

PROSPECTO DEFINITIVO. Los valores a ser emitidos conforme a este Prospecto han sido registrados en el Registro Nacional de Valores que lleva la CNBV, y no podrán ser ofrecidos ni vendidos fuera de los Estados Unidos Mexicanos, a menos que sea permitido por las leyes de otros países.

***DEFINITIVE PROSPECTUS.** The securities to be issued pursuant to this Prospectus have been registered at the National Registry of Securities maintained by the CNBV. They cannot be offered or sold outside of the United Mexican States unless it is permitted by the laws of other countries.*

OFERTA PÚBLICA PRIMARIA DE SUSCRIPCIÓN EN MÉXICO DE 125,513,903 ACCIONES (INCLUYENDO 16,371,378 ACCIONES ADICIONALES OBJETO DE LA OPCIÓN DE SOBRESIGNACIÓN) O 109,142,525 ACCIONES SIN INCLUIR LA OPCIÓN DE SOBRESIGNACIÓN, NOMINATIVAS, SERIE "ÚNICA", ESPECIALES, CON VALOR NOMINAL DE \$10.00 M.N. (DIEZ PESOS 00/100 MONEDA NACIONAL) CADA UNA (CADA UNA, UNA "ACCIÓN" Y EN CONJUNTO LAS "ACCIONES"), REPRESENTATIVAS DE LA PARTE VARIABLE DEL CAPITAL SOCIAL DE GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V. ("GRUPO AEROMÉXICO", LA "COMPAÑÍA" O LA "EMISORA").



GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.

MONTO TOTAL DE LA OFERTA PÚBLICA (CONSIDERANDO LA OPCIÓN DE SOBRESIGNACIÓN) \$3,890,930,993.00 M.N. (TRES MIL OCHOCIENTOS NOVENTA MILLONES NOVECIENTOS TREINTA MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y TRES PESOS 00/100 MONEDA NACIONAL)

CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA

Emisora: Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Precio de Colocación: \$31.00 M.N. (treinta y un Pesos 00/100 Moneda Nacional) por Acción.

Monto de la Oferta: \$3,890,930,993.00 M.N. (tres mil ochocientos noventa millones novecientos treinta mil novecientos noventa y tres Pesos 00/100 Moneda Nacional), considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación y \$3,383,418,275.00 M.N. (tres mil trescientos ochenta y tres millones cuatrocientos dieciocho mil doscientos setenta y cinco Pesos 00/100 Moneda Nacional), sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación.

Clave de Pizarra: "AEROMEX".

Tipo de Valor: Acciones nominativas, con valor nominal de \$10.00 M.N. (diez Pesos 00/100 Moneda Nacional) cada una, serie "Única", especiales, representativas de la parte variable del capital social de GRUPO AEROMÉXICO. Existen restricciones a los derechos corporativos otorgados a los accionistas extranjeros. Ver "Sección 1(c)(iv)(5) Información General – Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con las Acciones – Acciones".

Fecha de la Oferta: 14 de abril de 2011.

Fecha de Cierre del Libro: 13 de abril de 2011.

Fecha de Registro en la BMV: 14 de abril de 2011.

Fecha de Liquidación en la BMV: 19 de abril de 2011.

Recursos Netos para la Emisora: GRUPO AEROMÉXICO estima que recibirá aproximadamente \$3,750,821,017.01 M.N. (tres mil setecientos cincuenta millones ochocientos veintidós mil diecisiete Pesos 01/100 Moneda Nacional) como recursos netos de la Oferta, considerando la Opción de Sobreasignación, y aproximadamente \$3,259,802,462.34 M.N. (tres mil doscientos cincuenta y nueve millones ochocientos dos mil cuatrocientos sesenta y dos Pesos 34/100 Moneda Nacional), sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación.

Capital Social de la Emisora: Inmediatamente antes de la Oferta, el capital social total, suscrito y pagado de la Emisora está representado por un total de 584,859,326 acciones, de las cuales 5,000 representan a la parte fija y 584,854,326 a la parte variable. Después de la Oferta, el capital total, suscrito y pagado de la Emisora estará representado por un total de 710,373,229 acciones, que incluyen las 16,371,378 acciones materia de la Opción de Sobreasignación (de las cuales 5,000 representarán a la parte fija y 710,368,229 a la parte variable) o 694,001,851 acciones sin incluir la Opción de Sobreasignación (de las cuales 5,000 representarán a la parte fija y 693,996,851 a la parte variable). Las Acciones objeto de la Oferta (incluyendo la Opción de Sobreasignación) representan, inmediatamente después de la Oferta, aproximadamente el 12.93% del capital social total autorizado (incluyendo capital suscrito y pagado de la Emisora o 15.73% sin incluir la Opción de Sobreasignación).

