayo de 2018**. Asimismo, cuento con Número de Registro **18302** en la Administración General de Auditoría Fiscal Federal ("AGAFF") del Servicio de Administración Tributaria ("SAT") expedido el **7 de febrero de 2014**. Por otra parte, Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C. (el "Despacho") cuenta con número de registro 7433 en la AGAFF del SAT.
- II. Que desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la auditoría externa y hasta la emisión de nuestro Informe de Auditoría Externa de fecha **24 de marzo de 2021**, así como de las fechas de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el Artículo 15 de las Disposiciones, cumplimos con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 de las Disposiciones, así como que el Despacho se ajusta a lo previsto en los artículos 6, 9 y 10, en relación con el Artículo 14 de las Disposiciones.
- III. Que el Despacho cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el Artículo 9 de las Disposiciones y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el Artículo 12 de las Disposiciones.

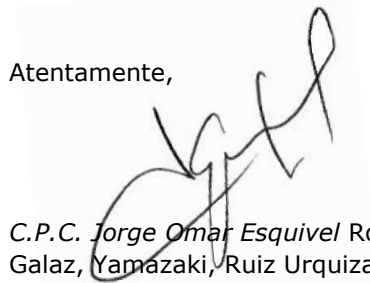


Informo que tengo **2** años como auditor externo independiente y he realizado la auditoría de los Estados Financieros Básicos (Consolidados) de **Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.** y que **Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.** ha prestado durante 21 años de servicios de auditoría externa a **Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.**

Mediante este documento, manifiesto mi consentimiento expreso para proporcionar a la Comisión la información que esa nos requiera a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos mencionados.

Asimismo, me obligo a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos mencionados en este manifiesto, físicamente o través de imágenes en formato digital, en medio ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que se concluya la auditoría de Estados Financieros Básicos (Consolidados) de la Emisora, al y por el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Atentamente,



C.P.C. *Jorge Omar Esquivel* Romero
Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited
24 de marzo de 2021



Declaración del Auditor Externo Independiente a la Emisora o Entidad regulada.

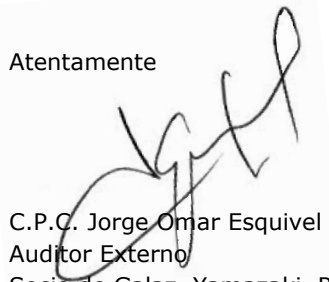
En los términos de los artículos 4 y 5 de las Disposiciones de carácter general aplicables a las Entidades y Emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos (las "Disposiciones"), en mi carácter de Auditor Externo Independiente de los estados financieros básicos (consolidados) al y por el año que terminó el 31 de diciembre de 2020 de **Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. (la "Emisora")**, manifiesto lo siguiente:

- Soy Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz, Urquiza S.C. (el "Despacho"), desde el año 2009.
- Cuento con el registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal del Servicio de Administración Tributaria número **18302** y/o con la certificación como contador público emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C. con número **7407**, expedido el **1 de septiembre de 2002 y renovado el 1 de mayo de 2018**.
- Cuento con la experiencia profesional necesaria para desarrollar labores de auditoría externa en los términos de la fracción III del Artículo 4 de las Disposiciones.
- Soy independiente en términos del artículo 6, Capítulo II de las Disposiciones.
- No he sido expulsado ni estoy suspendido de mis derechos como miembro de la asociación profesional a la que pertenezco.
- No he sido ni estoy condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya ameritado pena corporal.
- No estoy inhabilitado para ejercer el comercio o para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema financiero mexicano, así como no he sido declarado en quiebra o concurso mercantil sin que haya sido rehabilitado.
- No tengo antecedentes de suspensión o cancelación de alguna certificación o registro que se requiera para fungir como Auditor Externo Independiente, por causas imputables a mí y que hayan tenido su origen en conductas dolosas o de mala fe.
- No he sido ni he tenido ofrecimiento para ser consejero o directivo de la **Emisora** o de su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
- No tengo litigio alguno pendiente con la **Emisora** o, en su caso, con su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
- Que el Despacho cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de las Disposiciones y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el Artículo 12 de las Disposiciones. En el **Anexo B** se incluye manifestación firmada por el Director General del Despacho, dirigida a la Comisión Técnica de Calidad del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C., sobre el cumplimiento con lo dispuesto en la Norma Internacional de Control de Calidad 1 "Control de calidad en las firmas de auditoría que realizan auditorías y revisiones de estados financieros básicos, así como otros encargos que proporcionan un grado de seguridad y servicios relacionados" emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento de la Federación Internacional de Contadores. Manifiesto, asimismo, que se ha asignado un socio de revisión de la calidad del compromiso ("EQCR") en los términos de la Norma Internacional de Control de Calidad 1 y la Norma Internacional de Auditoría 220 "Control de calidad de la auditoría de estados financieros", de conformidad con los artículos 9 y 10 de las Disposiciones.



- El Despacho cuenta con una política actualizada para el archivo de papeles de trabajo de auditoría.
- El equipo del compromiso y yo cumplimos con las normas profesionales y los requisitos de calidad aplicables y contamos con la capacidad técnica para el desarrollo del trabajo al que hacen referencia las disposiciones aplicables.
- El contenido del Informe de Auditoría Externa y de otros comunicados y opiniones señalados en el Artículo 15 de las disposiciones, son responsabilidad del Despacho.
- En el supuesto que se identifiquen amenazas a la independencia o incumplimiento a las normas establecidas en los códigos de ética a que hace referencia la fracción X del Artículo 6 de las disposiciones, éstas se documentarán en los papeles de trabajo de la auditoría.
- No tengo impedimento para participar en labores de auditoría externa para esta **Emisora** respecto a los años de servicio permitidos.
- No tengo inversiones en acciones o títulos de deuda emitidos por la **Emisora**. Así mismo he obtenido confirmación de los socios involucrados en la auditoría y del equipo de auditoría, que ni ellos ni sus cónyuges, concubinas, concubenarios o dependientes económicos mantienen inversiones en acciones o títulos de deuda emitidos por la **Emisora**.

Atentamente



C.P.C. Jorge Omar Esquivel Romero
Auditor Externo
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited
24 de marzo de 2021

* * * * *



**Grupo Aeroportuario del Centro
Norte, S. A. B. de C. V. y
Subsidiarias**
(Subsidiaria de Servicios de Tecnología
Aeroportuaria, S. A. de C. V.)

Estados financieros consolidados al
31 de diciembre de 2020, 2019 y
2018 y por los años que terminaron
en esas fechas e Informe de los
auditores independientes del 24 de
marzo de 2021

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S. A. de C. V.)

Informe de los auditores independientes y estados financieros consolidados por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados consolidados de situación financiera	6
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales	7
Estados consolidados de cambios en el capital contable	8
Estados consolidados de flujos de efectivo	9
Notas a los estados financieros consolidados	10

Índice de las notas a los estados financieros consolidados

Nota	Descripción	Página
1	Naturaleza de las operaciones	10
2	Evento relevante	10
3	Bases de presentación y consolidación	10
4	Principales políticas contables	13
5	Juicios contables críticos y fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones	27
6	Efectivo y equivalentes de efectivo	28
7	Clientes	29
8	Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	30
9	Propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo	31
10	Inversión en concesiones aeroportuarias	32
11	Composición de GACN	34
12	Cuentas por pagar	35
13	Impuestos por pagar y pasivos acumulados	35
14	Deuda a corto plazo	35
15	Deuda a largo plazo	36
16	Provisión de mantenimiento mayor	37
17	Beneficios a empleados	36
18	Arrendamientos	40
19	Impuestos a la utilidad	42
20	Compromiso y contingencias	44
21	Administración de riesgos financieros	48
22	Capital contable	54
23	Otros resultados integrales	56
24	Saldos y transacciones con partes relacionadas	56
25	Segmentos operativos	58
26	Ingresos	62
27	Costo de servicios	64
28	Evento subsecuente	64
29	Autorización de la emisión de los estados financieros consolidados	64

Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.

(En miles de pesos)

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias (el Grupo), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales, los estados consolidados de cambios en el capital contable y los estados consolidados de flujos de efectivo correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, así como las notas explicativas de los estados financieros consolidados que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, así como su desempeño financiero consolidado y flujos de efectivo consolidados correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados* de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con el *Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad* del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código de Ética del IESBA) y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (Código de Ética del IMCP), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Párrafo de énfasis

Hacemos referencia a la Nota 3d de los estados financieros consolidados, que describe los efectos de la pandemia por la cepa de coronavirus COVID-19 en la operación del Grupo. Nuestra opinión no se modifica con respecto a este asunto.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del período actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre éstos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se debe comunicar en nuestro informe.



Determinación del valor en uso de activos de larga duración

Los efectos de la pandemia detonaron indicadores de deterioro en las unidades generadoras de efectivo de la inversión en concesiones aeroportuarias y de los hoteles. La determinación del valor en uso para las pruebas de deterioro requiere que la administración proyecte información financiera. En particular, las proyecciones de ingresos aeronáuticos y de hotelería utilizan supuestos de tráfico de pasajeros y niveles de ocupación que incorporan incertidumbre a las estimaciones, más en el contexto de la situación de pandemia, aun cuando los primeros son consistentes con aquellos incluidos en la base de preparación del Programa Maestro de Desarrollo. Además, la volatilidad del mercado agrega subjetividad a la determinación de las tasas de descuento. Al 31 de diciembre de 2020, el valor contable de las unidades generadoras de efectivo de la inversión en concesiones aeroportuarias, Hotel NH y Hotel Garden Hilton Inn, ascienden a \$10,229,656, \$387,628 y \$172,481, respectivamente.

Identificamos la determinación del valor en uso de los activos de larga duración como un asunto crítico de auditoría debido a la incertidumbre en la determinación de los supuestos mencionados. Esto requirió la aplicación de juicio profesional del auditor en la definición de los riesgos identificados y de los procedimientos de auditoría a aplicar y el involucramiento de nuestros especialistas en la evaluación de las tasas de descuento utilizadas.

Nuestros procedimientos de auditoría relacionados con las proyecciones de ingresos y la selección de tasas de descuento incluyeron, entre otros, los siguientes:

- Probamos la efectividad de los controles sobre las pruebas de deterioro, incluidos aquellos sobre las proyecciones de la administración sobre el tráfico de pasajeros y las tasas de ocupación de los hoteles, así como la selección de las tasas de descuento.
- Evaluamos la razonabilidad de las proyecciones del tráfico de pasajeros y tasas de ocupación utilizadas por administración mediante:
 - Comparación del tráfico de pasajeros y las tasas de ocupación proyectados con la información histórica, incluida la recuperación de una crisis económica anterior para evaluar la razonabilidad de las proyecciones.
 - Comparación del tráfico de pasajeros proyectado con los datos que se usaron de base en la preparación del Programa Maestro de Desarrollo recientemente aprobado.
 - Comparación de tasas de ocupación proyectadas con las incluidas en los planes operativos acordados con los socios operadores de los hoteles.
 - Análisis de sensibilidad a las proyecciones de tráfico de pasajeros y tasas de ocupación.
- Con la ayuda de nuestros especialistas en valuación, evaluamos la razonabilidad de las tasas de descuento mediante los siguientes procedimientos:
 - Probamos la información fuente utilizada y los cálculos matemáticos en la determinación de las tasas de descuento.
 - Realizamos estimaciones independientes y las comparamos contra las tasas de descuento seleccionadas por la administración.



Determinación de la provisión de mantenimiento mayor

Como se describe en las notas 4 I., 5b. y 16 a los estados financieros consolidados, el Grupo está obligado a realizar actividades de mantenimiento mayor en sus aeropuertos, como lo establece el acuerdo de concesión con el Gobierno Mexicano, con el fin de mantener y restaurar la infraestructura de los aeropuertos, lo que resulta en el reconocimiento de un pasivo para cubrir el costo estimado de las obligaciones cuando se devengan. Al 31 de diciembre de 2020, la provisión de mantenimiento mayor fue de \$1,317,985.

Los costos de mantenimiento mayor estimados están basados en el Programa Maestro de Desarrollo (PMD) por el quinquenio 2021-2025, el cual fue revisado y aprobado por las autoridades durante el año 2020. Debido a lo anterior, el cálculo de la provisión se revisó para reflejar cualquier cambio a las obligaciones futuras.

Identificamos la determinación de la provisión de mantenimiento mayor como un asunto crítico de auditoría debido a que el PMD aprobado proporciona el punto de partida para las obligaciones de años futuros, por lo que la exactitud e integridad de las obligaciones para determinar la provisión se torna más relevante. Los factores antes mencionados tuvieron un impacto en la naturaleza y en el alcance de los procedimientos de auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría para probar la obligación que surge del PMD aprobado incluyeron, entre otros, los siguientes:

- Obtuvimos una comprensión de las obligaciones incluidas dentro del PMD aprobado mediante indagaciones al personal operativo y procedimientos analíticos comparativos con el PMD anterior.
- Evaluamos la sensibilidad a supuestos del cálculo tales como la tasa de descuento y factores de inflación.
- Probamos la efectividad de los controles sobre la determinación y monitoreo de la provisión de mantenimiento mayor y las revisiones realizadas por la dirección de infraestructura y mantenimiento del Grupo para determinar la razonabilidad.
- Probamos la integridad de las partidas en el PMD aprobado que representan obligaciones para mantener o restaurar la infraestructura con respecto a las partidas consideradas para la estimación de la respectiva provisión.
- Probamos la exactitud de las obligaciones incluidas en la provisión para mantenimiento mayor contra el PMD aprobado.

Información distinta de los estados financieros consolidados y del informe del auditor

La administración del Grupo es responsable por la otra información. La otra información comprenderá la información que será incorporada en el Reporte Anual que el Grupo está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones (las Disposiciones). El Reporte Anual se espera esté disponible para nuestra lectura después de la fecha de este informe de auditoría.

Nuestra opinión de los estados financieros consolidados no cubrirá la otra información y no expresaremos ninguna forma de seguridad sobre ella.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad será leer el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la otra información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros consolidados o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la leyenda sobre la lectura del informe anual, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones.

Responsabilidades de la administración y de los responsables del gobierno del Grupo en relación con los estados financieros consolidados

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros consolidados libres de incorrección material, debida a fraude o error.



En la preparación de los estados financieros consolidados, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo de continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la Entidad en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la administración tiene intención de liquidar el Grupo o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno del Grupo son responsables de la supervisión del proceso de información financiera consolidada del Grupo.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de errores materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material de los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtuvimos evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con el fin de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno del Grupo.
- Evaluamos la adecuación de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándose en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y eventos relevantes de un modo que logran la presentación razonable.



- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos a los responsables del gobierno del Grupo en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno del Grupo una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno del Grupo, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros consolidados del período actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de auditoría, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

C. P. C. Jorge Omar Esquivel Romero
Ciudad de México, México
24 de marzo de 2021



Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S. A. de C. V.)

Estados consolidados de situación financiera

(Miles de pesos)

		Diciembre 31,		
	Notas	2020	2019	2018
Activo				
Activos circulantes:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	6	\$ 2,958,804	\$ 3,429,873	\$ 2,958,902
Otras inversiones conservadas al vencimiento		-	-	19,657
Clientes, neto	7	833,643	757,756	696,566
Impuestos por recuperar		542,365	295,768	112,665
Anticipos por obras a partes relacionadas	24	214,209	181,989	38,347
Anticipos a contratistas		115,233	102,776	93,169
Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	8	66,575	42,742	40,261
Total de activos circulantes		4,730,829	4,810,904	3,959,567
Activos no circulantes:				
Propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	9	2,700,469	2,647,101	2,670,262
Inversión en concesiones aeroportuarias, neto	10	10,229,656	9,267,111	8,566,656
Derecho de uso de activos arrendados, neto	18	178,247	210,788	-
Otros activos, neto		34,621	44,053	77,060
Impuesto a la utilidad diferido	19	317,758	297,004	316,939
Total de activos no circulantes		13,460,751	12,466,057	11,630,917
Total de activos		\$18,191,580	\$ 17,276,961	\$ 15,590,484

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

		Diciembre 31,		
	Notas	2020	2019	2018
Pasivo y capital contable				
Pasivos circulantes:				
Porción circulante de la deuda a largo plazo	15	\$ 3,013,502	\$ 36,851	\$ 41,425
Porción circulante de la provisión de mantenimiento mayor	16	443,570	151,554	224,982
Porción circulante del arrendamiento	18	26,553	72,320	12,948
Cuentas por pagar	12	204,048	196,791	203,999
Impuestos por pagar y pasivos acumulados	13	370,188	590,262	515,160
Cuentas por pagar a partes relacionadas	24	167,704	187,515	226,202
Total de pasivos circulantes		4,225,565	1,235,293	1,224,716
Pasivos no circulantes:				
Deuda a largo plazo	15	1,496,886	4,506,758	4,543,169
Provisión de mantenimiento mayor	16	874,415	802,342	718,566
Depósitos en garantía		350,738	387,656	312,196
Beneficios a empleados	17	115,691	106,160	79,905
Pasivos por arrendamiento a largo plazo	18	168,210	148,540	15,858
Impuesto a la utilidad diferido	19	133,828	202,717	184,147
Total de pasivos no circulantes		3,139,768	6,154,173	5,853,841
Total de pasivos		7,365,333	7,389,466	7,078,557
Compromiso y contingencias	20			
Capital contable:	22			
Capital contribuido:				
Capital social		300,822	301,739	303,394
Prima en colocación de acciones		29,786	29,786	29,786
		330,608	331,525	333,180
Capital ganado:				
Reserva para recompra de acciones		1,500,000	1,257,454	1,466,016
Utilidades retenidas		8,824,666	8,121,937	6,534,804
Partidas de resultado integral por beneficios a empleados	23	(4,933)	4,194	13,178
		10,319,733	9,383,585	8,013,998
Total de la participación controladora		10,650,341	9,715,110	8,347,178
Total de la participación no controladora		175,906	172,385	164,749
Total del capital contable		10,826,247	9,887,495	8,511,927
Total de pasivos y capital contable		\$ 18,191,580	\$ 17,276,961	\$ 15,590,484

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S. A. de C. V.)