Las resoluciones adoptadas por los accionistas de la Compañía el día 6 de abril de 2011 aprobaron la emisión de 260,075,413 acciones adicionales a las Acciones de la Oferta, que se conservarán en tesorería y podrán, sujeto a las restricciones de venta descritas en la Sección "2(c) La Oferta – Plan de Distribución", ser ofrecidas para suscripción (incluyendo su uso para el Plan de Opción de Acciones), con posterioridad o a la fecha de la Oferta. Las Acciones objeto de la Oferta (incluyendo la Opción de Sobreasignación) representan, inmediatamente después de la Oferta y considerando acciones en tesorería, aproximadamente el 12.93% del capital social total autorizado (incluyendo capital suscrito y pagado y autorizado no suscrito) de la Emisora o el 11.25% sin incluir la Opción de Sobreasignación.

En la Oferta, la Emisora ofrece para suscripción y pago 125,513,903 Acciones considerando las Acciones materia de la Opción de Sobreasignación, o 109,142,525 Acciones sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, en oferta pública inicial, a través de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. (la "BMV") (la "Oferta"). Las Acciones materia de la Oferta se liquidarán en México, en los términos del contrato de colocación celebrado por la Emisora con Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex ("Accival"), Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver, Deutsche Securities, S.A. de C.V., Casa de Bolsa (conjuntamente, los "Intermediarios Colocadores").

Opción de Sobreasignación: Para cubrir asignaciones en exceso, si las hubiere, Grupo Aeroméxico ha otorgado a los Intermediarios Colocadores una opción de sobreasignación respecto de 16,371,378 acciones adicionales (la "Opción de Sobreasignación") a un precio igual al precio de colocación. La Opción de Sobreasignación estará vigente por un plazo de treinta (30) días contados a partir de la Fecha de Registro en la BMV. Los Intermediarios Colocadores podrán ejercer la Opción de Sobreasignación, a un precio igual al precio de colocación en una sola ocasión. Los Intermediarios Colocadores podrán, pero no estarán obligados, a realizar operaciones de estabilización con el propósito de prevenir o retardar la disminución del precio de las Acciones en relación con la Oferta conforme a la legislación aplicable. De iniciar operaciones de estabilización, podrán interrumpirlas en cualquier momento. Los Intermediarios Colocadores actuarán por conducto de Accival.

La Oferta está sujeta a diversas condiciones resolutorias convenidas en el contrato de colocación celebrado por Grupo Aeroméxico con los Intermediarios Colocadores. En el supuesto de que se cumpla o se deje de cumplir cualquiera de dichas condiciones, según sea el caso, la Oferta podría quedar sin efecto.

Posibles Adquirentes: Las Acciones podrán ser adquiridas por personas físicas o morales cuando su régimen de inversión lo prevea expresamente.

Régimen Fiscal: El régimen fiscal aplicable a la enajenación de las Acciones por personas físicas y morales residentes en México y/o en el extranjero a través de la BMV está previsto, entre otros, en los Artículos 24, 60, 109, 154, 190 y demás disposiciones aplicables de la Ley del Impuesto sobre la Renta y de la Resolución Miscelánea Fiscal vigente. A partir de la Fecha de Registro en BMV, las Acciones podrán ser objeto de intermediación en la BMV. Los títulos que amparan las Acciones objeto de la Oferta estarán depositados en S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. ("Indeval").

INTERMEDIARIOS COLOCADORES LÍDERES



Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V.,
Casa de Bolsa, integrante del Grupo
Financiero Banamex



Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V.,
Grupo Financiero Actinver



Deutsche Securities, S.A. de C.V., Casa
de Bolsa

COLOCADORES COLÍDERES



Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer



Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Scotiabank Inverlat



Ixe Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Ixe Grupo Financiero



Casa de Bolsa Banorte, S.A. de C.V., Grupo Financiero Banorte



Interacciones Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Interacciones



Vector Casa de Bolsa, S.A. de C.V.

SINDICATO DE COLOCADORES

Vanguardia Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
Casa de Bolsa Arka, S.A. de C.V.
Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa
Casa de Bolsa Finamex, S.A.B. de C.V.
Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Casa de Bolsa
Masari Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
Intercom Casa de Bolsa, S.A. de C.V.

Las acciones representativas del Capital Social de GRUPO AEROMÉXICO se encuentran inscritas en el Registro Nacional de Valores ("RNV") con el número 3334-1.00-2011-001, y las acciones objeto de la Oferta cotizarán en la BMV. La inscripción en el RNV no implica certificación sobre la bondad de los valores, la solvencia de la Emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en este Prospecto, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes. El presente Prospecto se encuentra disponible con los Intermediarios Colocadores y en las páginas de Internet: www.bmv.com.mx, www.cnbv.gob.mx y www.aeromexico.com.mx

México, D.F., a 14 de abril de 2011

Autorización de la CNBV para la publicación No. 153/30668/2011 de fecha 11 de abril de 2011.

ÍNDICE

1) INFORMACIÓN GENERAL.....	6
(a) Glosario de términos y definiciones.....	6
(b) Resumen ejecutivo.....	11
(i) La Compañía.....	12
(ii) Mercado potencial del sector aéreo en México.....	15
(iii) Nuestras fortalezas y ventajas competitivas.....	17
(iv) Nuestra estrategia.....	23
(v) Resumen de Información Financiera y Operativa.....	27
(1) Información Financiera.....	27
(2) Información Operativa.....	28
(c) Factores de riesgo.....	28
(i) Factores de Riesgo Relacionados con la Compañía.....	29
(ii) Factores Relacionados con la Industria de la Aviación.....	34
(iii) Factores Relacionados con el Régimen Legal y Regulatorio.....	37
(iv) Riesgos Relacionados con las Acciones.....	39
(v) Factores Relacionados con Condiciones Económicas y Desastres Naturales en México.....	42
(d) Otros valores.....	44
(e) Documentos de carácter público.....	44
2) LA OFERTA.....	45
(a) Características de la oferta.....	45
(b) Destino de los fondos.....	50
(c) Plan de distribución.....	51
(d) Gastos relacionados con la oferta.....	56
(e) Estructura de capital después de la Oferta.....	57
(f) Nombres de las personas con participación relevante en la Oferta.....	58
(g) Dilución.....	59
(h) Información del Mercado de Valores.....	60
(i) Formador de mercado.....	60
3) LA EMISORA.....	61
(a) Historia y desarrollo de la Emisora.....	61
(i) Datos Generales.....	61
(ii) Antecedente inmediato de la Emisora.....	61
(iii) Evolución corporativa de la Emisora y sus Subsidiarias.....	61
(iv) Acontecimientos Recientes.....	65
(1) Reestructuración de SEAT, Aeromexpress y Alas de América.....	65
(2) Asamblea Anual Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroméxico.....	65
(3) Exitosa conclusión de negociaciones salariales entre Aeroméxico y sus sindicatos.....	65
(v) Principales inversiones.....	66

(vi) Productos individuales que representan el 10% o más de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico	66
(b) Descripción del negocio	67
(i) Actividad principal	67
(1) Actividad Principal	67
(2) Modelo de Negocios	68
(3) Nuestras fortalezas y ventajas competitivas	68
(4) Nuestra Estrategia	68
(5) Operaciones y rutas	68
(6) Flota	72
(7) Alianzas	74
(8) Programa Viajero Frecuente (Club Premier)	76
(9) Aeropuertos	77
(10) Subsidiarias principales	77
(11) Asociadas de Servicios	79
(12) Materias Primas y Proveedores	80
(13) Comportamiento Estacional de las Operaciones	81
(14) Seguridad y Mantenimiento	82
(15) Sistemas de Tecnología Informática y Reservaciones	83
(ii) Canales de distribución	84
(iii) Patentes, licencias, marcas y contratos relevantes	85
(1) Patentes y Marcas	85
(2) Concesiones y Permisos	85
(3) Contratos Operativos	86
(4) Arrendamiento de terrenos	87
(5) Arrendamiento de espacios en aeropuertos	87
(6) Otros contratos operativos	87
(7) Contratos de Seguros	87
(iv) Principales clientes	88
(v) Legislación aplicable y situación tributaria	88
(vi) Recursos humanos	89
(vii) Desempeño ambiental	90
(viii) Información del mercado y competencia	91
(1) Mercado Nacional de Transporte de Pasajeros	95
(2) Mercados Internacionales de Transporte de Pasajeros	96
(3) Mercados de Carga	96
(4) Mercado de Servicios Aéreos de Fletamento	97
(ix) Estructura corporativa	97
(x) Descripción de los principales activos	100