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

(Miles de pesos, excepto la utilidad por acción que se expresa en pesos)

	Notas	Año que terminó el 31 de diciembre de		
		2020	2019	2018
Ingresos por:				
Servicios aeronáuticos	26	\$ 2,942,558	\$ 5,752,662	\$ 5,140,052
Servicios no aeronáuticos	26	1,171,039	1,819,605	1,625,497
Servicios de construcción	10	1,253,869	954,834	1,141,505
Ingresos totales		<u>5,367,466</u>	<u>8,527,101</u>	<u>7,907,054</u>
Costos y gastos de administración:				
Costo de servicios	27	765,958	954,207	977,896
Provisión de mantenimiento mayor	16	392,531	292,324	248,636
Costo de construcción	10	1,253,869	954,834	1,141,505
Gastos de administración		518,059	542,664	563,151
Derechos de uso de bienes concesionados		199,202	363,561	319,180
Asistencia técnica	24	81,164	150,108	172,610
Depreciación y amortización		435,344	415,252	351,745
Otros ingresos, netos		(129)	(1,155)	(205)
Total, de costos y gastos de administración		<u>3,645,998</u>	<u>3,671,795</u>	<u>3,774,518</u>
Utilidad de operación		1,721,468	4,855,306	4,132,536
Costo por intereses		420,499	376,008	325,557
Ingreso por intereses		(111,889)	(171,236)	(194,091)
(Utilidad) pérdida cambiaria, neta		<u>(79,522)</u>	<u>50,878</u>	<u>15,488</u>
		<u>229,088</u>	<u>255,650</u>	<u>146,954</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad		1,492,380	4,599,656	3,985,582
Gasto por impuestos a la utilidad	19	<u>394,501</u>	<u>1,372,222</u>	<u>1,121,403</u>
Utilidad neta consolidada del año		1,097,879	3,227,434	2,864,179
Otros resultados integrales:				
Partidas que no serán reclasificadas posteriormente a resultados:				
(Pérdidas) ganancias actuariales de beneficios a empleados	17 y 23	(13,039)	(12,834)	24,173
Impuesto sobre la renta relacionado con pérdidas (ganancias) actuariales de obligaciones laborales	23	<u>3,912</u>	<u>3,850</u>	<u>(4)</u>
Otros resultados integrales		<u>(9,127)</u>	<u>(8,984)</u>	<u>24,169</u>
Utilidad integral del año		<u>\$ 1,088,752</u>	<u>\$ 3,218,450</u>	<u>\$ 2,888,348</u>
Utilidad neta consolidada atribuible a:				
Participación controladora		1,094,358	3,219,798	2,851,822
Participación no controladora		<u>3,521</u>	<u>7,636</u>	<u>12,357</u>
		<u>\$ 1,097,879</u>	<u>\$ 3,227,434</u>	<u>\$ 2,864,179</u>
Utilidad integral atribuible a:				
Participación controladora		1,085,231	3,210,814	2,875,991
Participación no controladora		<u>3,521</u>	<u>7,636</u>	<u>12,357</u>
		<u>\$ 1,088,752</u>	<u>\$ 3,218,450</u>	<u>\$ 2,888,348</u>
Utilidad básica y diluida por acción de participación controladora		<u>\$ 2,8038</u>	<u>\$ 8,1984</u>	<u>\$ 7,2483</u>
Promedio ponderado de acciones en circulación		<u>390,313,970</u>	<u>392,736,827</u>	<u>393,446,466</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S. A. de C. V.)

Estados consolidados de cambios en el capital contable

(Miles de pesos, excepto acciones (Nota 22))

	Capital contribuido			Total capital contribuido	Capital ganado		Partidas de resultado integral por beneficios a empleados	Total capital ganado	Total de la participación controladora	Total de la participación no controladora	Total capital contable
	Número de acciones	Capital social	Prima en colocación de acciones		Reserva para recompra de acciones	Utilidades retenidas					
Saldos al 1 de enero de 2018	393,446,466	\$ 303,394	\$ 29,786	\$ 333,180	\$ 1,466,016	\$ 5,281,662	\$ (10,991)	\$ 6,736,687	\$ 7,069,867	\$ 159,448	\$ 7,229,315
Dividendos pagados	-	-	-	-	-	(1,598,680)	-	(1,598,680)	(1,598,680)	(7,056)	(1,605,736)
Utilidad integral del año	-	-	-	-	-	2,851,822	24,169	2,875,991	2,875,991	12,357	2,888,348
Saldos al 31 de diciembre de 2018	393,446,466	303,394	29,786	333,180	1,466,016	6,534,804	13,178	8,013,998	8,347,178	164,749	8,511,927
Recompra de acciones	(2,145,651)	(1,655)	-	(1,655)	(242,546)	-	-	(242,546)	(244,201)	-	(244,201)
Dividendos pagados	-	-	-	-	-	(1,598,681)	-	(1,598,681)	(1,598,681)	-	(1,598,681)
Incremento en la reserva para recompra de acciones	-	-	-	-	33,984	(33,984)	-	-	-	-	-
Resultado integral del año	-	-	-	-	-	3,219,798	(8,984)	3,210,814	3,210,814	7,636	3,218,450
Saldos al 31 de diciembre de 2019	391,300,815	301,739	29,786	331,525	1,257,454	8,121,937	4,194	9,383,585	9,715,110	172,385	9,887,495
Recompra de acciones	(1,189,259)	(917)	-	(917)	(149,083)	-	-	(149,083)	(150,000)	-	(150,000)
Incremento en la reserva para recompra de acciones	-	-	-	-	391,629	(391,629)	-	-	-	-	-
Resultado integral del año	-	-	-	-	-	1,094,358	(9,127)	1,085,231	1,085,231	3,521	1,088,752
Saldos al 31 de diciembre de 2020	390,111,556	\$ 300,822	\$ 29,786	\$ 330,608	\$ 1,500,000	\$ 8,824,666	\$ (4,933)	\$ 10,319,733	\$ 10,650,341	\$ 175,906	\$ 10,826,247

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S. A. de C. V.)

Estados consolidados de flujos de efectivo

(Miles de pesos)

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
Flujos de efectivo por actividades de operación:			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 1,492,380	\$ 4,599,656	\$ 3,985,582
Ajustes por:			
Depreciación y amortización	435,344	415,252	351,745
Provisión de mantenimiento mayor	392,531	292,324	248,636
(Cancelación) incremento en la estimación para cuentas de cobro dudoso	18,342	(241)	(5,960)
Ganancia en venta de activo fijo	(5,380)	(1,162)	(205)
Valor presente de provisión de mantenimiento mayor	75,262	23,157	(23,392)
Intereses a favor	(111,889)	(171,236)	(170,699)
Intereses a cargo	345,237	352,851	325,557
Fluctuación cambiaria devengada no pagada	(72,253)	44,007	53,013
	<u>2,569,574</u>	<u>5,554,608</u>	<u>4,764,277</u>
Cambios en el capital de trabajo:			
(Incremento) disminución en clientes, neto	(94,229)	(60,949)	(59,849)
(Incremento) disminución en impuestos por recuperar	(246,597)	(183,103)	19,210
(Incremento) disminución en anticipo a contratistas, otras cuentas por cobrar y pagos anticipados	(16,576)	(25,156)	4,740
Incremento (disminución) en cuentas por pagar	7,384	(26,880)	61,653
Incremento (disminución) en impuestos por pagar y pasivos acumulados	48,472	41,367	(27,596)
Impuestos a la utilidad pagados	(747,867)	(1,324,834)	(995,258)
(Disminución) incremento en anticipos por obras a partes relacionadas y cuentas por cobrar y por pagar con partes relacionadas, neto	(72,554)	(42,276)	97,093
Pagos de mantenimiento mayor	(103,704)	(305,133)	(139,320)
(Disminución) incremento en depósitos en garantía y beneficios a empleados	(40,425)	88,880	(15,604)
	<u>1,303,478</u>	<u>3,716,524</u>	<u>3,709,346</u>
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación			
Flujos de efectivo por actividades de inversión:			
Adquisición de propiedades y equipo	(157,992)	(57,103)	(211,230)
Otros activos a largo plazo	(65)	(753)	(4,230)
Flujos por venta de propiedades y equipo	5,380	1,162	205
Adquisición de mejoras en bienes concesionados	(1,283,642)	(1,086,426)	(1,071,828)
Otras inversiones conservadas al vencimiento	-	19,657	29,681
Intereses cobrados	111,889	171,236	169,029
	<u>(1,324,430)</u>	<u>(952,227)</u>	<u>(1,088,373)</u>
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión			
Flujos de efectivo por actividades de financiamiento:			
Obtención de préstamos de partes relacionadas	41,895	14,700	46,550
Recompra de acciones	(150,000)	(244,201)	-
Pago de préstamos	(42,592)	(40,790)	(49,563)
Intereses pagados	(320,866)	(327,309)	(323,070)
Dividendos pagados	-	(1,598,681)	(1,605,736)
Pagos de arrendamiento	(57,325)	(50,180)	(8,644)
	<u>(528,888)</u>	<u>(2,246,461)</u>	<u>(1,940,463)</u>
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento			
(Disminución) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(549,840)	517,836	680,510
Efectos de las variaciones del tipo de cambio en el saldo de efectivo en moneda extranjera	78,771	(46,865)	(54,615)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	<u>3,429,873</u>	<u>2,958,902</u>	<u>2,333,007</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	<u>\$ 2,958,804</u>	<u>\$ 3,429,873</u>	<u>\$ 2,958,902</u>
Actividades financieras y de inversión pendientes de pago, que no se reflejan en los estados consolidados de flujos de efectivo:			
Adquisición de propiedades y equipo, incluyendo equipo en arrendamiento financiero	\$250	\$ 593	\$ 5,301
Adquisición de otros activos	-	265	610
Adquisición de mejoras en bienes concesionados	29,342	29,068	22,094

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S. A. de C. V.)

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018

(Miles de pesos, excepto cuando así se indique)

1. Naturaleza de las operaciones

Operaciones

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. B. de C. V. (GACN o la Entidad) es subsidiaria de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S. A. de C. V. (SETA) como controladora del último nivel de consolidación. La Entidad es tenedora de acciones, cuyas subsidiarias tienen como actividad principal administrar, operar y explotar la concesión de trece aeropuertos, de conformidad con los títulos de concesión otorgados por el Gobierno Mexicano a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Los aeropuertos están ubicados en las siguientes ciudades: Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Zihuatanejo, Ciudad Juárez, Reynosa, Chihuahua, Culiacán, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas. Además, la Entidad reconoce ingresos de hotelería por los servicios que presta Consorcio Grupo Hotelero T2, S.A. de C.V. (Hotel NH T2) y Consorcio Hotelero Aeropuerto Monterrey, S.A.P.I. de C.V. (Hotel Hilton Garden Inn), ubicados en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y en el Aeropuerto Internacional de Monterrey, respectivamente.

El domicilio de la Entidad es Av. Patriotismo 201 piso 5, San Pedro de los Pinos, Cd. de México, CP 03800.

2. Eventos relevantes

Programa Maestro de Desarrollo (2021-2025)

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

Acuerdos de Asamblea

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

3. Bases de presentación y consolidación

a. Declaración de cumplimiento

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

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

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

c. ***Bases de preparación***

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por algunas partidas que se miden a valor presente. Adicionalmente, la Entidad determina el valor razonable de algunos instrumentos financieros para propósitos de revelación.

i. Costo histórico

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

ii. Valor razonable

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación, independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando directamente otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características del activo o pasivo, si los participantes del mercado tomarían esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición. El valor razonable para propósitos de medición y/o revelación de estos estados financieros consolidados se determina de forma tal, a excepción de las transacciones con pagos basados en acciones que están dentro del alcance de la IFRS 2, las operaciones de arrendamiento que están dentro del alcance de la IFRS 16, y las valuaciones que tienen algunas similitudes con valor razonable, pero no es un valor razonable, tales como el valor neto de realización de la IAS 2 o el valor en uso de la IAS 36.

Además, para efectos de información financiera, las mediciones de valor razonable se clasifican en Nivel 1, 2 o 3 con base en el grado en que son observables los datos de entrada en las mediciones y su importancia en la determinación del valor razonable en su totalidad, las cuales se describen de la siguiente manera:

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

d. ***COVID-19***

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró una nueva cepa de coronavirus (COVID-19) como pandemia. El COVID-19 dio lugar a restricciones de viaje impuestas por los gobiernos de diversos países, cancelaciones de vuelos y una marcada disminución de la demanda de viajes aéreos por parte de los pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional. El 31 de marzo de 2020, la Secretaría de Salud del Gobierno de México publicó un decreto suspendiendo todas las actividades no esenciales en México hasta el 30 de abril de 2020, y el 21 de abril, dicha suspensión fue extendida hasta el 30 de mayo con la finalidad de mitigar la dispersión y transmisión del COVID-19. Si bien conforme al decreto del 31 de marzo de 2020, los aeropuertos se consideraban como esenciales y permanecieron en operación, el tráfico de pasajeros sufrió una severa caída resultado de la reducción en la demanda de viajes y en la oferta de asientos por las líneas aéreas. El 29 de mayo de 2020 el Gobierno Federal publicó un decreto en el cual, a partir del 1 de junio, se establecía un semáforo de riesgo epidemiológico por regiones (municipal o estatal) que determina el nivel de alerta sanitaria y el tipo de actividades autorizadas para llevarse a cabo, por lo que a partir de ese mes se inició una tendencia de recuperación en el tráfico de pasajeros.

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

e. ***Negocio en Marcha***

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

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

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

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

f. ***Moneda de reporte y funcional***

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

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

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

h. ***Estado de flujo de efectivo***

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

i. ***Bases de consolidación de estados financieros***

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Entidad y los de las entidades controladas por la Entidad y sus subsidiarias. El control se obtiene cuando la Entidad tiene:

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

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

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

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

La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la Entidad obtiene el control sobre ésta y cesa cuando la Entidad pierde el control de la misma. Específicamente, los ingresos y gastos de la Entidad adquirida o enajenada durante el ejercicio se incluyen en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales desde la fecha en que se obtuvo el control hasta la fecha en que la Entidad deja de controlar a la subsidiaria. La utilidad neta y la utilidad integral se atribuyen a la participación controladora y a la participación no controladora de la Entidad.

La participación no controladora en el patrimonio de las subsidiarias se presenta en el rubro de “participación no controladora” dentro del capital contable del estado consolidado de situación financiera y se le atribuye la utilidad correspondiente en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

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

4. Principales políticas contables

Los estados financieros consolidados se elaboran de conformidad con las IFRS emitidas por el IASB. Su preparación requiere que la administración de la Entidad realice ciertas estimaciones y utilice ciertos supuestos para valorar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Las áreas involucradas con un alto grado de juicio y complejidad o áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativos en los estados financieros consolidados se describen en la nota 5. Las estimaciones se basan en la información disponible y en el mejor conocimiento y juicio de la administración de acuerdo a la experiencia y hechos actuales; sin embargo, los resultados reales podrían diferir de dichas estimaciones. La Entidad ha implementado procedimientos de control para asegurar que sus políticas contables son aplicadas oportuna y adecuadamente. Aun cuando los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones, la administración de la Entidad considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias.

Los principios de consolidación, políticas contables y criterios de valuación utilizados en la elaboración de los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2020 son los mismos que los aplicados en los estados financieros consolidados del ejercicio 2019 y 2018, excepto por las normas e interpretaciones descritas en la sección a inciso I siguiente, que entraron en vigor durante 2020.

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

I. Aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y revisadas ("IFRS" o "IAS") que son obligatorias para el año en curso

En el año en curso, la Entidad aplicó una serie de normas IFRS nuevas y modificadas, emitidas por el IASB, las cuales son obligatorias y entraron en vigor a partir de los ejercicios que iniciaron en o después del 1 de enero de 2020.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modificaciones a las referencias del Marco Conceptual en las IFRS

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

Conceptual revisado.

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

Modificaciones a la IFRS 3 Definición de un negocio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b. *Transacciones en moneda extranjera*

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

c. *Efectivo y equivalentes de efectivo*

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

d. *Instrumentos financieros*

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

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

Activos financieros

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

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

Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 todos los activos financieros de la Entidad han sido reconocidos a su costo amortizado.

i) *Costo amortizado y método de interés efectivo*

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

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

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

ii) Activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales

Los activos financieros a su valor razonable a través de otros resultados integrales son aquellos cuyo modelo de negocio se basa en obtener flujos de efectivo contractuales y vender activos financieros, además de que sus condiciones contractuales dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente de pago. Al 31 de diciembre de 2020, la Entidad no mantiene activos financieros medidos a su valor razonable a través de otros resultados integrales.

iii) Activos financieros a valor razonable a través de resultados

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

Deterioro de activos financieros

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

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

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

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

Incremento significativo en el riesgo de crédito

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

i) *Definición de incumplimiento*

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

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

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

ii) *Activos financieros con deterioro crediticio*

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

iii) *Política de bajas*

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

iv) *Medición y reconocimiento de pérdidas crediticias*

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

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

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

Baja de activos financieros

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

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

Pasivos financieros y capital

Clasificación como deuda o capital

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

Instrumentos de capital

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

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

Al ocurrir una compra, las acciones se convierten en acciones en tesorería y se carga al capital contable al precio de compra; una parte al capital social a su valor histórico, y el excedente, a la reserva para recompra de acciones. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados por la compra, venta, emisión o cancelación de los instrumentos de capital propios de la Entidad.