(xi)	Procesos judiciales, administrativos o arbitrales	100
(1)	Litigios fiscales	100
(2)	Reclamaciones ambientales	101
(3)	Investigación SkyTeam.....	101
(4)	Reclamación relacionada con carga.....	101
(5)	Demanda Aeroperú.....	101
(6)	Sentencia sobre Proceso Penal.....	101
(7)	Demanda pasajero.....	102
(8)	Demanda de Transportes Aeromar	102
(9)	Litigios laborales.....	102
(10)	SENEAM.....	102
(11)	Venta de Boletos en Asia.....	103
(xii)	Acciones representativas del capital social.....	103
(xiii)	Dividendos	106
4)	INFORMACIÓN FINANCIERA	107
(a)	Información financiera seleccionada.....	107
(b)	Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas.....	111
(c)	Informe de créditos relevantes	112
(d)	Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora	113
(i)	Resultados de la operación	114
(ii)	Situación financiera, liquidez y recursos de capital.....	121
(iii)	Control interno	124
(e)	Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas.....	125
(i)	Reserva para devolución de aviones.....	125
(ii)	Programa de pasajero frecuente.....	125
(iii)	Transportación vendida no utilizada y reconocimientos del ingreso por pasajes	125
(iv)	Contingencias	126
(v)	Deterioro del valor de recuperación de propiedades y equipo y otros activos de larga duración.....	126
5)	ADMINISTRACIÓN.....	127
(a)	Audidores externos	127
(b)	Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés.....	127
(c)	Administradores y accionistas.....	127
(d)	Estatutos sociales y otros convenios	140
6)	PERSONAS RESPONSABLES.....	146
7)	ANEXOS.....	154
(a)	Estados Financieros.....	154
(b)	Informe de los Auditores Independientes.....	155

(c) Opinión legal.....	156
(d) Título.....	157

Ningún intermediario, apoderado para celebrar operaciones con el público o cualquier otra persona, ha sido autorizada para proporcionar información o hacer cualquier declaración que no esté contenida en este documento. Como consecuencia de lo anterior, cualquier información o declaración que no esté contenida en este documento deberá entenderse como no autorizada por la Emisora, ni por Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex, Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver, ni por Deutsche Securities, S.A. de C.V., Casa de Bolsa.

Los estados financieros anexos forman parte integral de este Prospecto.

PROYECCIONES Y DECLARACIONES A FUTURO

Este Prospecto contiene proyecciones y declaraciones a futuro. Ejemplos de dichas proyecciones y declaraciones incluyen, sin limitación: (i) declaraciones relativas a los resultados de operaciones y situación financiera de la Compañía; (ii) declaraciones de planes, objetivos o metas, incluyendo aquellas relacionadas con nuestras operaciones; y (iii) declaraciones de suposiciones subyacentes a dichas declaraciones. Se pretende que palabras tales como “intenta”, “anticipa”, “cree”, “podría”, “estima”, “espera”, “pronostica”, “aconseja”, “pretende”, “puede”, “planea”, “potencial”, “predice”, “busca”, “debería”, “será” así como expresiones similares que tengan como propósito identificar las proyecciones y declaraciones a futuro, pero no son los únicos medios para identificar dichas proyecciones y declaraciones.

Por su propia naturaleza, las proyecciones y declaraciones a futuro conllevan riesgos e incertidumbres inherentes, tanto generales como específicos, y existen riesgos de que las predicciones, pronósticos, proyecciones y otras declaraciones a futuro no se logren. Advertimos a los inversionistas que un número importante de factores podrían causar que los resultados actuales difieran significativamente de los planes, objetivos, expectativas, estimaciones e intenciones expresas o implícitas en dichas proyecciones y declaraciones, incluyendo los siguientes factores:

- Las condiciones generales económicas, políticas y de negocios en México y en los demás mercados en que operamos;
- los efectos de los mercados financieros globales y las crisis económicas;
- competencia en nuestra industria y mercados;
- las expectativas y estimados de la administración en relación con nuestro desempeño financiero futuro y nuestros planes y programas de financiamiento;
- limitaciones en nuestro acceso a fuentes de financiamiento en términos competitivos;
- nuestra habilidad para pagar nuestra deuda;
- nuestros planes de gastos de capital;
- el desempeño de los mercados financieros y nuestra habilidad para refinanciar nuestras obligaciones financieras, según sea necesario;
- variaciones en los tipos de cambio, tasas de interés de mercado o la tasa de inflación;
- reglamentaciones gubernamentales existentes y futuras, incluyendo controles de capacidad de tráfico aéreo;
- aumentos en los costos de combustibles, costos de mantenimiento y primas de seguros;
- cambios en los precios en los mercados, en la demanda y preferencias de los consumidores y condiciones competitivas;
- fluctuaciones cíclicas y de temporalidad en nuestros resultados de operación;
- defectos o problemas mecánicos con nuestras aeronaves;
- nuestra habilidad para implementar nuestra estrategia;
- sucesos en la infraestructura de la aviación civil en México, incluyendo controles de tráfico aéreo, espacio aéreo e infraestructura aeroportuaria;
- incrementos en los precios de los proveedores;
- reclamaciones por responsabilidad civil;
- la falla de nuestro sistema de tecnología de la información incluyendo sistemas de datos y comunicaciones;
- el efecto de modificaciones a los principios de contabilidad, nueva legislación, la intervención de las autoridades regulatorias, las circulares del gobierno y la política monetaria o fiscal en México; y
- los factores de riesgo que se incluyen en la Sección “*1(c) Información General – Factores de Riesgo*” que comienza en la página 28.

Si uno o más de estos factores o incertidumbres se materializaran, o si los supuestos subyacentes resultaran incorrectos, los resultados reales podrían variar sustancialmente de aquellos que se describen en el presente Prospecto como anticipados, considerados, estimados, esperados, pronosticados o pretendidos.

Los inversionistas potenciales deben leer las secciones de este Prospecto que se titulan “Resumen Ejecutivo”, “Factores de Riesgo”, “Información Financiera” y “Administración” para una explicación detallada de los factores que pudieran afectar el rendimiento de la Compañía en el futuro, así como de los mercados en los que operamos.

A la luz de estos riesgos, incertidumbres y suposiciones, los acontecimientos futuros descritos en este Prospecto

podrían no realizarse. Estas declaraciones a futuro se expresan únicamente respecto de la fecha de este Prospecto y no asumimos obligación alguna de actualizar o revisar proyección o declaración a futuro alguna, ya sea como resultado de nueva información o eventos o acontecimientos futuros. Periódicamente surgen factores adicionales que afectan nuestro negocio y no nos es posible predecir la totalidad de esos factores, ni podemos evaluar el impacto de la totalidad de dichos factores en nuestro negocio o en qué medida cualquier factor o combinación de factores puede provocar que los resultados actuales difieran sustancialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración a futuro. A pesar de que creemos que los planes, intenciones y expectativas reflejadas en o sugeridas por dichas declaraciones a futuro son razonables, no podemos asegurar que esos planes, intenciones o expectativas serán alcanzados. Adicionalmente, los inversionistas potenciales no deberán interpretar declaraciones respecto de tendencias o actividades pasadas como seguridad de que esas tendencias o actividades continuarán en el futuro. Todas las declaraciones a futuro, escritas, orales y electrónicas que nos puedan ser atribuidas o a personas actuando en nuestra representación se encuentran expresamente calificadas en su totalidad por esta declaración cautelar.

PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA

Salvo que se especifique o el contexto requiera lo contrario, las referencias en este Prospecto a “Grupo Aeroméxico”, “la Compañía”, “la Sociedad”, “la Emisora”, “nosotros”, “el Grupo” y “nuestro(a)” se refieren a Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

Estados Financieros.

Este Prospecto incluye los estados financieros consolidados auditados de Grupo Aeroméxico y sus subsidiarias para los ejercicios 2010, 2009 y 2008 preparados de conformidad con las Normas de Información Financiera en México (“NIF Mexicanas”) y sus notas respectivas. Ver Sección “4 – Información Financiera”.