Pasivos financieros

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

Otros pasivos financieros

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

Baja de pasivos financieros

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

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

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

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

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

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

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

Baja de activos

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

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

Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados

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

Gastos subsecuentes

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

f. Arrendamientos

– La Entidad como arrendador

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

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

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

– La Entidad como arrendatario

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Activos por derechos de uso

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

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

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

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

g. ***Depósitos en garantía***

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

Adicionalmente, se tienen firmados convenios con aerolíneas a efecto de establecer depósitos en garantía para cubrir y garantizar las obligaciones de pago de las cantidades recolectadas por concepto de Tarifa de Uso de Aeropuertos (TUA) y otros servicios aeroportuarios.

En el supuesto que las obligaciones de pago no se cumplan, la Entidad podrá ejecutar de manera inmediata las garantías establecidas. Los depósitos en garantía, anteriormente referidos son registrados al costo.

h. ***Costos por préstamos***

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

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

i. ***Inversión en concesiones aeroportuarias***

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

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

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

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

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

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

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

j. ***Deterioro del valor de los activos de larga duración***

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

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

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

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

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

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

k. ***Provisiones***

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

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

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

l. ***Provisión de mantenimiento mayor***

La Entidad está obligada a realizar actividades de mantenimiento mayor en sus aeropuertos, como lo establece el acuerdo de concesión con el Gobierno Mexicano. Los costos de mantenimiento mayor estimados están basados en el Programa Maestro de Desarrollo (PMD), el cual se revisa y actualiza cada cinco años. La Entidad reconoce y mide las obligaciones contractuales del mantenimiento mayor de la infraestructura cuando se devengan, de acuerdo con la IAS 37, Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes y a la IFRIC 12; se registra una porción a corto plazo y el resto a largo plazo, dependiendo del período estimado de realización del citado mantenimiento.

Estas obligaciones contractuales para mantener y restaurar la infraestructura de los aeropuertos se reconocen como una provisión en el estado consolidado de situación financiera y en los gastos en el ejercicio que se devenga, con base en estimaciones que son requeridas para cumplir con la obligación presente al final del periodo reportado.

Cuando el efecto del valor del dinero en el tiempo es material, el importe de la provisión es igual al valor presente de los gastos esperados que son requeridos para cumplir con las obligaciones. El valor en libros de la provisión se incrementa en cada periodo, reflejando el paso del tiempo y este incremento es reconocido como un costo de préstamos. Posterior al reconocimiento inicial, las provisiones se revisan al final de cada periodo reportado y se ajustan para reflejar las mejores estimaciones actuales.

Los ajustes a las provisiones provienen de tres fuentes: (i) revisiones a los flujos de efectivo estimados (tanto en cantidad como en tiempo); (ii) cambios en el valor presente por el paso del tiempo; y (iii) revisión de las tasas de descuento para reflejar las condiciones actuales de mercado.

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

m. *Impuestos a la utilidad*

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

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

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

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan utilizando las tasas fiscales que se espera aplicar en el periodo en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del 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 2021-2025 aprobados por la SCT.

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

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

n. **Beneficios a los empleados**

Beneficios a los empleados a corto plazo

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

Algunas subsidiarias están sujetas al pago de la Participación de los Trabajadores en las Utilidades (“PTU”), se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de costos y gastos de administración en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales.

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

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

Prestaciones por retiro y beneficios por terminación

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

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

- Costo del servicio (incluido el costo por servicios actuales, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).
- Los gastos (ingresos) financieros netos, y
- Remediación

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

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

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

o. Reconocimiento de ingresos

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

Paso 1: Identificar el contrato o contratos con el cliente

Paso 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato;

Paso 3: Determinar el precio de la transacción;

Paso 4: Asignar el precio de la transacción a cada obligación de desempeño en el contrato;

Paso 5: Reconocer el ingreso cuando satisfaga las obligaciones de desempeño.

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

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

Ingresos por servicios aeronáuticos

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

Con el propósito de incrementar la demanda del transporte aéreo, la Entidad implementó la política de otorgar incentivos a las aerolíneas por concepto del incremento en el tráfico de pasajeros y apertura de nuevas rutas sujeto al cumplimiento de ciertos requisitos. Estos incentivos se registran como una reducción de los ingresos en el ejercicio en que se otorgan a los clientes (ver nota 27).

Ingresos por servicios no aeronáuticos

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

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

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

Los ingresos por servicios de hotelaría se reconocen cuando los servicios se prestan.

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

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

p. *Utilidad básica y diluida por acción*

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

5. Juicios contables críticos y fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones

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

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

a. *Juicios críticos al aplicar las políticas contables*

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

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

b. *Fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones*

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

- La administración de la Entidad realiza una estimación para cuentas de cobro dudoso basado en el modelo de pérdidas crediticias esperadas requerido por la IFRS 9, adicionalmente toma en consideración factores tales como la situación financiera y operativa de los clientes, así como las

condiciones económicas del país en el que operan. Esta estimación se revisa periódicamente y la condición de cuentas vencidas, se determina considerando los plazos y términos establecidos en los contratos.

- Los activos de larga vida que tiene la Entidad corresponden a concesiones otorgadas por el Gobierno Mexicano y a propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo. La Entidad revisa los valores en libros de sus activos de larga vida, a fin de determinar si existen indicios de que estos activos han sufrido una pérdida por deterioro.

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

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

- La administración de la Entidad revisa la vida útil estimada de propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo al final de cada período anual. Con base en análisis detallados la administración de la Entidad realiza modificaciones de la vida útil de ciertos activos de propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo. El grado de incertidumbre de las estimaciones de las vidas útiles está relacionado con los cambios en el mercado y la utilización de los activos por los volúmenes de operación y desarrollo tecnológico.
- Valuaciones para determinar la probabilidad de recuperar los impuestos diferidos activos.
- La administración de la Entidad realiza una estimación para determinar y reconocer la provisión de mantenimiento mayor prevista en los contratos de concesión con el Gobierno Mexicano para mantener y restaurar la infraestructura de los aeropuertos, que afecta los resultados de los períodos que comprenden desde que la infraestructura concesionada está disponible para su uso hasta que se realizan las obras de mantenimiento y/o reparaciones, así como la determinación de la tasa de descuento para determinar el valor presente de los gastos esperados que son requeridos para cumplir con sus obligaciones. La clasificación en corto y largo plazo de la provisión se basa en el mejor estimado de la Entidad del plazo en el que se espera realizar los trabajos. También existe un juicio en la determinación de la política contable de reconocimiento de esta provisión.

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

6. Efectivo y equivalentes de efectivo

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

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

7. Clientes

a. El saldo de clientes se integra como sigue:

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

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

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

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

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Cuentas por cobrar:	%	%	%
Aeroenlaces Nacionales, S. A. de C. V.	33.00	21.16	23.76
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.	28.10	27.40	24.20
Aerolitoral, S. A. de C. V.	8.98	20.88	21.47
Aerovías de México, S. A. de C.V.	4.74	6.70	7.15

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
Ingresos por cliente (en porcentaje):	%	%	%
Aerolitoral, S. A. de C. V.	10.49	13.26	14.99
Aeroenlaces Nacionales, S. A. de C. V.	21.07	17.79	16.84
ABC Aerolíneas, S. A. de C. V.	4.24	10.38	11.19
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S. A. P. I. de C. V.	17.36	16.11	13.79
Aerovías de México, S. A. de C. V.	4.70	4.07	4.41

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

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

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

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

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

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

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

8. Otras cuentas por cobrar y pagos anticipados

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

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

9. Propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo

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

		Diciembre 31,						
Valor neto en libros:		2020	2019	2018				
Terrenos (ver nota 10)		\$ 1,709,508	\$ 1,709,508	\$ 1,709,508				
Mejoras en bienes arrendados		854,829	786,085	783,221				
Maquinaria y equipo		72,867	83,611	99,194				
Mobiliario y equipo		27,940	35,105	42,674				
Equipo de transporte		287	1,555	25,326				
Equipo de cómputo		2,838	2,212	4,930				
Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados		32,200	29,025	5,409				
		<u>\$2,700,469</u>	<u>\$2,647,101</u>	<u>\$2,670,262</u>				
Costo	Terrenos	Mejoras en bienes arrendados	Maquinaria y equipo	Mobiliario y equipo	Equipo de transporte	Equipo de cómputo	Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados	Total
Saldos al 1 de enero de 2018	\$1,709,508	\$ 825,481	\$ 201,114	\$ 153,355	\$ 61,043	\$ 67,697	\$ 22,341	\$ 3,040,539
Adquisiciones	-	53,347	2,293	5,444	1,038	1,102	104,038	167,262
Ventas	-	-	(321)	-	-	(666)	-	(987)
Trasposos	-	120,970	-	-	-	-	(120,970)	-
Otros	-	-	(127)	(687)	(351)	(402)	-	(1,567)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	1,709,508	999,798	202,959	158,112	61,730	67,731	5,409	3,205,247
Adquisiciones	-	49,345	3,386	2,168	-	869	80,290	136,058
Ventas	-	-	-	(525)	-	-	-	(525)
Trasposos	-	9,403	-	-	(34,283)	(430)	(55,656)	(80,966)
Otros	-	-	-	(20)	(5,792)	(595)	(1,018)	(7,425)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	1,709,508	1,058,546	206,345	159,735	21,655	67,575	29,025	3,252,389
Adquisiciones	-	-	8,380	440	-	3,973	134,821	147,614
Trasposos	-	130,420	-	-	-	-	(130,420)	-
Otros	-	-	-	(206)	-	(3,097)	(1,226)	(4,529)
Saldo al 31 de diciembre de 2020	<u>\$1,709,508</u>	<u>\$ 1,188,966</u>	<u>\$ 214,725</u>	<u>\$ 159,969</u>	<u>\$ 21,655</u>	<u>\$ 68,451</u>	<u>\$ 32,200</u>	<u>\$ 3,395,474</u>
Depreciación acumulada		Mejoras en bienes arrendados	Maquinaria y equipo	Mobiliario y equipo	Equipo de transporte	Equipo de cómputo	Construcciones en proceso de mejoras en bienes arrendados	Total
Saldos al 1 de enero de 2018	\$ (164,892)	\$ (84,997)	\$ (106,242)	\$ (106,242)	\$ (24,797)	\$(58,214)	\$ -	\$(439,142)
Depreciación del período	(51,685)	(18,902)	(9,883)	(9,883)	(11,630)	(5,655)	-	(97,755)
Ventas	-	134	-	-	-	666	-	800
Otros	-	-	-	687	23	402	-	1,112
Saldos al 31 de diciembre de 2018	(216,577)	(103,765)	(115,438)	(115,438)	(36,404)	(62,801)	-	(534,985)
Depreciación del periodo	(55,884)	(18,969)	(9,729)	(9,729)	(4,806)	(3,051)	-	(92,439)
Ventas	-	-	525	525	-	-	-	525
Otros	-	-	12	12	21,110	489	-	21,611
Saldo al 31 de diciembre de 2019	(272,461)	(122,734)	(124,630)	(124,630)	(20,100)	(65,363)	-	(605,288)
Depreciación del período	(61,676)	(19,124)	(7,720)	(7,720)	(1,268)	(2,532)	-	(92,320)
Ventas	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros	-	-	321	321	-	2,282	-	2,603
Saldo al 31 de diciembre de 2020	<u>\$ (334,137)</u>	<u>\$ (141,858)</u>	<u>\$ (132,029)</u>	<u>\$ (132,029)</u>	<u>\$ (21,368)</u>	<u>\$(65,613)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ (695,005)</u>

10. Inversión en concesiones aeroportuarias

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Composición de GACN

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

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

- b. Las Entidades subsidiarias consolidadas son las siguientes:

Nombre de la subsidiaria	Porcentaje de participación 2020, 2019 y 2018
Servicios Aeroportuarios:	
Aeropuerto de Monterrey, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Acapulco, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Mazatlán, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Zihuatanejo, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Culiacán, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Ciudad Juárez, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Chihuahua, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Torreón, S. A. de C. V.	100%

Aeropuerto de Durango, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Tampico, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Reynosa, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de Zacatecas, S. A. de C. V.	100%
Aeropuerto de San Luis Potosí, S. A. de C. V.	100%

Corporativas:

Operadora de Aeropuertos del Centro Norte, S. A. de C. V.	100%
Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S. A. de C. V.	100%
Servicios Aero Especializados del Centro Norte, S. A. de C. V.	100%
OMA Logística, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	100%
Holding Consorcio Grupo Hotelero T2, S. A. de C. V. ⁽²⁾	100%

(1) Incluye a sus subsidiarias con una participación en: OMA VYMSA Aero Industrial Park, S.A. de C.V. (VYNMSA) del 51%, Consorcio Hotelero Aeropuerto de Monterrey, S.A.P.I. de C.V. del 85% y Servicios Hoteleros Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V. del 85%.

(2) Incluye a sus subsidiarias: Servicios Complementarios del Centro Norte, S. A. de C. V. con el 100% de las acciones y Consorcio Grupo Hotelero T2, S. A. de C. V. y Servicios Corporativos Terminal T2, con el 90% de las acciones.

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

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

12. Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar se integran como sigue:

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

13. Impuestos por pagar y pasivos acumulados

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

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

14. Deuda a corto plazo

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

15. Deuda a largo plazo

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

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Certificados Bursátiles emitidos en el mercado mexicano el 16 de junio de 2014 por \$3,000,000 a una tasa fija de 6.85%, a un plazo de 7 años con vencimiento al 7 de junio de 2021. Los avales son nueve de los trece aeropuertos de la Entidad para que en suma se cumpla con un aval mínimo del 80% de la UAFIDA consolidada entre GACN y los nueve aeropuertos.	\$3,000,000	\$3,000,000	\$3,000,000
Certificados Bursátiles emitidos en el mercado mexicano el 26 de marzo de 2013 por \$1,500,000 a una tasa fija de 6.47%, a un plazo de 10 años con vencimiento al 14 de marzo de 2023. Los avales son nueve de los trece aeropuertos de la Entidad para que en suma se cumpla con un aval mínimo del 80% de la UAFIDA consolidada entre GACN y los nueve aeropuertos.	1,500,000	1,500,000	1,500,000
Crédito refaccionario con Private Export Funding Corporation (PEFCO) (respaldo por Ex-Im Bank) contratados por algunos aeropuertos en 2010 y 2011 por US\$25,365 miles de dólares, con vigencia al 21 de diciembre de 2021. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 el saldo es de US\$678, US\$2,495 y US\$4,583 miles de dólares, respectivamente. La garantía del crédito son los equipos de revisión de equipaje documentado adquiridos ⁽¹⁾ , el crédito devenga intereses a una tasa Libor a 3 meses más 1.25 puntos porcentuales, con pagos trimestrales del principal. Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la tasa es de 1.49%, 3.15% y 4.04%, respectivamente.	13,503	49,575	90,156
Crédito refaccionario con UPS Capital Business Credit (respaldado por Exim Bank) por US\$3,120 miles de dólares, contratado el 20 de abril de 2014 y con vigencia al 25 de enero de 2019. Al 31 de diciembre de 2018 el saldo es de US\$156 miles de dólares, respectivamente. La garantía del crédito son los equipos de extinción de incendios ⁽²⁾ y como avales algunos aeropuertos. El crédito devengó intereses a una tasa Libor a 3 meses más 2.65 puntos porcentuales, con pagos trimestrales de principal. Al 31 de diciembre 2018 la tasa fue de 5.44%.	-	-	3,067
Total, deuda a largo plazo	4,513,503	4,549,575	4,593,223
Menos – comisiones y gastos por emisión de obligaciones	(3,115)	(5,966)	(8,629)
	4,510,388	4,543,609	4,584,594
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(3,013,502)	(36,851)	(41,425)
Deuda a largo plazo	<u>\$ 1,496,886</u>	<u>\$ 4,506,758</u>	<u>\$ 4,543,169</u>

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

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

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

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

16. Provisión de mantenimiento mayor

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

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

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

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

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

17. Beneficios a empleados

a. Plan de contribución definida

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

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

b. Plan de beneficios definidos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Valor presente de la obligación por beneficios definidos al 1 de enero	\$ 106,160	\$ 79,905	\$ 127,479
Costo del servicio actual	8,276	7,465	7,467
Costo financiero	8,490	7,156	7,677
Reducciones y liquidaciones	(9,131)		
Nueva medición (ganancias) / pérdidas:			
Pérdidas y ganancias actuariales resultante de cambios en las hipótesis financieras y demográficas	2,653	(161)	(10,131)
Ganancias y pérdidas actuariales que surgen de ajustes por la experiencia actuarial	<u>10,386</u>	<u>12,995</u>	<u>(14,042)</u>
Beneficios pagados	<u>(11,143)</u>	<u>(1,200)</u>	<u>(38,545)</u>
Valor presente de la obligación por beneficios definidos	<u>\$115,691</u>	<u>\$106,160</u>	<u>\$ 79,905</u>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18. Activos por derecho de uso y pasivo por arrendamiento

Como arrendatario:

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

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

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

Costo o valuación	Inmuebles	Otros	Total
Saldo al 1o. de enero de 2019	\$ 213,342	\$ 18,475	\$ 231,817
Adiciones	10,732	5,508	16,240
Saldo al 31 de diciembre de 2019	224,074	23,983	248,057
Adiciones	9,771	769	10,540
Disminuciones	(1,055)	(1,475)	(2,530)
Saldo al 31 de diciembre 2020	<u>\$ 232,790</u>	<u>\$ 23,277</u>	<u>\$ 256,067</u>
Depreciación acumulada			
Saldo al 1 de enero de 2020	\$ (30,803)	\$ (6,466)	\$ (37,269)
Depreciación del año	(31,463)	(9,885)	(41,348)
Disminuciones	-	797	797
Saldo al 31 de diciembre de 2020	<u>\$ (62,266)</u>	<u>\$ (15,554)</u>	<u>\$ (77,820)</u>

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

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

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

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

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

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

Como arrendador:

Ingresos por arrendamientos

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

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

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

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

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

19. Impuestos a la utilidad

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

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

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

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

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Pasivos:			
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	\$ 244,982	\$ 157,560	\$ 163,406
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(426,325)	(407,173)	(401,735)
Pérdidas fiscales por amortizar ⁽¹⁾	15,883	14,937	25,563
IMPAC por recuperar ⁽²⁾	28,619	28,619	28,619
Otros	3,013	3,340	-
Total, pasivo	\$(133,828)	\$(202,717)	\$(184,147)
Activos:			
Provisiones, estimaciones y beneficios a empleados	230,532	205,834	188,294
Inversiones en concesiones aeroportuarias, propiedades, mejoras en bienes arrendados y equipo, neto	(172,806)	(184,649)	(179,805)
Pérdidas fiscales por amortizar ⁽¹⁾	268,930	285,045	308,450
Otros	(8,898)	(9,226)	-
Total, activo	\$ 317,758	\$ 297,004	\$ 316,939
Impuesto diferido activo, neto	\$ 183,930	\$ 94,287	\$ 132,792

- (1) Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, la Entidad ha reconocido un activo por impuesto diferido de, \$284,813, \$299,982 y \$334,013 respectivamente, correspondientes a las pérdidas fiscales generadas por sus subsidiarias. Todas las subsidiarias de la Entidad esperan beneficiarse de las pérdidas en ejercicios futuros de acuerdo con sus proyecciones de utilidades fiscales y diversas estrategias de operación con repercusiones fiscales favorables.

(2) La Entidad reconoció el IMPAC pagado durante 2002 a 2007 dentro de los impuestos diferidos en 2013, que estima recuperar cumpliendo con ciertos requisitos establecidos en la LISR. El saldo por recuperar al 31 de diciembre de 2020 asciende a \$28,619.

c. Los movimientos del activo y pasivo por ISR diferido en el ejercicio son como sigue:

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

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

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

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

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

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

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

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

20. Compromiso y contingencias

Compromiso

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

Contingencias

a. *Impuesto predial*

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

Aeropuerto de Acapulco

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

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

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

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

Aeropuerto de Culiacán

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

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

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

Aeropuerto de Chihuahua

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

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

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

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

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

Aeropuerto de Tampico

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

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

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

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

Aeropuerto de Chihuahua.

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

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

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

Aeropuerto de Ciudad Juárez

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

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

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

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

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

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

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

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

Aeropuerto de Durango

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

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

Aeropuerto de Reynosa

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

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

d. *Conflicto relacionado con la compraventa de terreno*

Aeropuerto de Monterrey

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

Con motivo de la demanda entablada, el actor ejerció la acción plenaria de posesión y reclamó del Aeropuerto la inexistencia jurídica de los documentos de compraventa, incluyendo la de la escritura de compra venta del inmueble, la posesión del inmueble presuntamente de su propiedad, y la restitución jurídica y material de la superficie reclamada, con las mejoras y derechos que existan.

Aeropuerto de Monterrey compareció al juicio y solicitó llamar como demandada a la empresa DIAV, S.A. de C.V., en su carácter de vendedora del inmueble en conflicto. Ante la eventual afectación que le pudiera ocasionar la sentencia, DIAV, S.A. de C.V. compareció a juicio.

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

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

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

e. **Créditos fiscales**

Aeropuerto de Acapulco

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

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

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

21. Administración de riesgos financieros

a. ***Políticas contables significativas***

La Entidad está expuesta a determinados riesgos que gestiona mediante la aplicación de sistemas de identificación, medición, limitación de concentración, mitigación y supervisión.

Los principios básicos definidos por la Entidad en el establecimiento de su política de gestión de riesgos son los siguientes:

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

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

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

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

b. **Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos**

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

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

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

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

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

c. **Riesgo de mercado**

Administración del riesgo de tasa de interés – El riesgo de tasa de interés se genera por las variaciones en los flujos futuros de efectivo de la deuda a largo plazo contratada a tasa de interés variable como consecuencia de las oscilaciones en las tasas de interés de mercado. El objetivo de la gestión de este riesgo es amortiguar los impactos en el costo de la deuda motivados por las fluctuaciones de dichas tasas de interés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d. **Riesgo de crédito**

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

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

La Entidad ha adoptado la política de únicamente involucrarse con partes solventes y obtener suficientes colaterales cuando sea apropiado, como una forma de mitigar el riesgo de la pérdida financiera ocasionada por posibles incumplimientos. La Entidad únicamente realiza transacciones con entidades que cuentan con la mejor calificación de riesgo. La exposición de crédito es revisada y aprobada por los Comités de la alta administración de la Entidad. El

riesgo de crédito sobre el efectivo y equivalentes de efectivo es limitado debido a que las contrapartes son bancos con altas calificaciones de crédito asignadas por agencias calificadoras de crédito. Los instrumentos financieros que potencialmente exponen a la Entidad a riesgo crediticio se componen principalmente de cuentas por cobrar a clientes.

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

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

e. **Riesgo de liquidez**

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

La Entidad administra el riesgo de liquidez manteniendo reservas, facilidades financieras y de préstamos adecuadas, monitoreando continuamente los flujos de efectivo proyectados y reales y conciliando los perfiles de vencimiento de los activos y pasivos financieros. Adicionalmente, como se menciona en la nota 14, la Entidad tiene líneas de crédito disponibles para capital de trabajo.

Las siguientes tablas detallan los vencimientos contractuales restantes de la Entidad para sus pasivos financieros con períodos de reembolso acordados. Las tablas han sido diseñadas con base en los flujos de efectivo proyectados no descontados de los pasivos financieros con base en la fecha en la cual la Entidad deberá hacer los pagos. Las tablas incluyen los flujos de efectivo de intereses proyectados, como los desembolsos de capital de la deuda financiera incluidos en el estado consolidado de situación financiera. En la medida en que los intereses sean a la tasa variable, el importe no descontado se deriva de las curvas en la tasa de interés al final del período de reporte. El vencimiento contractual se basa en la fecha en la cual la Entidad deberá hacer el pago.

Al 31 de diciembre de 2020	2021	2022-2024	2025-2027	2028 en adelante	Total
Deuda a largo plazo	\$ 3,013,502	\$ 1,500,001	\$ -	\$ -	\$4,513,503
Intereses ⁽¹⁾	188,641	118,077	-	-	306,718
Cuentas por pagar	204,048	-	-	-	204,048
Intereses por pagar	44,295	-	-	-	44,295
Pasivo por arrendamiento	26,553	168,210	-	-	194,763
Cuentas por pagar a partes relacionadas	167,704	-	-	-	167,704
Total	<u>\$ 3,644,743</u>	<u>\$ 1,786,288</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$5,431,031</u>

Al 31 de diciembre de 2019	2020	2021-2023	2024-2026	2027 en adelante	Total
Deuda a largo plazo	\$ 36,851	\$ 4,512,724	\$ -	\$ -	\$ 4,549,575
Intereses ⁽¹⁾	308,630	306,760	-	-	615,390
Cuentas por pagar	256,228	-	-	-	256,228
Intereses por pagar	42,438	-	-	-	42,438
Pasivo por arrendamiento	72,320	148,540	-	-	220,860
Cuentas por pagar a partes relacionadas	187,515	-	-	-	187,515
Total	\$ 903,982	\$4,968,024	\$ -	\$ -	\$ 5,872,006

Al 31 de diciembre de 2018	2019	2020-2022	2023-2025	2026 en adelante	Total
Deuda a largo plazo	\$ 41,425	\$3,051,798	\$1,500,000	\$ -	\$4,593,223
Intereses ⁽¹⁾	309,877	596,259	19,680	-	925,816
Cuentas por pagar	208,729	-	-	-	208,729
Intereses por pagar	40,227	-	-	-	40,227
Cuentas por pagar a partes relacionadas	226,202	-	-	-	226,202
Total	\$ 826,460	\$3,648,057	\$1,519,680	\$ -	\$ 5,994,197

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

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

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

f. **Valor razonable de los instrumentos financieros**

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

	Diciembre 31, 2020		Diciembre 31, 2019		Diciembre 31, 2018	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Pasivos financieros:						
Deuda a largo plazo (Nota 15)	\$4,513,503	\$4,524,746	\$4,594,575	\$4,517,336	\$4,593,223	\$4,326,267
Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2020						
Pasivos financieros:			Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
Deuda a largo plazo ⁽¹⁾			\$ 4,512,510	\$ 12,236	\$ -	\$ 4,524,746
Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2019						
Pasivos financieros:			Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
Deuda a largo plazo ⁽¹⁾			\$ 4,371,570	\$ 145,766	\$ -	\$ 4,517,336

Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2018				
Pasivos financieros:	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
Deuda a largo plazo ⁽¹⁾	\$ 4,129,695	\$ 196,572	\$ -	\$ 4,326,267

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

22. Capital contable

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

Diciembre 31, 2020		
	Número de acciones	Capital social aportado
Capital fijo:		
Serie B clase I	340,345,556	\$ 262,447
Serie BB clase I	49,766,000	38,375
	<u>390,111,556</u>	<u>\$ 300,822</u>

Diciembre 31, 2019		
	Número de acciones	Capital social aportado
Capital fijo:		
Serie B clase I	344,004,973	\$ 265,269
Serie BB clase I	49,766,000	38,375
Acciones en Tesorería Serie B clase I	(2,470,158)	(1,905)
	<u>391,300,815</u>	<u>\$ 301,739</u>

Diciembre 31, 2018		
	Número de acciones	Capital social aportado
Capital fijo:		
Serie B clase I	344,004,973	\$ 265,269
Serie BB clase I	49,766,000	38,375
Acciones en Tesorería Serie B clase I	(324,507)	(250)
	<u>393,446,466</u>	<u>\$ 303,394</u>

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

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

- d. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 7 de julio de 2020 se aprobó lo siguiente:
- Se aprobó incrementar la reserva para la readquisición de acciones propias a \$1,500,000, para lo cual se traspasó el monto total utilizado para la recompra de acciones durante 2019, así como el utilizado desde el 1° de enero de 2020 al día de la Asamblea. Asimismo, se aprobó ejercer hasta dicho importe, en el período comprendido de la fecha de celebración de esta Asamblea y hasta la fecha de la celebración de la Asamblea que apruebe los resultados del ejercicio 2020
 - Se aprobó la cancelación de 3,659,417 acciones Serie B por un valor teórico de \$2,822 que se encontraban en la tesorería de la Entidad.
 - La disminución de la parte fija del capital social de la Entidad a \$300,822, representando un total de 390,111,556 acciones ordinarias, de las cuales 49,766,000 acciones corresponden a la Serie BB y 340,345,556 corresponden a acciones Serie B.
- e. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 29 de abril de 2019 se aprobó lo siguiente:
- Decreto y pago de un dividendo en efectivo a sus accionistas por un monto de \$1,600,000 a distribuirse en una sola exhibición a razón de \$4.0633 pesos por acción. El monto efectivamente pagado a los accionistas de la participación controladora fue de \$1,598,680 correspondiente a las acciones en circulación menos las acciones en tesorería. La fecha del pago a más tardar el 31 de mayo de 2019;
 - Se aprobó incrementar la reserva para la readquisición de acciones propias a \$1,500,000, para lo cual se traspasan a la reserva \$33,984 de resultados acumulados.
- f. En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2018 se aprobó lo siguiente:
- Decreto y pago de un dividendo en efectivo a sus accionistas por un monto total de hasta \$1,600,000 a distribuirse en una sola exhibición a razón de \$4.0633 pesos por acción. El monto efectivamente pagado a los accionistas fue de \$1,598,680 correspondiente a las acciones en circulación menos las acciones en tesorería a la fecha del pago (30 de mayo de 2018);
 - Se aprobó una reserva para la recompra de acciones propias correspondientes de la serie B por un monto de \$1,466,016, y recursos por hasta la misma cantidad para ser utilizados durante el ejercicio 2018 y hasta que la Asamblea de Accionistas apruebe los resultados de dicho período.
- g. La distribución del capital contable, excepto por los importes actualizados del capital social aportado y de las utilidades retenidas fiscales, causará el impuesto sobre la renta sobre dividendos a cargo de la Entidad a la tasa vigente al momento de la distribución. El impuesto que se pague por dicha distribución se podrá acreditar contra el impuesto sobre la renta del ejercicio en el que se pague el impuesto sobre dividendos y en los dos ejercicios inmediatos siguientes, contra el impuesto del ejercicio y los pagos provisionales de los mismos.
- h. Los resultados acumulados incluyen la reserva legal. En México de acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de las utilidades netas del ejercicio debe separarse un 5% como mínimo para integrar la reserva legal, hasta que su monto represente el 20% del capital social a valor nominal. La reserva legal puede capitalizarse, sin embargo, no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad, y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 su importe asciende a \$60,729 y al 31 de diciembre, 2018 a \$61,689.

23. Otros resultados integrales

Las otras partidas del resultado integral se presentan como sigue:

Remediciones actuariales de beneficios a los empleados

	Monto	Impuesto sobre la renta diferido	Total
Saldos al 1 de enero de 2018	\$ (15,679)	\$ 4,688	\$ (10,991)
Movimientos del año	24,173	(4)	24,169
Saldos al 31 de diciembre de 2018	8,494	4,684	13,178
Movimientos del año	(12,834)	3,850	(8,984)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	(4,340)	8,534	4,194
Movimientos del año	(13,039)	3,912	(9,127)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	<u>\$ (17,379)</u>	<u>\$ 12,446</u>	<u>\$ (4,933)</u>

Las obligaciones laborales generan el efecto de las ganancias o pérdidas actuariales.

24. Saldos y transacciones con partes relacionadas

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

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

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

	Diciembre 31,		
	2020	2019	2018
Por pagar:			
Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S. A. de C. V. (SETA) ⁽¹⁾	\$ -	\$ 80,504	\$ 140,294
Operadora Nacional Hispana, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	5,928	2,527	6,900
VCD Construcción y Desarrollo, S. A. P. I. de C. V. ⁽¹⁾	5,772	5,335	5,947
ICA Ingeniería, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	367	1,177	367
Actica Sistemas, S. de R. L. de C. V. ⁽¹⁾	3,971	3,972	5,588
Autovía Golfo Centro, S. A. de C. V.	16,442	-	-
GGA Capital, S. A. P. I. de C. V. ⁽¹⁾	117,845	75,950	61,250
ICA Constructora de Infraestructura, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	-	16,652	5,222
ICA Constructora, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	16,564	-	-
Grupo ICA Constructora, S.A. de C.V. ⁽¹⁾	794	794	-
Grupo Hotelero Santa Fe, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	21	604	634
	<u>\$ 167,704</u>	<u>\$ 187,515</u>	<u>\$ 226,202</u>

⁽¹⁾ Entidad afiliada

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

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

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

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

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

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

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

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

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

25. Segmentos operativos

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

31 de diciembre de 2020	Ingresos por servicios aeronáuticos	Ingresos por servicios no aeronáuticos	Ingreso por servicios de construcción	Depreciación y amortización	Utilidad de operación	Activos por segmento	Pasivos por segmento	Inversiones de capital	Inversión en concesión aeroportuaria
Metropolitano									
Monterrey	\$1,278,255	\$479,322	\$ 802,470	\$ 122,507	\$ 445,952	\$ 6,479,365	\$ 1,367,347	\$ 852,740	\$ 3,870,329
Turístico									
Acapulco	117,218	27,159	29,409	44,780	21,587	1,414,504	449,606	36,121	1,257,321
Mazatlán	211,184	37,431	24,704	18,699	63,103	1,358,969	162,731	32,655	548,185
Zihuatanejo	98,645	18,360	45,984	19,091	12,961	623,522	130,925	56,389	553,611
Regional									
Chihuahua	215,728	46,049	30,679	25,274	50,038	942,529	172,428	46,111	707,619
Culiacán	359,562	51,732	68,142	20,887	92,341	1,176,640	208,282	68,737	628,208
Durango	79,515	11,083	50,203	8,259	10,220	361,233	130,170	51,282	253,402
San Luis Potosí	108,045	28,508	58,189	21,569	34,648	764,159	507,738	58,489	677,976
Tampico	74,330	17,414	67,530	9,920	10,157	459,542	173,952	75,441	385,514
Torreón	94,892	17,425	12,233	10,605	23,661	427,761	145,686	12,428	288,688
Zacatecas	71,292	10,512	7,480	8,024	20,756	278,600	104,243	29,634	212,775
Fronterizo									
Ciudad Juárez	199,685	37,736	27,949	12,717	60,241	685,696	251,677	32,356	376,574
Reynosa	58,010	11,500	55,366	9,553	9,171	724,866	445,447	59,569	596,461
Hotelería:									
Hotel NH T2	-	110,299	-	40,301	(8,609)	498,674	201,062	187	-
Hotel Hilton Garden Inn	-	32,614	-	11,430	(6,918)	297,470	31,397	3,628	-
Parque Industrial VYNMSA	-	56,454	-	23,621	24,082	494,223	277,183	107,952	-
Otros	-	2,671,873	-	36,688	1,621,773	18,275,746	6,327,815	10,699	-
Total	2,966,362	3,665,473	1,280,339	443,927	2,485,163	35,263,499	11,087,689	1,534,419	10,356,661
Eliminaciones	(23,804)	(2,494,434)	(26,470)	(8,583)	(763,696)	(17,071,919)	(3,722,356)	(28,634)	(127,006)
Consolidado	<u>\$2,942,558</u>	<u>\$1,171,039</u>	<u>\$1,253,869</u>	<u>\$ 435,344</u>	<u>\$ 1,721,468</u>	<u>\$18,191,580</u>	<u>\$7,365,333</u>	<u>\$1,505,785</u>	<u>\$10,229,656</u>