La información financiera que se desprende de los Estados Financieros incluida en este Prospecto ha sido preparada de conformidad con las NIF Mexicanas.

A partir del 1 de enero del 2008, de acuerdo con la nueva NIF B-10 “Efectos de la inflación”, la contabilidad inflacionaria únicamente es aplicable durante periodos de alta inflación, que se definen por la NIF B-10 como aquellos periodos en los cuales la inflación acumulada de los tres años anteriores sea igual o superior al 26%, y por consecuencia, la información financiera del periodo a partir de dicha fecha se presenta en cifras nominales; mientras que las cifras de los estados financieros para los periodos anteriores al 1 de enero de 2008 se presentan en Pesos constantes al 31 de diciembre de 2007, siendo esta la última fecha en que la contabilidad inflacionaria fue aplicada bajo el método integral de reconocimiento de los efectos de la inflación por última vez, conforme al anterior Boletín B-10 “Reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera”

UAFIDA y UAFIDAR

La referencia a “UAFIDA” es a las utilidades obtenidas antes de los siguientes conceptos: depreciación y amortización, otros gastos, resultado integral de financiamiento, participación en los resultados de compañías asociadas, impuestos a la utilidad y participación no controladora. La UAFIDA no debe ser interpretada como una alternativa al (i) indicador de ingreso neto del desempeño operativo de nuestra Compañía, o (ii) flujo de efectivo de operaciones como medida de nuestra liquidez. Ver Sección “4 – Información Financiera”.

Por otro lado, “UAFIDAR” significa utilidad antes del gasto en renta de equipo de vuelo, depreciación y amortización, otros gastos, resultado integral de financiamiento, participación en los resultados de compañías asociadas, impuestos a la utilidad y participación no controladora. La UAFIDAR es una medida ampliamente usada en la industria de la aviación para mostrar los resultados operativos de la empresa y que permite hacer comparaciones con otras aerolíneas; con diferentes estrategias de financiamiento de su flota y su correspondiente efecto en el pago de arrendamiento de aviones incluidos en las inversiones en activos. La UAFIDAR no representa fondos disponibles para cualquier uso ni una fuente de liquidez y no representa y no debe ser considerada como una alternativa de la utilidad neta o recursos generados por (utilizados en) la operación.

Indicadores relevantes de la industria

Existen diversos indicadores utilizados comúnmente en la industria aeronáutica para medir el desempeño operativo y financiero de una aerolínea. Por el lado de los ingresos, se encuentran las variables de tráfico por kilómetro; y por el lado de los costos, el costo por unidad de producción.

- El tráfico o demanda se mide a partir del factor de RPK (*Revenue Passenger Kilometers*, “RPK”). Cada RPK equivale a un pasajero transportado un kilómetro (en el caso de transporte de carga, se define como las toneladas de carga transportadas, – distinto del equipaje de pasajeros – multiplicado por la distancia de la ruta). El total de pasajeros-kilómetro es igual al producto del número de pasajeros pagados transportados por la distancia recorrida. Este factor asume que cada pasajero contabilizado pagó por el viaje (se excluyen a los pasajeros transportados con boletos beneficio).

Por su parte, la producción por costo unitario deriva de los ASKs y de los costos operativos:

- “ASKs” significa *Available Seat Kilometer*, la unidad de capacidad de la aerolínea. Equivale a un asiento ofrecido un kilómetro esté o no ocupado. Los ASKs son el número de asientos ofrecidos en un vuelo multiplicado por la distancia de la ruta. Entre más larga sea la ruta, mayor será la producción aún cuando los aviones tengan el mismo número de asientos.
- “Factor de Ocupación” equivale a los RPKs como porcentaje de los ASKs y es una medida clave para medir con qué eficiencia la aerolínea está utilizando su capacidad. Es importante destacar que en una sola ruta, el Factor de Ocupación equivale al número de pasajeros transportados como porcentaje de los asientos disponibles.