31 de diciembre de 2019	Ingresos por servicios aeronáuticos	Ingresos por servicios no aeronáuticos	Ingreso por servicios de construcción	Depreciación y amortización	Utilidad de operación	Activos por segmento	Pasivos por segmento	Inversiones de capital	Inversión en concesión aeroportuaria
Metropolitano									
Monterrey	\$2,641,052	\$ 726,685	\$323,035	\$ 111,020	\$ 473,615	\$ 5,715,147	\$ 941,349	\$ 331,393	\$3,168,968
Turístico									
Acapulco	227,954	40,241	63,102	43,286	53,812	1,419,091	452,731	63,333	1,269,386
Mazatlán	321,313	52,857	34,573	17,514	52,626	1,261,473	153,667	34,573	541,430
Zihuatanejo	191,512	25,596	22,876	18,660	43,614	605,929	122,048	22,876	524,549
Regional									
Chihuahua	411,393	67,021	124,701	17,974	67,379	888,950	157,533	135,394	699,711
Culiacán	617,979	66,286	68,960	18,658	96,278	1,021,410	140,294	69,834	579,084
Durango	150,130	13,433	36,677	7,537	23,014	329,251	104,720	36,677	210,111
San Luis Potosí	174,340	35,631	110,743	12,857	27,938	736,196	470,919	110,743	639,981
Tampico	197,160	28,057	61,823	9,218	31,808	424,573	143,603	61,823	326,939
Torreón	201,446	23,683	18,343	9,883	31,658	394,575	129,541	18,639	285,823
Zacatecas	141,500	13,945	6,842	7,813	31,135	276,150	113,357	6,842	212,224
Fronterizo									
Ciudad Juárez	380,271	55,990	17,650	11,799	61,374	602,764	211,678	31,452	362,169
Reynosa	113,515	18,240	112,031	8,189	26,375	676,207	400,642	113,242	549,139
Hotelería:									
Hotel NH T2	-	255,393	-	39,546	77,325	518,590	201,012	9,190	-
Hotel Hilton Garden Inn	-	103,474	-	11,382	32,345	301,362	34,001	82	-
Parque Industrial VYNMSA	-	41,981	-	19,548	15,622	390,478	185,094	46,160	-
Otros	-	5,651,607	-	50,368	4,891,268	17,432,325	6,554,142	3,194	-
Total	5,769,565	7,220,120	1,001,356	415,252	6,037,186	32,994,471	10,516,331	1,095,447	9,369,514
Eliminaciones	(16,903)	(5,400,515)	(46,522)	-	(1,181,880)	(15,717,510)	(3,126,865)	(46,522)	(102,403)
Consolidado	<u>\$5,752,662</u>	<u>\$1,819,605</u>	<u>\$ 954,834</u>	<u>\$ 415,252</u>	<u>\$4,855,306</u>	<u>\$17,276,961</u>	<u>\$7,389,466</u>	<u>\$1,048,925</u>	<u>\$9,267,111</u>

31 de diciembre de 2018	Ingresos por servicios aeronáuticos	Ingresos por servicios no aeronáuticos	Ingreso por servicios de construcción	Depreciación y amortización	Utilidad de operación	Activos por segmento	Pasivos por segmento	Inversiones de capital	Inversión en concesión aeroportuaria
Metropolitano									
Monterrey	\$2,447,993	\$ 656,051	\$ 232,698	\$ 103,454	\$ 815,055	\$ 5,350,950	\$ 742,350	\$ 282,514	\$ 2,935,333
Turístico									
Acapulco	182,663	35,418	279,099	33,125	43,460	1,415,909	467,444	279,099	1,246,261
Mazatlán	276,126	48,564	31,308	16,594	81,654	1,256,447	164,075	31,306	523,655
Zihuatanejo	167,578	24,441	13,534	18,266	43,595	617,071	117,245	13,587	518,134
Regional									
Chihuahua	364,755	56,747	141,546	13,462	103,980	874,960	170,457	141,908	590,944
Culiacán	539,540	57,959	33,888	17,408	145,767	978,514	153,687	34,035	526,881
Durango	112,310	11,101	13,788	6,558	29,339	294,355	76,831	13,788	179,567
San Luis									
Potosí	167,030	30,529	231,726	8,711	39,665	635,811	385,551	231,726	540,721
Tampico	190,502	27,902	26,169	8,604	47,618	333,070	75,739	26,169	273,340
Torreón	184,396	23,027	19,990	9,426	48,883	352,659	111,946	19,990	276,164
Zacatecas	105,626	12,568	9,655	7,460	27,667	261,320	86,236	9,656	212,093
Fronterizo									
Ciudad									
Juárez	310,892	46,110	9,096	11,631	89,551	496,472	153,823	9,096	353,807
Reynosa	106,867	15,283	144,830	7,909	30,104	567,054	309,368	153,562	443,771
Hotelería:									
Hotel NH T2	-	246,065	-	22,969	67,250	308,727	29,626	5,772	-
Hotel Hilton									
Garden Inn	-	100,051	-	10,840	28,973	248,633	7,260	5,208	-
Parque									
Industrial									
VYNMSA	-	28,190	-	14,260	8,276	344,931	139,277	97,153	-
Otros	-	4,433,390	-	41,068	4,135,788	15,504,577	6,069,798	5,616	-
Total	5,156,278	5,853,396	1,187,327	351,745	5,786,625	29,841,460	9,260,713	1,360,185	8,620,671
Eliminaciones	(16,226)	(4,227,899)	(45,822)	-	(1,654,089)	(14,250,976)	(2,182,156)	(45,822)	(54,015)
Consolidado	<u>\$5,140,052</u>	<u>\$ 1,625,497</u>	<u>\$1,141,505</u>	<u>\$ 351,745</u>	<u>\$ 4,132,536</u>	<u>\$ 15,590,484</u>	<u>\$ 7,078,557</u>	<u>\$1,314,363</u>	<u>\$ 8,566,656</u>

26. Ingresos

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

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

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

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

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

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

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

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

	Año que terminó el 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
Servicios no aeronáuticos:			
Actividades comerciales:			
Estacionamiento de vehículos	\$ 126,818	\$ 279,463	\$ 244,461
Publicidad ⁽²⁾⁽³⁾	59,695	76,200	68,475
Tiendas ⁽²⁾⁽³⁾	64,486	124,554	114,418
Restaurantes ⁽²⁾⁽³⁾	87,499	144,374	120,828
Arrendadoras de autos ⁽²⁾⁽³⁾	111,037	149,454	131,478
Tiempos compartidos y promoción de hoteles ⁽²⁾⁽³⁾	12,683	16,663	14,115
Servicios financieros ⁽²⁾⁽³⁾	7,853	10,367	9,255
Comunicaciones y redes ⁽²⁾⁽³⁾	17,800	16,006	15,551
Servicio al pasajero	3,281	4,127	2,746
Salones VIP	36,538	51,176	36,649
Otros servicios	44,300	43,542	36,607
<i>Total, de ingresos por actividades comerciales</i>	<u>\$ 571,990</u>	<u>\$ 915,926</u>	<u>\$ 794,583</u>
Actividades de diversificación:			
Servicios de hotelería	\$ 141,890	\$ 357,032	\$ 344,307
OMA carga (Servicios de logística de carga aérea)	183,382	194,936	177,396
Servicios inmobiliarios	16,499	18,181	16,352
Servicios industriales	51,272	39,451	26,340
Otros servicios	7,547	4,966	4,061
<i>Total, de ingresos por actividades de diversificación</i>	<u>\$ 400,590</u>	<u>\$ 614,566</u>	<u>\$ 568,456</u>
Actividades complementarias:			
Arrendamientos varios ⁽²⁾⁽³⁾	\$ 85,729	\$ 83,477	\$ 74,887
Derechos de acceso	15,819	19,709	18,023
Revisión de equipaje documentado	86,491	175,006	153,192
Otros servicios	10,420	10,921	16,356
<i>Total, de ingresos por actividades complementarias</i>	<u>\$ 198,459</u>	<u>\$ 289,113</u>	<u>\$ 262,458</u>
<i>Total, de ingresos por servicios no aeronáuticos</i>	<u>\$1,171,039</u>	<u>\$1,819,605</u>	<u>\$1,625,497</u>

(1) Al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, incluye incentivos otorgados a las aerolíneas por \$145,785, \$219,139 y \$87,422, respectivamente.

(2) Estos ingresos son considerados como concesiones comerciales.

(3) Los ingresos por concesiones comerciales y servicios complementarios se generan principalmente con base a los contratos de arrendamiento operativos celebrados por la Entidad. Los contratos de arrendamientos se basan en una renta mensual (la cual generalmente se incrementa cada año con base en el INPC) y/o el valor más alto entre una renta mensual mínima garantizada y un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario. La renta mensual y la renta mensual mínima garantizada están incluidas en el rubro "Actividades comerciales" en el cuadro anterior y en los ingresos complementarios.

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

27. Costo de servicios

El costo de servicios se integra como sigue:

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

28. Evento subsecuente

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

29. Autorización de la emisión de los estados financieros consolidados

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

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

* * * * *

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.

Informe de Actividades del Comité de Auditoría al Consejo de Administración Ejercicio Social concluido el 31 de diciembre de 2018

**Estimados Miembros del Consejo de Administración de
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.**

En cumplimiento a lo previsto en la fracción II del artículo 43 y la fracción IV inciso (a) del artículo 28, ambos de la Ley del Mercado de Valores, en mi calidad de Presidente del Comité de Auditoría (el "**Comité**") de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("**OMA**" o la "**Sociedad**", indistintamente) informo a ustedes las principales actividades llevadas a cabo por el Comité durante el ejercicio 2018.

Durante el ejercicio social 2018, el Comité sesionó los días 21 de febrero, 13 de marzo, 16 de abril, 17 de julio, 15 de octubre y, en forma conjunta con el Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad los días 12 de noviembre y 6 de diciembre.

A las sesiones asistieron, además de los miembros del Comité, el Presidente y el Secretario del Consejo de Administración (el "**Consejo**"), el Director General, el Director de Administración y Finanzas y la Abogada General de la Sociedad y, cuando se consideró conveniente, otros Directivos Relevantes de la Sociedad y el Auditor Externo. En la reunión del 17 de julio, los miembros del Comité nos reunimos con el Auditor Externo sin la presencia de los Directivos Relevantes de la Sociedad.

Los Miembros del Comité consideramos que los principales asuntos a informar son los siguientes:

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL CIERRE DEL EJERCICIO 2017

Informes Anuales

Los Miembros del Comité revisamos el Reporte Anual del ejercicio 2017 de la Sociedad presentado a la *Securities and Exchange Commission* (SEC) mismo que sirvió de base para la preparación del Reporte Anual presentado a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV). Ambos documentos fueron entregados en tiempo y forma a las instancias correspondientes.

Cumplimiento con disposiciones legales

La persona que ocupaba el cargo de Abogado General de la Sociedad durante el ejercicio 2017 nos informó que durante dicho periodo, la Sociedad, cumplió con las disposiciones legales y normas que le son aplicables. Asimismo, cuando las normas así lo requirieron, las operaciones llevadas a cabo se hicieron del conocimiento de la CNBV.

Cierre auditoría externa 2017

El Auditor Externo de OMA, C.P.C. Felipe Mercado Muñoz de la firma Galaz, Yamasaki, Ruiz Urquiza, S.C. (la "Firma Deloitte"), informó al Comité los siguientes asuntos relevantes relacionados con la auditoría del ejercicio 2017:

- Durante todo el proceso de la auditoría, la Firma Deloitte y el propio Auditor Externo mantuvieron su independencia de OMA, en los términos de las reglas que son aplicables.
- No hubo cambios relevantes en el alcance original de la auditoría.
- Todos los ajustes de auditoría fueron registrados en la contabilidad de la Sociedad.
- No se identificaron debilidades materiales en el sistema de control interno.
- No se tuvo conocimiento de fraudes que involucren a Directivos Relevantes o Miembros del Consejo de Administración de OMA, ni de otras situaciones que hubieren podido resultar en errores materiales en los estados financieros.

Por nuestra parte, evaluamos los servicios de auditoría externa del ejercicio 2017; al respecto, manifestamos nuestra opinión favorable y, en su momento, recomendamos al Consejo la continuidad del Auditor Externo para el ejercicio 2018.

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL EJERCICIO 2018

Cumplimiento de acuerdos de accionistas

El Director General informó que el 30 de mayo de 2018, en cumplimiento del acuerdo tomado por la Asamblea de Accionistas realizada el 23 de abril de 2018, la Sociedad llevó a cabo el pago en efectivo por \$1,600 millones de Pesos por concepto de dividendos a los Accionistas de la Sociedad.

Administración de riesgos

La Administración presentó al Comité su estrategia de administración de riesgo. Se nos informó que OMA tiene identificado un mapa de riesgos, y para cada uno de ellos ha establecido controles de mitigación; además, se nos informó que el monitoreo de la detección de riesgos se lleva a cabo en forma continua, por lo que dicho mapa y controles se encuentran también en un continuo proceso de actualización.

Operaciones con partes relacionadas

En relación a las operaciones con Partes Relacionadas llevadas a cabo por la Sociedad durante el ejercicio de 2018, la Administración informó que éstas sumaron la cantidad de \$180,257,642.49 (Ciento Ochenta Millones Doscientos Cincuenta y Siete Mil Seiscientos Cuarenta y Dos Pesos 49/100); habiéndose celebrado 4 nuevos contratos con las siguientes subsidiarias del grupo "ICA" (conjuntamente, "ICA"): (i) ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.; (ii) Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.; y (iii) Actica Sistemas, S. de R.L. de C.V., mismas que se detallan en el **Anexo "1A"** adjunto.

Dichas operaciones fueron asignadas por OMA y cuentan con la opinión de un experto independiente respecto de que los precios fueron determinados conforme a bases de mercado; en su momento, las operaciones fueron informadas al Comité de Prácticas Societarias, quien emitió opinión favorable para su realización.

Asimismo, en esta ocasión la Administración informó que la subsidiaria OMA VYNMSA Aero Industrial Park, S.A. de C.V. ("OMA VYNMSA") durante el 2018 construyó 3 (tres) nuevas naves industriales, adecuó una nave más e hizo labores de urbanización dentro del parque por un monto de \$125,521,728.53 (Ciento Veinticinco Millones Quinientos Veintiún Mil Setecientos Veintiocho Pesos 53/100), mismos que se asignaron a la empresa VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V. ("VCD"), parte relacionada de nuestro socio minoritario, VYNMSA Desarrollo Inmobiliario, S.A. de C.V. y que de igual forma se detallan en el **Anexo "1B"** adjunto.

Dichas operaciones de igual forma cuentan con la opinión de un experto independiente respecto de que los precios fueron determinados conforme a bases de mercado.

Litigios y contingencias

La Abogada General nos informó sobre el estatus al 31 de diciembre de 2018 de los litigios de los que la Sociedad forma parte. Al respecto, mencionó que, considerando el monto de cada caso y la probabilidad de obtener resultados adversos, en forma razonable a la fecha, no se espera que los fallos de los litigios provoquen un impacto adverso significativo en la situación financiera de la Sociedad.

Por su parte, la Administración de OMA informó que, a la fecha de sus estados financieros, reconoció las estimaciones por cuentas de difícil recuperación y las provisiones que consideró razonables respecto a los litigios en proceso.

Auditoría Interna

Los Miembros del Comité revisamos y dimos nuestra opinión favorable al Plan Anual de Auditoría Interna para el ejercicio 2018, el cual tuvo un alcance de revisión del 82% de los ingresos de OMA y del 79% de los rubros importantes del activo, del pasivo y del capital contable.

Por su parte, el Auditor Interno presentó oportunamente al Comité cuatro informes trimestrales sobre la ejecución de dicho Plan Anual de Auditoría y los hallazgos encontrados con sus remediaciones correspondientes. Asimismo, nos presentó un informe anual en el que destacan los siguientes puntos:

- Todas las auditorías operacionales previstas en el Plan Anual de Auditoría Interna 2018 aprobado por el Comité fueron concluidas sin haber tenido desviaciones relevantes.
- No se detectaron deficiencias materiales del sistema de control interno.
- En su revisión del cumplimiento de la Ley Sarbanes Oxley, no se detectaron deficiencias significativas que, en lo individual o en su conjunto, afecten de manera adversa la capacidad de la compañía para autorizar, registrar, procesar y/o reportar información financiera de manera confiable.
- En el Sistema de Quejas y Denuncias que OMA tiene instituido, no se recibieron denuncias de importancia material.

Operaciones con instrumentos financieros derivados

Durante 2018, la Sociedad se mantuvo sin llevar a cabo operaciones con instrumentos financieros derivados.

Políticas contables

La administración de la Sociedad informó que para el ejercicio 2018, inició la aplicación obligatoria de las normas IFRS 9 (Instrumentos Financieros) e IFRS 15 (Ingresos de Contratos con Clientes), las cuales no tuvieron impacto en los estados financieros, lo cual fue aprobado por los Miembros del Comité.

Reportes trimestrales 2018 a las bolsas de valores

Los miembros del Comité revisamos los 4 Reportes Trimestrales del ejercicio 2018 de la Sociedad enviados a la Bolsa Mexicana de Valores, los cuales sirvieron de base para reportar a la National Association of Securities Dealers Automated Quotation (NASDAQ) por los mismos periodos. Todos los reportes fueron entregados en tiempo y forma a las instancias correspondientes y, en su oportunidad, los Miembros del Comité recomendamos su aprobación por el Consejo.

Auditoría externa

El Auditor Externo emitió opinión sin salvedades sobre los Estados Financieros Consolidados y sobre los Estados Financieros Individuales de OMA del ejercicio 2017, enfatizando que los ajustes derivados de la auditoría no son relevantes y que a la fecha todos han sido reconocidos en la contabilidad de la Sociedad.

Asimismo, el Auditor Externo reveló en su informe algunas cuestiones sobre los temas que él consideró relevantes en los estados financieros de OMA y, consecuentemente, en el proceso de auditoría. Dichos temas fueron los relativos a la valuación de la inversión de la Sociedad en el Hotel NH ubicado en el Aeropuerto de la Ciudad de México y la provisión de mantenimiento mayor. Respecto al primer punto señaló que se realizaron pruebas de deterioro y éstas no arrojaron pérdidas a la fecha de los estados financieros, y respecto al segundo punto se revisaron a fondo los contratos internos implementados por la administración para el cálculo de la provisión y de igual manera, dicha revisión no arrojó ajustes.

Estados financieros ejercicio 2018

Los Miembros del Comité revisamos los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Individuales de OMA del ejercicio 2018 y recomendamos al Consejo su aprobación, en virtud de que, según el dictamen del Auditor Externo:

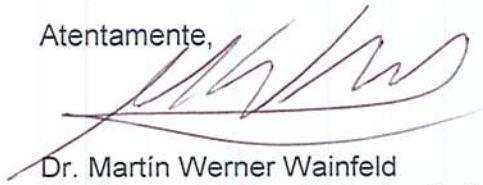
- fueron determinados con base en las Normas Internacionales de Información Financiera vigentes y con apego a las políticas contables establecidas en OMA por el Consejo; y
- presentan en forma razonable, la situación financiera, los resultados de operación y los flujos de efectivo de OMA y sus subsidiarias por el ejercicio 2018.

Asimismo, la administración informó que los resultados del año reflejan un ajuste que se hizo al pasivo de provisión de intereses por pagar derivado de la aplicación del método de tasa efectiva, misma que al cierre de 2017 se encontraba sobreestimada en \$16,000,000 (Dieciséis Millones de Pesos 00/100).

Finalmente, es importante señalar que todos los acuerdos tomados por el Comité fueron aprobados por unanimidad de sus Miembros y quedaron asentados en las actas correspondientes a cada una de las sesiones que éste llevó a cabo, el Comité les dio debido seguimiento y fueron informados oportunamente al Consejo.

Sin más por el momento, los miembros del Comité quedamos a sus órdenes para cualquier duda o comentario.

Atentamente,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'M. Wainfeld', with a long horizontal flourish extending to the left.

Dr. Martín Werner Wainfeld
Presidente del Comité de Auditoria de OMA

c.c.p.: Lic. Felipe Duarte Olvera; Miembro del Comité
Ing. Alberto Mulás Alonso, Miembro del Comité

Anexo 1. Operaciones de OMA con partes relacionadas – Ejercicio 2018

Anexo 1A

Parte Relacionada	Concepto	Importe
Actica Sistemas, S. de R.L. de C.V.	Contrato para el sistema de seguridad y control de acceso SACS y complemento de cámaras para circuito cerrado de TV que sean compatibles e integrales a la plataforma de comunicación de subsistemas existente del Aeropuerto de Mazatlán .	\$5,297,637.08
ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.	Convenio modificatorio al Contrato de construcción de edificio terminal: Albañilería, acabados, cancelería, fachada, instalaciones eléctricas, instalaciones hidrosanitarias y red contra incendios de la nueva Terminal del Aeropuerto de Acapulco .	\$6,707,313.17
ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.	Contrato para la construcción de canales pluviales y nueva vialidad al Aeropuerto derivado de la ampliación de la Terminal "A" del Aeropuerto de Monterrey .	\$28,802,442.91
ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.	Contrato para la Rehabilitación mayor de calle de rodaje (bravo 29); rehabilitación menor de calle de rodaje (charly, delta y eco) y construcción de márgenes área de maniobras (pista y rodaje): rehabilitación mayor de calle de rodaje (bravo 11) y alfa "1" del Aeropuerto de Monterrey .	\$28,217,789.43
ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.	Contrato para la construcción de la calle de rodaje y obras inducidas del Aeropuerto de Monterrey .	\$49,521,026.21
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificatorio de plazo al contrato original para trabajos adicionales sobre la construcción del edificio terminal del Aeropuerto de Acapulco .	Ampliación de plazo 104 días

Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de trabajos extraordinarios adicionales al alcance original sobre la construcción del edificio terminal del Aeropuerto de Acapulco.	\$2,154,680.69
ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de trabajos extraordinarios adicionales al alcance original sobre la construcción del edificio terminal del Aeropuerto de Acapulco.	\$33,334,271.19
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de trabajos extraordinarios adicionales al alcance original sobre la construcción del edificio terminal del Aeropuerto de Acapulco.	\$3,609,278.96
ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio de plazo al contrato original de construcción de plataforma remota 3 cat (pernocta) del Aeropuerto de Monterrey.	Ampliación de plazo 308 días
ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de trabajos extraordinarios adicionales al alcance original sobre la rehabilitación mayor de calle de rodaje (alfa y bravo); ampliación de plataforma de aviación general y posición de aeronave de ala rotativa del Aeropuerto de Reynosa.	\$7,614,479.33
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de construcción del edificio terminal del Aeropuerto de Acapulco.	\$3,597,484.62
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de trabajos extraordinarios adicionales al alcance original sobre la construcción del edificio terminal del Aeropuerto de Acapulco.	\$9,946,083.64

Actica Sistemas, S. de R.L. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato del proyecto original derivado de la revisión técnica de Bosh respecto al sistema de seguridad y control de accesos SACS del Aeropuerto de Mazatlán.	\$1,455,155.26

ANEXO 1B

VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V.	Contrato para la construcción de nave industrial estándar V en el Aero Industrial Park del Aeropuerto de Monterrey.	\$28,635,277.47
VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V.	Contrato para la construcción de nave industrial IEWC en el Aero Industrial Park del Aeropuerto de Monterrey.	\$31,590,026.07
VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V.	Contrato para obras de urbanización fase III del Aero Industrial Park del Aeropuerto de Monterrey.	\$20,464,671.80
VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V.	Contrato para trabajos de desmonte de terreno natural del Aero industrial Park del Aeropuerto de Monterrey.	\$1,225,933.52
VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V.	Contrato para adecuaciones a la nave industrial spec III Binex line en el Aero Industrial Park del Aeropuerto de Monterrey.	\$11,049,507.40
VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V.	Contrato para la Construcción de nave estándar spec VI en el Aero Industrial Park del Aeropuerto de Monterrey.	\$28,761,999.83
VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V.	Convenio de trabajos extraordinarios no incluidos en el contrato original de la construcción de nave industrial IV en el Aero Industrial Park del Aeropuerto de Monterrey.	\$2,864,137.82
VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V.	Convenio de trabajos extraordinarios no incluidos en el contrato original de la Construcción de nave industrial IEWC en el Aero Industrial Park del Aeropuerto de Monterrey.	\$930,174.62

Ciudad de México, a 14 de marzo de 2019

**COMITÉ DE PRÁCTICAS SOCIETARIAS, FINANZAS,
PLANEACIÓN Y SUSTENTABILIDAD DE
GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V.**

Ref. Informe Anual del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad correspondiente al ejercicio 2018.

ALBERTO MULÁS ALONSO, en mi calidad de Presidente del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad (en lo sucesivo, el "Comité"), de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), ante Ustedes, por éste conducto comparezco a rendir el informe a que se refiere la fracción I del artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores ("LMV"), mismo que presento en los siguientes términos:

Durante el ejercicio 2018 celebramos un total de 7 sesiones; los días 21 de febrero, 13 de marzo, 16 de abril, 17 de julio, 27 de septiembre, 12 de noviembre y 6 de diciembre, estas dos últimas conjuntamente con el Comité de Auditoría. En estas reuniones solventamos las siguientes actividades:

I. En materia de Prácticas Societarias revisamos:

- a) El desempeño y los paquetes de remuneración integral del Director General y los Directores Relevantes de la Sociedad.

En la sesión del 21 de febrero del 2018, el Comité se ocupó de revisar y emitir opinión favorable respecto al incremento en la compensación general para empleados y la evaluación de la retribución del Director General y Directivos Relevantes fija y variable, acorde a la Política aprobada por la Sociedad; con posterioridad dicho incremento así como la retribución del Director General y Directivos Relevantes, fueron aprobadas por el Consejo de Administración en su sesión celebrada el 14 de marzo de 2018.



- b) Renuncia del Director General y Propuesta de Nombramiento de la persona que ocupará el cargo.

El Comité se dio por enterado de la renuncia presentada por el señor Porfirio González Álvarez a su cargo de Director General de la Sociedad con efectos al 12 de noviembre de 2018 y recomendó al Consejo de Administración aprobar la propuesta del Socio Estratégico de nombrar al señor Ricardo Dueñas Espriu como Director General de la Sociedad, con efectos a partir del 12 de noviembre de 2018.

- c) Operaciones con Partes Relacionadas y Dispensas otorgadas a Consejeros.

En relación a las operaciones con Partes Relacionadas llevadas a cabo por la Sociedad durante el ejercicio de 2018, se informa que éstas sumaron la cantidad de \$180,257,642.49 (Ciento Ochenta Millones Doscientos Cincuenta y Siete Mil Seiscientos Cuarenta y Dos Pesos 49/100) equivalente al 13.95% (trece punto noventa y cinco por ciento) del total de inversiones del Programa Maestro de Desarrollo (PMD) comprometido por la Sociedad; habiéndose celebrado 4 nuevos contratos con las siguientes subsidiarias del grupo "ICA" (conjuntamente, "ICA"): (i) ICA Constructora de Infraestructura, S.A. de C.V.; (ii) Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.; y (iii) Actica Sistemas, S. de R.L. de C.V., los cuales derivan de procesos de licitación. Conforme a las Políticas y Lineamientos aplicables el Comité revisó que las operaciones se realizaran en condiciones de mercado, respecto al presupuesto base de cada proyecto, considerando parámetros volumétricos, de construcción y precios conforme a la opinión de un Perito Externo.

Los 4 (cuatro) contratos dictaminados, celebrados con ICA durante el 2018 fueron: (i) sistema de seguridad y control de acceso en el Aeropuerto de Mazatlán; (ii) construcción de canales pluviales, glorieta junto a estacionamiento de largo plazo y construcción de nueva vialidad al Aeropuerto de Monterrey como resultado de la ampliación de la Terminal "A" del mismo; (iii) rehabilitación mayor de calle de rodaje (bravo 29); rehabilitación menor de calle de rodaje (rodaje Charly, delta y eco), construcción de márgenes área de maniobras (pista, rodaje), rehabilitación mayor de calle de rodaje (bravo 11 y alfa "1") todas ellas del Aeropuerto de Monterrey; y (iv) construcción de calle de rodaje y obras inducidas del Aeropuerto de Monterrey.

Asimismo, en esta ocasión informó que la subsidiaria OMA VYNMSA Aero Industrial Park, S.A. de C.V. ("OMA VYNMSA") durante el 2018 construyó 3 (tres) nuevas naves industriales, adecuó una nave más e hizo labores de urbanización dentro del parque por un monto de \$125,521,728.53 (Ciento Veinticinco Millones Quinientos Veintiún Mil Setecientos Veintiocho Pesos 53/100), lo que duplicó la capacidad del parque industrial. Dichos trabajos se asignaron a la empresa VCD Construcción y Desarrollo, S.A.P.I. de C.V. ("VCD"), parte relacionada de nuestro socio minoritario, VYNMSA Desarrollo Inmobiliario, S.A. de

C.V. Conforme a las Políticas y Lineamientos aplicables y considerando la materialidad y relevancia que dichos trabajos representaron para OMA VYNMSA, OMA revisó que las operaciones se realizaran en condiciones de mercado, respecto al presupuesto base de cada proyecto, considerando parámetros volumétricos, de construcción y precios conforme a la opinión de un Perito Externo.

d) Proceso de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo.

El Comité revisó y evaluó el informe de la revisión integral del Contrato Colectivo de Trabajo celebrado por Operadora Aeroportuaria del Centro Norte, S.A. de C.V. con el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Aeroportuaria y de Servicios Similares y Conexos de la República Mexicana.

e) Intereses de Terceros Relacionados.

En sus decisiones, OMA considera y observa los intereses de terceros, no existiendo situación particular, o relevante, alguna que informar al respecto.

II. En materia de Finanzas.

El Comité revisó la propuesta de presupuesto anual para el ejercicio 2018 y dio seguimiento a su aplicación durante el año, particularmente a los avances en materia de control de gastos. También evaluó las propuestas de inversión y financiamiento de la Sociedad valorando tanto sus factores de riesgo como su congruencia con el Plan Estratégico. El Comité recomendó presentar dicho presupuesto al Consejo de Administración, lo cual ocurrió y fue aprobado en la sesión del 14 de marzo de 2018.

III. En materia de Planeación.

El Comité analizó los lineamientos de la Planeación Estratégica de la Sociedad, revisando sus objetivos, estrategias e iniciativas, además de considerar las perspectivas del mercado y de la industria aeroportuaria. Al respecto, el Comité, emitió opinión favorable sobre el trabajo y los avances del Plan, recomendando su presentación al Consejo de Administración, en la sesión del 16 de octubre de 2018.

IV. En materia de Políticas, Reglamentos y Lineamientos.

El Comité fue informado de la propuesta para la ratificación de los reglamentos, políticas y lineamientos aplicables a OMA y sus Subsidiarias. Destacó que los miembros del Consejo de Administración se adhirieron a las disposiciones del Código de Ética y Conducta en el Negocio en la sesión del 6 de diciembre de 2018.



Con todo lo anterior, a nombre de mis colegas miembros del Comité, a quienes agradezco su participación y compromiso, concluyo este informe. Estamos a su disposición para cualquier aclaración o comentario.

Atentamente,



Ing. Alberto Felipe Mulás Alonso
Presidente del Comité de Prácticas Societarias,
Finanzas, Planeación y Sustentabilidad

c.c.p.: Lic. Luis Ignacio Solórzano Aizpuro, Miembro del Comité
Lic. Ricardo Maldonado Yáñez, Miembro del Comité

19 de marzo de 2020

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.

**Informe de Actividades del Comité de Auditoría al Consejo de Administración
Ejercicio Social concluido el 31 de diciembre de 2019**

**Estimados Miembros del Consejo de Administración de
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.**

En cumplimiento a lo previsto en la fracción II del artículo 43 y la fracción IV inciso (a) del artículo 28, ambos de la Ley del Mercado de Valores, en mi calidad de Presidente del Comité de Auditoría (el "**Comité**") de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("**OMA**" o la "**Sociedad**", indistintamente) informo a ustedes las principales actividades llevadas a cabo por el Comité durante el ejercicio 2019.

Durante el ejercicio social 2019, el Comité sesionó los días 8 de febrero, 14 de marzo, 23 de abril, 24 de julio, 16 de octubre y, en forma conjunta con el Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad el día 5 de diciembre.

A las sesiones asistieron, además de los miembros del Comité, el Presidente y el Secretario del Consejo de Administración (el "**Consejo**"), el Director General, el Director de Administración y Finanzas y la Abogada General de la Sociedad y, cuando se consideró conveniente, otros Directivos Relevantes de la Sociedad y el Auditor Externo. En la reunión del 24 de julio, los miembros del Comité nos reunimos con el Auditor Externo sin la presencia de los Directivos Relevantes de la Sociedad.

Los Miembros del Comité consideramos que los principales asuntos a informar son los siguientes:

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL CIERRE DEL EJERCICIO 2018

Informes Anuales

Los Miembros del Comité revisamos el Reporte Anual del ejercicio 2018 de la Sociedad presentado a la *Securities and Exchange Commission* (SEC) mismo que sirvió de base para la preparación del Reporte Anual presentado a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV). Ambos documentos fueron entregados en tiempo y forma a las instancias correspondientes.

Cumplimiento con disposiciones legales

La Abogada General de la Sociedad nos informó que durante el ejercicio 2018, la Sociedad, cumplió con las disposiciones legales y normas que le son aplicables. Asimismo, cuando las normas así lo requirieron, las operaciones llevadas a cabo se hicieron del conocimiento de la CNBV.