Otros indicadores relevantes incluyen:

- “Costo por ASK” (CASK) significa la razón costos operativos/ASKs y equivale al costo por unidad de producción.
- “Costo por ASK sin Combustible” significa la razón costos operativos/ASKs sin tomar en consideración los costos de combustible.
- “Margen UAFIDAR” significa la razón de UAFIDAR respecto a los ingresos de operación. Esta razón se expresa como un porcentaje relativo a los ingresos de operación.
- “Margen Neto” significa la razón de Utilidad (pérdida) neta consolidada respecto a los ingresos de operación. Esta razón se expresa como un porcentaje relativo a los ingresos de operación.

Moneda e Información Adicional

Salvo que en el presente se señale lo contrario, la información financiera que aparece en este Prospecto es presentada en pesos mexicanos. En este Prospecto las referencias a “\$”, “pesos” “Ps\$” o “Ps” son a pesos mexicanos y las referencias a “dólares de los EUA”, “dólares” o “EUA” se refieren a dólares de los Estados Unidos.

Tomando en consideración las características de las operaciones de la Sociedad (incluyendo flujos de efectivo recibidos o erogados, transacciones de venta o gasto devengadas y registradas, financiamientos, etc.), la Sociedad ha determinado de conformidad con lo señalado en la NIF B-15 que su moneda funcional son los dólares de los Estados Unidos, la cual difiere de su moneda de informe o registro (pesos mexicanos). En virtud de lo anterior, de conformidad con lo señalado en la NIF B-15, Grupo Aeroméxico ha convertido sus Estados Financieros para reconocer los efectos de su moneda funcional en la moneda de registro utilizando un tipo de cambio: (i) de cierre, de Ps\$12.37 por dólar para 2010, Ps\$13.08 por dólar para 2009 y Ps\$13.82 por dólar para 2008, e (ii) histórico para las partidas no monetarias y capital contable.

Los totales en algunas de las tablas en este Prospecto podrían diferir de la suma de los importes individuales en dichas tablas debido al redondeo.

Las referencias a los diferenciales se refieren a las cantidades porcentuales que representan la diferencia entre dos tasas de interés o valores de operación, según lo requiera el contexto.

En este Prospecto, donde la información se presenta en miles, millones o miles de millones de pesos o miles, millones o miles de millones de dólares, los montos menores que un mil, un millón, o mil millones, según sea el caso, han sido redondeados salvo que se especifique lo contrario. Todos los porcentajes han sido redondeados al porcentaje más cercano, un décimo de uno por ciento o un centésimo de uno por ciento, según el caso. En algunos casos, los importes y porcentajes presentados en las tablas de este Prospecto podrían no coincidir debido a dichos ajustes de redondeo o truncado.

Salvo que se especifique lo contrario, todas las unidades de superficie indicadas en este Prospecto se expresan en metros cuadrados.

Industria e Información de Mercado

La información de mercado así como otra información estadística (distinta a la relativa a nuestros resultados financieros y desempeño) que se utilizan a lo largo de este Prospecto, están fundamentadas en publicaciones de la industria independientes, publicaciones gubernamentales, informes de empresas de investigación de mercado u otras fuentes independientes publicadas, incluyendo MIDT (*Marketing Information Data Tapes*), OAG Aviation, la SCT, DGAC y la FAA, entre otros.

Cierta información se basa también en nuestras estimaciones, las cuales se derivan de nuestra revisión de encuestas internas y análisis, así como también de fuentes independientes. Aunque consideramos que estas fuentes son confiables, no hemos verificado la información de manera independiente y no podemos garantizar su exactitud o exhaustividad. Adicionalmente, estas fuentes podrían utilizar definiciones distintas de los mercados de referencia a aquellos que presentamos. Se pretende que la información relativa a nuestra industria provea una orientación general, pero es inherentemente imprecisa. Aunque consideramos que estas estimaciones se obtuvieron razonablemente, usted no debe confiar irrestrictamente en las estimaciones, ya que son inherentemente inciertas.