Cierre auditoría externa 2018

El Auditor Externo de OMA, C.P.C. Felipe Mercado Muñoz de la firma Galaz, Yamasaki, Ruiz Urquiza, S.C. (la "Firma Deloitte"), informó al Comité los siguientes asuntos relevantes relacionados con la auditoría del ejercicio 2018:

- Durante todo el proceso de la auditoría, la Firma Deloitte y el propio Auditor Externo mantuvieron su independencia de OMA, en los términos de las reglas que son aplicables.
- No hubo cambios relevantes en el alcance original de la auditoría.
- Todos los ajustes de auditoría fueron registrados en la contabilidad de la Sociedad.
- No se identificaron debilidades materiales en el sistema de control interno.
- No se tuvo conocimiento de fraudes que involucren a Directivos Relevantes o Miembros del Consejo de Administración de OMA, ni de otras situaciones que hubieren podido resultar en errores materiales en los estados financieros.

Por nuestra parte, evaluamos los servicios de auditoría externa del ejercicio 2018 así como los honorarios pagaderos al Auditor Externo por dicho concepto; al respecto, manifestamos nuestra opinión favorable y, en su momento, recomendamos al Consejo la continuidad del Auditor Externo para el ejercicio 2019. Asimismo, los Miembros del Comité se dieron por enterados del nuevo socio encargado de la auditoría externa por parte de la Firma Deloitte para el ejercicio 2019.

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL EJERCICIO 2019

Cumplimiento de acuerdos de accionistas

El Director General informó que el 17 de mayo de 2019, en cumplimiento del acuerdo tomado por la Asamblea de Accionistas realizada el 29 de abril de 2019, la Sociedad llevó a cabo el pago en efectivo por \$1,600 millones de Pesos por concepto de dividendos a los Accionistas de la Sociedad.

Administración de riesgos

La Administración presentó al Comité su estrategia de administración de riesgo. Se nos informó que OMA tiene identificado un mapa de riesgos, y para cada uno de ellos ha establecido controles de mitigación; además, se nos informó que el monitoreo de la detección de riesgos se lleva a cabo en forma continua, por lo que dicho mapa y controles se encuentran también en un continuo proceso de actualización.

Operaciones con partes relacionadas

En relación a las operaciones con Partes Relacionadas llevadas a cabo por la Sociedad durante el ejercicio de 2019, la Administración informó que éstas sumaron la cantidad de \$977,050,043.00 (Novecientos Setenta y Siete Millones Cincuenta Mil Cuarenta y Tres Pesos 00/100); habiéndose celebrado 11 (once) nuevos contratos con subsidiarias de ICA Tenedora, S.A. de C.V. ("ICA") y 6 (seis) convenios modificatorios a contratos previamente autorizados, mismas que se detallan en el Anexo "1" adjunto.

Dichas operaciones fueron asignadas por OMA y cuentan con la opinión de un experto independiente respecto a que los precios fueron determinados conforme a bases de mercado; en su momento, las operaciones fueron informadas al Comité de Prácticas Societarias, quien emitió opinión favorable para su realización.

Litigios y contingencias

La Abogada General nos informó sobre el estatus al 31 de diciembre de 2019 de los litigios de los que la Sociedad forma parte. Al respecto, mencionó que, considerando el monto de cada caso y la probabilidad de obtener resultados adversos, en forma razonable a la fecha, no se espera que los fallos de los litigios provoquen un impacto adverso significativo en la situación financiera de la Sociedad que pueda afectar sus operaciones.

Por su parte, la Administración de OMA informó que, a la fecha de sus estados financieros, reconoció las estimaciones por cuentas de difícil recuperación y las provisiones que consideró razonables respecto a los litigios en proceso.

Auditoría Interna

Los Miembros del Comité revisamos y dimos nuestra opinión favorable al Plan Anual de Auditoría Interna para el ejercicio 2019, el cual tuvo un alcance de revisión respecto a las unidades auditadas de GACN del 86% de los ingresos de OMA y del 82%, 93% y 86% de los rubros importantes del activo, del pasivo y del capital contable.

Por su parte, el Auditor Interno presentó oportunamente al Comité cuatro informes trimestrales sobre la ejecución de dicho Plan Anual de Auditoría y los hallazgos encontrados con sus remediaciones correspondientes. Asimismo, nos presentó un informe anual en el que destacan los siguientes puntos:

- Todas las auditorías operacionales previstas en el Plan Anual de Auditoría Interna 2019 aprobado por el Comité fueron concluidas sin haber tenido desviaciones relevantes.
- No se detectaron deficiencias materiales del sistema de control interno.
- En su revisión del cumplimiento de la Ley Sarbanes Oxley, no se detectaron deficiencias significativas que, en lo individual o en su conjunto, afecten de manera adversa la capacidad de la compañía para autorizar, registrar, procesar y/o reportar información financiera de manera confiable.
- En el Sistema de Quejas y Denuncias que OMA tiene instituido, no se recibieron denuncias de importancia material.

Operaciones con instrumentos financieros derivados

Durante 2019, la Sociedad se mantuvo sin llevar a cabo operaciones con instrumentos financieros derivados.

Políticas contables

La administración de la Sociedad informó que para el ejercicio 2019, inició la aplicación obligatoria de la norma IFRS 16 (Arrendamientos), la cual tuvo impacto inicial en el balance por registro de "Derecho de Uso" en el activo, y de arrendamiento financiero en el pasivo; también se reflejará en resultados, reducción en gasto operativo y una mayor depreciación y gasto financiero, lo cual fue aprobado por los Miembros del Comité.

Reportes trimestrales 2019 a las bolsas de valores

Los miembros del Comité revisamos los 4 (cuatro) Reportes Trimestrales del ejercicio 2019 de la Sociedad enviados a la Bolsa Mexicana de Valores, los cuales sirvieron de base para reportar a la National Association of Securities Dealers Automated Quotation (NASDAQ) por los mismos periodos. Todos los reportes fueron entregados en tiempo y forma a las instancias

correspondientes y en su oportunidad, los Miembros del Comité recomendamos su aprobación por el Consejo.

Auditoría externa

El Auditor Externo emitió opinión sin salvedades sobre los Estados Financieros Consolidados y sobre los Estados Financieros Individuales de OMA del ejercicio 2018, enfatizando que los ajustes derivados de la auditoría no son relevantes y que a la fecha todos han sido reconocidos en la contabilidad de la Sociedad.

Asimismo, el Auditor Externo reveló en su informe algunas cuestiones sobre los temas que él consideró relevantes en los estados financieros de OMA y, consecuentemente, en el proceso de auditoría. Dichos temas fueron los relativos a la provisión de mantenimiento mayor donde se revisaron a fondo los controles internos implementados por la administración para el cálculo de la provisión y dicha revisión no arrojó ajustes materiales.

Estados financieros ejercicio 2019

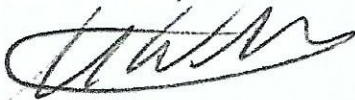
Los Miembros del Comité revisamos los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Individuales de OMA del ejercicio 2019 y recomendamos al Consejo su aprobación, en virtud de que, según el dictamen del Auditor Externo:

- fueron determinados con base en las Normas Internacionales de Información Financiera vigentes y con apego a las políticas contables establecidas en OMA por el Consejo; y
- presentan en forma razonable, la situación financiera, los resultados de operación y los flujos de efectivo de OMA y sus subsidiarias por el ejercicio 2019.

Finalmente, es importante señalar que todos los acuerdos tomados por el Comité fueron aprobados por unanimidad de los Miembros presentes en las sesiones respectivas y quedaron asentados en las actas correspondientes a cada una de las sesiones que éste llevó a cabo. De igual forma, el Comité les dio debido seguimiento y fueron informados oportunamente al Consejo.

Sin más por el momento, los miembros del Comité quedamos a sus órdenes para cualquier duda o comentario.

Atentamente,



Dr. Martín Werner Wainfeld
Presidente del Comité de Auditoría de OMA

c.c.p.: Lic. Felipe Duarte Olvera; Miembro del Comité
Ing. Alberto Mulás Alonso, Miembro del Comité

Anexo 1. Operaciones de OMA con partes relacionadas – Ejercicio 2019

Anexo 1

Parte Relacionada	Concepto	Importe
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para la rehabilitación menor de la pista (11-29) y trabajos complementarios en la plataforma del Aeropuerto de Monterrey.	\$58'076,152
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para la rehabilitación mayor de pista (18L-36R) del Aeropuerto de Chihuahua.	\$97'113,225
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para la rehabilitación mayor de pista (08-26) del Aeropuerto de Zihuatanejo.	\$91'056,244
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para la reconfiguración, refuerzo en posiciones de estacionamiento, reubicación de pasillos y ampliación de plataforma de aviación comercial del Aeropuerto de Culiacán.	\$63'292,064
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para la ampliación del edificio terminal del Aeropuerto de Tampico.	\$135'189,241
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para el reforzamiento estructural del edificio terminal del Aeropuerto de Zihuatanejo.	\$43'620,599
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para la ampliación de la Terminal A y construcción de cisterna, subestación del Aeropuerto de Monterrey.	\$35'393,000
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para la ampliación de la Terminal A y zona de carga y comisariato del Aeropuerto de Monterrey.	\$57'300,177
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para ambulatorio Oriente Fase 1 del Aeropuerto de Monterrey.	\$244'467,376
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para la adquisición de Equipos Eléctricos del Aeropuerto de Monterrey.	\$50'273,917
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Contrato para Plataforma Fox 2 del Aeropuerto de Monterrey.	\$49'868,124

Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio de plazo al contrato original de construcción de Edificio Terminal del Aeropuerto de San Luis Potosí: Albañilerías, acabados, instalaciones eléctricas, hidrosanitarias y de aire acondicionado.	Ampliación de plazo 192 días.
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de la construcción del edificio terminal del Aeropuerto de Acapulco: albañilería, acabados, cancelería, fachada, instalaciones eléctricas, hidrosanitarias y red contra incendios.	\$30,700,900
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de rehabilitación mayor de calle de rodaje (Alfa y Bravo), ampliación de la plataforma de aviación general y posición de aeronave de ala rotativa del Aeropuerto de Reynosa.	\$8,631,020
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de construcción del edificio terminal del Aeropuerto de Acapulco: albañilería, acabados, cancelería, fachada, instalaciones eléctricas, instalaciones hidrosanitarias y red contra incendios.	\$ 4,235,999
Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Convenio modificadorio al contrato original de construcción de plataforma remota 3 cat. C (pernocta), del Aeropuerto de Monterrey.	\$6,170,107

Ciudad de México, a 12 de febrero de 2020

**COMITÉ DE PRÁCTICAS SOCIETARIAS, FINANZAS,
PLANEACIÓN Y SUSTENTABILIDAD DE
GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V.**

Ref. Informe Anual del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad correspondiente al ejercicio 2019

ALBERTO MULÁS ALONSO, en mi calidad de Presidente del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad (en lo sucesivo, el "Comité"), de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), ante Ustedes, por éste conducto comparezco a rendir el informe a que se refiere la fracción I del artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores ("LMV"), mismo que presento en los siguientes términos:

Durante el ejercicio 2019 celebramos un total de 5 sesiones; los días 12 de febrero, 11 de marzo, 14 de junio, 24 de julio y 5 de diciembre, esta última conjuntamente con el Comité de Auditoría. En estas reuniones solventamos las siguientes actividades:

I. En materia de Prácticas Societarias revisamos:

- a) El desempeño y los paquetes de remuneración integral del Director General y los Directores Relevantes de la Sociedad.

En la sesión del 8 de febrero del 2019, el Comité se ocupó de revisar y emitir opinión favorable respecto al incremento en la compensación general para empleados y la evaluación de la retribución de los Directivos Relevantes fija y variable, acorde a la Política aprobada por la Sociedad; con posterioridad dicho incremento, así como la retribución de los Directivos Relevantes, fueron aprobadas por el Consejo de Administración en su sesión celebrada el 14 de marzo de 2019.

- b) Operaciones con Partes Relacionadas y Dispensas otorgadas a Consejeros.

En relación a las operaciones con Partes Relacionadas llevadas a cabo por la Sociedad durante el ejercicio de 2019, se informa que éstas sumaron la cantidad de \$977,050,043.00 (Novecientos Setenta y Siete Millones Cincuenta Mil Cuarenta y Tres Pesos 00/100) equivalente al 59% (cincuenta y nueve por ciento) del total de obras contratadas correspondientes al Programa Maestro de Desarrollo (PMD) durante el ejercicio 2019; habiéndose celebrado 11 (once) nuevos contratos con subsidiarias del ICA Tenedora, S.A. de C.V. ("ICA") y 6 (seis) convenios modificatorios a contratos previamente autorizados. Conforme a las Políticas y Lineamientos aplicables el Comité revisó que las operaciones se realizaran en condiciones de mercado, respecto al presupuesto base de cada proyecto, considerando parámetros volumétricos, de construcción y precios unitarios conforme

al dictamen de un Perito Externo, mismo que fue entrevistado por el Comité en la sesión del 26 de junio de 2019.

Los 11 (once) nuevos contratos dictaminados, celebrados con ICA durante el 2019 fueron: (i) rehabilitación menor de pista (11-29) y trabajos complementarios en la plataforma del Aeropuerto de Monterrey; (ii) rehabilitación mayor de pista (18L-36R) del Aeropuerto de Chihuahua; (iii) rehabilitación mayor de pista (08-26) del Aeropuerto de Zihuatanejo; (iv) reconfiguración, refuerzo en posiciones de estacionamiento, reubicación de pasillos y ampliación de plataforma de aviación comercial del Aeropuerto de Culiacán; (v) ampliación del Edificio Terminal del Aeropuerto de Tampico; (vi) reforzamiento estructural del Edificio Terminal del Aeropuerto de Zihuatanejo; (vii) ampliación de la Terminal A y construcción de cisterna, subestación del Aeropuerto de Monterrey; (viii) ampliación de la Terminal A y zona de carga y comisariato del Aeropuerto de Monterrey; (ix) ambulatorio Oriente Fase 1 del Aeropuerto de Monterrey; (x) adquisición de equipos eléctricos del Aeropuerto de Monterrey; y (xi) reconfiguración de la plataforma comercial Fox etapa 1 del Aeropuerto de Monterrey.

c) **Proceso de Revisión Salarial del Contrato Colectivo de Trabajo.**

El Comité revisó y evaluó el informe de la revisión salarial del Contrato Colectivo de Trabajo celebrado por Operadora Aeroportuaria del Centro Norte, S.A. de C.V. con el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Aeroportuaria y de Servicios Similares y Conexos de la República Mexicana.

d) **Intereses de Terceros Relacionados.**

En sus decisiones, OMA considera y observa los intereses de terceros, no existiendo situación particular, o relevante, alguna que informar al respecto.

II. En materia de Finanzas.

El Comité revisó la propuesta de presupuesto anual para el ejercicio 2019 y dio seguimiento a su aplicación durante el año, particularmente a los avances en materia de control de gastos. También evaluó las propuestas de inversión y financiamiento de la Sociedad valorando tanto sus factores de riesgo como su congruencia con el Plan Estratégico. El Comité recomendó presentar dicho presupuesto al Consejo de Administración, lo cual ocurrió y fue aprobado en la sesión del 6 de diciembre de 2018. Asimismo, en la sesión del Comité del 5 de diciembre de 2019 se aprobó el presupuesto anual para el ejercicio 2020.

III. En materia de Planeación.

El Comité analizó los lineamientos de la Planeación Estratégica de la Sociedad, revisando sus objetivos, estrategias e iniciativas, además de considerar las perspectivas del mercado y de la industria aeroportuaria. Al respecto, el Comité, emitió opinión favorable sobre el trabajo y los avances del Plan, recomendando su presentación al Consejo de Administración, en la sesión del 23 de abril de 2019.

IV. En materia de Políticas, Reglamentos y Lineamientos.

El Comité fue informado de la propuesta para la ratificación de los reglamentos, políticas y lineamientos aplicables a OMA y sus Subsidiarias. Destacó que los miembros del Consejo de Administración se adhirieron a las disposiciones del Código de Ética y Conducta en el Negocio en la sesión del 5 de diciembre de 2019.

Con todo lo anterior, a nombre de mis colegas miembros del Comité, a quienes agradezco su participación y compromiso, concluyo este informe. Estamos a su disposición para cualquier aclaración o comentario.

Atentamente,



Ing. Alberto Felipe Mulás Alonso
Presidente del Comité de Prácticas Societarias,
Finanzas, Planeación y Sustentabilidad

c.c.p.: Lic. Luis Ignacio Solórzano Aizpuru, Miembro del Comité
Lic. Ricardo Maldonado Yáñez, Miembro del Comité

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.

Informe de Actividades del Comité de Auditoría al Consejo de Administración Ejercicio Social concluido el 31 de diciembre de 2020

**Estimados Miembros del Consejo de Administración de
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.**

En cumplimiento a lo previsto en la fracción II del artículo 43 y la fracción IV inciso (a) del artículo 28, ambos de la Ley del Mercado de Valores, en mi calidad de Presidente del Comité de Auditoría (el "**Comité**") de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("**OMA**" o la "**Sociedad**", indistintamente) informo a ustedes las principales actividades llevadas a cabo por el Comité durante el ejercicio 2020.

Durante el ejercicio social 2020, el Comité sesionó los días 19 de marzo, 27 de abril y 19 de octubre y, en forma conjunta con el Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad los días 12 de febrero, 20 de julio y 11 de diciembre.

A las sesiones asistieron, además de los miembros del Comité, el Presidente y la Secretaria del Consejo de Administración (el "**Consejo**"), el Director General, el Director de Administración y Finanzas y la Abogada General de la Sociedad y, cuando se consideró conveniente, otros Directivos Relevantes de la Sociedad y el Socio de Auditoría del Auditor Externo. El 25 de febrero de 2021, los miembros del Comité nos reunimos con el Auditor Externo sin la presencia de los Directivos Relevantes de la Sociedad.

Los Miembros del Comité consideramos que los principales asuntos a informar son los siguientes:

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL CIERRE DEL EJERCICIO 2019

Informes Anuales

Los Miembros del Comité revisamos el Reporte Anual del ejercicio 2019 de la Sociedad presentado a la *Securities and Exchange Commission* (SEC) mismo que sirvió de base para la preparación del Reporte Anual presentado a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV). Ambos documentos fueron entregados en tiempo y forma a las instancias correspondientes.

Cumplimiento con disposiciones legales

La Abogada General de la Sociedad nos informó que durante el ejercicio 2019, la Sociedad, cumplió con las disposiciones legales y normas que le son aplicables. Asimismo, cuando las normas así lo requirieron, las operaciones llevadas a cabo se hicieron del conocimiento de la CNBV.

Cierre auditoría externa 2019

El C.P.C. Jorge Omar Esquivel Romero, Socio de Auditoría de la firma Galaz, Yamasaki, Ruiz Urquiza, S.C. (la "Firma Deloitte" o el "Auditor Externo"), informó al Comité los siguientes asuntos relevantes relacionados con la auditoría del ejercicio 2019:

- Durante todo el proceso de la auditoría, la Firma Deloitte y el Socio de Auditoría mantuvieron su independencia de OMA, en los términos de las reglas que son aplicables.
- No hubo cambios relevantes en el alcance original de la auditoría.
- Todos los ajustes de auditoría fueron registrados en la contabilidad de la Sociedad.
- No se identificaron debilidades materiales en el sistema de control interno.
- No se tuvo conocimiento de fraudes que involucren a Directivos Relevantes o Miembros del Consejo de Administración de OMA, ni de otras situaciones que hubieren podido resultar en errores materiales en los estados financieros.

Por nuestra parte, evaluamos los servicios de auditoría externa del ejercicio 2019 así como los honorarios pagaderos al Auditor Externo por dicho concepto; al respecto, manifestamos nuestra opinión favorable y, en su momento, recomendamos al Consejo la continuidad del Auditor Externo para el ejercicio 2020.

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL EJERCICIO 2020

Administración de riesgos

La Administración presentó al Comité su estrategia de administración de riesgo. Se nos informó que OMA tiene identificado un mapa de riesgos, y para cada uno de ellos ha establecido controles de mitigación; además, se nos informó que el monitoreo de la detección de riesgos se lleva a cabo en forma continua, por lo que dicho mapa y controles se encuentran también en un continuo proceso de actualización.

Operaciones con partes relacionadas

En relación a las operaciones con Partes Relacionadas llevadas a cabo por la Sociedad durante el ejercicio de 2020, la Administración informó que éstas sumaron la cantidad de \$1,624'388,176.32 (Mil Seiscientos Veinticuatro Millones Trescientos Ochenta y Ocho Mil Ciento Setenta y Seis Pesos 32/100). Los Contratos relevantes se componen de un monto de \$293'719,879.11 (Doscientos Noventa y Tres Millones Setecientos Diecinueve Mil Ochocientos Setenta y Nueve Pesos 11/100) de obras del Programa Maestro de Desarrollo (PMD) del quinquenio 2016-2020 y de \$1'216,649,896.21 (Mil Doscientos Dieciséis Millones Seiscientos Cuarenta y Nueve Mil Ochocientos Noventa y Seis Pesos 21/100) de obras con cargo al PMD del quinquenio 2021-2025; es decir, se aprobaron obras equivalentes al 5.2%% (Cinco punto Dos por ciento) del PMD 2016-2020 y 9.7% (Nueve punto Siete por ciento) del PMD 2021-2025 durante el ejercicio 2020; habiéndose celebrado 8 (ocho) nuevos contratos con subsidiarias de ICA Tenedora, S.A. de C.V. ("ICA") y 17 (diecisiete) convenios modificatorios a contratos previamente autorizados, mismos que se detallan en el **Anexo "1"** adjunto.

Dichas operaciones fueron asignadas por OMA y cuentan con la opinión de un dictaminador independiente respecto a que los precios fueron determinados conforme a bases de mercado; en su momento, las operaciones fueron informadas al Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad ("CPSFPyS"), quien emitió opinión favorable para su realización.

Asimismo, se la Sociedad llevó a cabo Tercer Convenio Modificatorio al Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología ("CATT") celebrado el 14 de junio de 2000 entre GACN y sus Subsidiarias y el Socio Estratégico, Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. ("SETA") por virtud del cual, entre otras modificaciones menores, se prorroga la vigencia del Contrato al 31 de diciembre de 2021, con renovaciones automáticas anuales, siempre y cuando SETA mantenga una tenencia accionaria de al menos 7.65% (siete punto sesenta y cinco por ciento) en el capital social de OMA. Dichas modificaciones no incluyeron cambio en las contraprestaciones económicas previstas en el CATT. Dicha operación fue informada en su momento al CPSFPyS, quien emitió opinión favorable para su realización.

Litigios y contingencias

La Abogada General nos informó sobre el estatus al 31 de diciembre de 2020 de los litigios de los que la Sociedad forma parte. Al respecto, mencionó que, considerando el monto de cada caso y la probabilidad de obtener resultados adversos, en forma razonable a la fecha, no se espera que los fallos de los litigios provoquen un impacto adverso significativo en la situación financiera de la Sociedad que pueda afectar sus operaciones.

Por su parte, la Administración de OMA informó que, a la fecha de sus estados financieros, reconoció las estimaciones por cuentas de difícil recuperación y las provisiones que consideró razonables respecto a los litigios en proceso.

Auditoría Interna

Los Miembros del Comité revisamos y dimos nuestra opinión favorable al Plan Anual de Auditoría Interna para el ejercicio 2020, el cual tuvo un alcance de revisión respecto a las unidades auditadas de GACN del 80% de los ingresos de OMA y del 88%, 85% y 88% de los rubros importantes del activo, del pasivo y del capital contable.

Por su parte, el Auditor Interno presentó oportunamente al Comité cuatro informes trimestrales sobre la ejecución de dicho Plan Anual de Auditoría y los hallazgos encontrados con sus remediaciones correspondientes. Asimismo, nos presentó un informe anual en el que destacan los siguientes puntos:

- Todas las auditorías operacionales previstas en el Plan Anual de Auditoría Interna 2020 aprobado por el Comité fueron concluidas sin haber tenido desviaciones relevantes.
- No se detectaron deficiencias materiales del sistema de control interno.
- En su revisión del cumplimiento de la Ley Sarbanes Oxley, no se detectaron deficiencias significativas que, en lo individual o en su conjunto, afecten de manera adversa la capacidad de la compañía para autorizar, registrar, procesar y/o reportar información financiera de manera confiable.
- En el Sistema de Quejas y Denuncias que OMA tiene instituido, no se recibieron denuncias de importancia material.

Operaciones con instrumentos financieros derivados

Durante 2020, la Sociedad se mantuvo sin llevar a cabo operaciones con instrumentos financieros derivados.

Políticas contables

La administración de la Sociedad informó que para el ejercicio 2020, no hubo cambios relevantes en las políticas contables seguidas por OMA, lo cual fue aprobado por los Miembros del Comité.

Reportes trimestrales 2020 a las bolsas de valores

Los miembros del Comité revisamos los 4 (cuatro) Reportes Trimestrales del ejercicio 2020 de la Sociedad enviados a la Bolsa Mexicana de Valores, los cuales sirvieron de base para reportar a la National Association of Securities Dealers Automated Quotation (NASDAQ) por los mismos periodos. Todos los reportes fueron entregados en tiempo y forma a las instancias correspondientes y en su oportunidad, los Miembros del Comité recomendamos su aprobación por el Consejo.

Auditoría externa

El Auditor Externo emitió opinión sin salvedades sobre los Estados Financieros Consolidados y sobre los Estados Financieros Individuales de OMA del ejercicio 2019, enfatizando que los ajustes derivados de la auditoría no son relevantes y que a la fecha todos han sido reconocidos en la contabilidad de la Sociedad.

Asimismo, el Auditor Externo reveló en su informe algunas cuestiones sobre los temas que él consideró relevantes en los estados financieros de OMA y, consecuentemente, en el proceso de auditoría. Dichos temas fueron los relativos a la provisión de mantenimiento mayor donde se revisaron a fondo los controles internos implementados por la administración para el cálculo de la provisión y dicha revisión no arrojó ajustes materiales.

Estados financieros ejercicio 2020

Los Miembros del Comité revisamos los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Individuales de OMA del ejercicio 2020 y recomendamos al Consejo su aprobación, en virtud de que, según el dictamen del Auditor Externo:

- fueron determinados con base en las Normas Internacionales de Información Financiera vigentes y con apego a las políticas contables establecidas en OMA por el Consejo; y
- presentan en forma razonable, la situación financiera, los resultados de operación y los flujos de efectivo de OMA y sus subsidiarias por el ejercicio 2020.

Otros servicios adicionales proporcionados por el Auditor Externo

De conformidad y en cumplimiento a lo previsto por el artículo 19 de las Disposiciones de Carácter General aplicables a las Entidades y Emisoras Supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que Contraten Servicios de Auditoría Externa de Estados Financieros Básicos (la "CUAE"), se informa que:

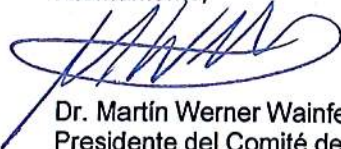
- en su sesión del 19 de marzo de 2020, los miembros del Comité dimos nuestra opinión favorable para la contratación de servicios de certificación de capital contable de GACN con la Firma Deloitte, y
- en su sesión del 19 de octubre de 2020, los miembros del Comité dimos nuestra opinión favorable para la contratación de servicios relacionados con el proceso de la emisión de Certificados Bursátiles, con la Firma Deloitte.

Conforme a la normativa aplicable, los servicios adicionales contratados no afectan la independencia del Auditor Externo ya que son servicios de atestiguamiento, similares a un servicio de auditoría, para los que se requiere mantener independencia y conforme a los cuales el Auditor Externo emite una opinión basada en Normas de Auditoría y Atestiguamientos. Estos servicios son permitidos ya que las limitaciones de independencia se refieren a servicios distintos de auditoría y atestiguamiento.

Finalmente, es importante señalar que todos los acuerdos tomados por el Comité fueron aprobados por unanimidad de los Miembros presentes en las sesiones respectivas y quedaron asentados en las actas correspondientes a cada una de las sesiones que éste llevó a cabo. De igual forma, el Comité les dio debido seguimiento y fueron informados oportunamente al Consejo.

Sin más por el momento, los miembros del Comité quedamos a sus órdenes para cualquier duda o comentario.

Atentamente,



Dr. Martín Werner Wainfeld
Presidente del Comité de Auditoría de OMA

c.c.p.: Alejandro Ortega Aguayo, *Miembro del Comité de Auditoría de OMA*
Federico Patiño Márquez, *Miembro del Comité de Auditoría de OMA.*

Ciudad de México, a 12 de febrero de 2021

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.

Informe de Actividades del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad al Consejo de Administración por el Ejercicio Social concluido el 31 de diciembre de 2020

**Estimados Miembros del Consejo de Administración de
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.**

RICARDO MALDONADO YÁÑEZ, en mi calidad de Presidente del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas, Planeación y Sustentabilidad (en lo sucesivo, el "Comité"), de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), ante Ustedes, por éste conducto comparezco a rendir el informe a que se refiere la fracción I del artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores ("LMV"), mismo que presento en los siguientes términos:

Durante el ejercicio 2020 celebramos un total de 3 sesiones; los días 12 de febrero, 20 de julio y 11 de diciembre, conjuntamente con el Comité de Auditoría. En estas reuniones solventamos las siguientes actividades:

I. En materia de Prácticas Societarias revisamos:

- a) El desempeño y los paquetes de remuneración integral del Director General y los Directores Relevantes de la Sociedad.

En la sesión del 12 de febrero del 2020, el Comité se ocupó de revisar y emitir opinión favorable respecto al incremento en la compensación general para empleados y la evaluación de la retribución de los Directivos Relevantes fija y variable, acorde a la Política aprobada por la Sociedad; con posterioridad dicho incremento, así como la retribución de los Directivos Relevantes, fueron aprobados por el Consejo de Administración en su sesión celebrada el 19 de marzo de 2020.

- b) Operaciones con Partes Relacionadas y Dispensas otorgadas a Consejeros.

En relación a las operaciones con Partes Relacionadas aprobadas por la Sociedad durante el ejercicio de 2020, se informa que éstas sumaron la cantidad de \$1,624'388,176.32 (Mil Seiscientos Veinticuatro Millones Trescientos Ochenta y Ocho Mil Ciento Setenta y Seis Pesos 32/100). Los Contratos se componen de un monto de \$293'719,879.11 (Doscientos Noventa y Tres Millones Setecientos Diecinueve Mil Ochocientos Setenta y Nueve Pesos 11/100) de obras del Programa Maestro de Desarrollo (PMD) del quinquenio 2016-2020 y por \$1'216,649,896.21 (Mil Doscientos Dieciséis Millones Seiscientos Cuarenta y Nueve Mil Ochocientos Noventa y Seis Pesos 21/100) de obras con cargo al PMD del quinquenio 2021-2025; es decir, se aprobaron obras equivalentes al 5.2%% (Cinco punto Dos por ciento) del

PMD 2016-2020 y 9.7% (Nueve punto Siete por ciento) del PMD 2021-2025 durante el ejercicio 2020; habiéndose celebrado 8 (ocho) nuevos contratos con subsidiarias de ICA Tenedora, S.A. de C.V. ("ICA") y 17 (diecisiete) convenios modificatorios a contratos previamente autorizados.

Conforme a las Políticas y Lineamientos aplicables el Comité revisó que las operaciones se realizaran en condiciones de mercado, respecto al presupuesto base de cada proyecto, considerando parámetros volumétricos, de construcción y precios unitarios conforme al dictamen de un Perito Externo.

Los 8 (ocho) nuevos contratos dictaminados, celebrados con ICA durante el 2020 fueron: (i) Ampliación del Edificio Terminal del Aeropuerto de Ciudad Juárez; (ii) plataforma y rodaje kilo (ampliación), nuevo circuito de vialidades de servicio del Aeropuerto de Monterrey; (iii) ampliación de la Terminal A en relación con el edificio de carga y comisariato obra exterior del Aeropuerto de Monterrey; (iv) ambulatorio medio finger del Aeropuerto de Monterrey; (v) plataforma whisky fase 1-7 del Aeropuerto de Monterrey; (vi) Edificio de carga y aerococina del Aeropuerto de Monterrey; (vii) ampliación del edificio terminal Fase II (cimentación y estructura) del Aeropuerto de Ciudad Juárez, y; (viii) reforzamiento estructural del Edificio Terminal (obra inducida y acabados) del Aeropuerto de Zihuatanejo.

Los Miembros del Comité revisaron y aprobaron la propuesta del Tercer Convenio Modificatorio al Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología ("CATT") celebrado el 14 de junio de 2000 entre GACN y sus Subsidiarias y el Socio Estratégico, Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. ("SETA") por virtud del cual se propone, entre otras modificaciones menores, prorrogar la vigencia del Contrato al 31 de diciembre de 2021, y en lo subsecuente que apliquen renovaciones automáticas anuales, siempre y cuando SETA mantenga una tenencia accionaria de al menos 7.65% (siete punto sesenta y cinco por ciento) en el capital social de OMA. Dichas modificaciones no incluyen cambio en las contraprestaciones económicas previstas en el CATT vigente.

c) Intereses de Terceros Relacionados.

En sus decisiones, OMA considera y observa los intereses de terceros, no existiendo situación particular, o relevante alguna que informar al respecto.

II. En materia de Finanzas.

El Comité revisó la propuesta de presupuesto anual para el ejercicio 2020 y dio seguimiento a su aplicación durante el año, particularmente a la luz de la situación generada por la pandemia Covid-19 y su efecto resultante en un caída de pasajeros, ingresos y EBITDA, en relación al año anterior. También evaluó las propuestas de inversión y financiamiento de la Sociedad valorando tanto sus factores de riesgo como su congruencia con el Plan Estratégico. El Comité recomendó presentar dicho presupuesto al Consejo de Administración, lo cual ocurrió y fue aprobado en la sesión del 11 de diciembre de 2020. Asimismo, en la sesión del Comité del 11 de diciembre de 2020 se aprobó el presupuesto anual para el ejercicio 2021.

III. En materia de Políticas, Reglamentos y Lineamientos.

El Comité fue informado de la propuesta para la ratificación de los reglamentos, políticas y lineamientos aplicables a OMA y sus Subsidiarias. También revisó la Política de Operaciones con Valores de la Sociedad y emitió opinión favorable, recomendando al Consejo de Administración su aprobación en la sesión del 11 de diciembre del mismo año. Destacó que los miembros del Consejo de Administración se adhirieron a las disposiciones del Código de Ética y Conducta en el Negocio en la sesión del 11 de diciembre de 2020.

Con todo lo anterior, a nombre de mis colegas miembros del Comité, a quienes agradezco su participación y compromiso, concluyo este informe. Estamos a su disposición para cualquier aclaración o comentario.

Atentamente,



Lic. Ricardo Maldonado Yáñez
Presidente del Comité de Prácticas Societarias,
Finanzas, Planeación y Sustentabilidad

c.c.p.: Lic. Luis Ignacio Solórzano Aizpuru, Miembro del Comité
Lic. Alejandro Ortega Aguayo, Miembro del Comité