1) INFORMACIÓN GENERAL

(a) Glosario de términos y definiciones

“Acciones”:	Significa las Acciones Serie “Única”, especiales, con valor nominal de \$10.00 cada una, representativas del capital social de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
“Accival”:	Significa Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex.
“Actinver”:	Significa Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver.
“Aerocaribe”:	Significa Aerovías Caribe, S.A. de C.V. y Aerocozumel, S.A. de C.V. La información relativa a dichas sociedades, se presenta bajo Aerocaribe como aerolínea regional.
“Aerolíneas de Grupo Aeroméxico”:	Significa Aeroméxico, Aeroméxico Connect y AM Travel, según dichos términos se definen en el presente documento.
“Aeroméxico”:	Significa Aerovías de México, S.A. de C.V.
“Aeroméxico Connect”:	Significa Aerolitoral, S.A. de C.V.
“Aeromexpress”:	Significa Aeromexpress, S.A. de C.V.
“Aeronaves”:	Significa Aeronaves de México, S.A. de C.V.
“Aeroperú”:	Significa Empresa de Transporte Aéreo del Perú, S.A.
“Aerosys”:	Significa Aerosys, S.A. de C.V.
“AICM”:	Significa el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez”, concesionado a la sociedad Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
“Alas de America”:	Significa Centro de Capacitación Alas de América, S.A. de C.V.
“AM Travel”:	Significa Servicio Mexicano de Vuelos de Fletamento, S.A. de C.V.
“ASA”:	Significa Aeropuertos y Servicios Auxiliares, organismo público descentralizado creado mediante Decreto Presidencial de fecha 10 de junio de 1965, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de junio de 1965, responsable de la operación, construcción, suministro de combustible y administración de aeropuertos.

“ASSA”:	Significa Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México.
“ASKs”:	Tiene el significado que le atribuye a dicho término en la sección “ <i>PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA</i> ”.
“ASPA”:	Significa Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México
“Aviacsa”:	Significa Consorcio Aviacsa, S.A. de C.V.
“BMV”:	Significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“CFC”:	Significa la Comisión Federal de Competencia.
“Circular Única”:	Significa las Disposiciones de Carácter General Aplicables a Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores expedidas por la CNBV y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas.
“Club Premier”:	Significa el programa de viajero frecuente de Grupo Aeroméxico.
“CMA”:	Significa Corporación Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.
“CNBV”:	Significa la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“Código Compartido”:	Significa el acuerdo comercial mediante el cual una aerolínea comercializa bajo su propio código, vuelos operados por otra aerolínea.
“Consorcio Aeroméxico”	Significa Consorcio Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (antes Cintra, S.A. de C.V.).
“Costo por ASK”:	Tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la sección “ <i>PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA</i> ”.
“Costo por ASK sin Combustible”:	Tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la sección “ <i>PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA</i> ”.
“Deutsche”:	Significa Deutsche Securities, S.A. de C.V., Casa de Bolsa.
“DGAC”:	Significa la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependiente de la SCT.
“Dólar”, “dólares”, “EU\$”:	Significa la moneda de curso legal en los Estados Unidos.

“DOT”:	Significa <i>Department of Transportation</i> o Departamento de Transporte de los Estados Unidos.
“EMA”:	Significa Empresa de Mantenimiento Aéreo, S.A. de C.V.
“Estados Financieros”:	Significa los estados financieros consolidados auditados y sus notas respectivas de Grupo Aeroméxico y sus subsidiarias para los ejercicios 2010, 2009 y 2008 preparados de conformidad con las NIF Mexicanas.
“Estados Unidos”, “E.U.A.”:	Significa los Estados Unidos de América.
“Estatutos”:	Significa los estatutos sociales de Grupo Aeroméxico.
“FAA”:	Significa la <i>U.S. Federal Aviation Administration</i> o Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos.
“Factor de ocupación”:	Tiene el significado que le atribuye a dicho término en la sección “ <i>PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA</i> ”.
“Groupe Aeroplan”:	Significa Groupe Aeroplan Inc.
“Grupo Aeroméxico”, “GAM”, la “Compañía”, la “Emisora” o la “Sociedad”:	Significa Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
“Grupo Mexicana”:	Significa Grupo Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.
“Grupo Posadas”:	Significa Grupo Posadas, S.A. de C.V.
“HP Enterprise Services”:	Significa Hewlett – Packard México, S. de R.L. de C.V., compañía con la cual Aeroméxico tienen celebrado un contrato de prestación de servicios para la operación de sistemas informáticos.
“Hub”:	Significa una estación o terminal cuya función es ser centro de distribución de pasajeros, al coordinar los horarios de múltiples vuelos para facilitar conexiones.
“IATA”:	Significa <i>International Air Transportation Association</i> .
“IFRS”:	Significa las Normas Internacionales de Información Financiera, por sus siglas en inglés.
“IMCP”:	Significa el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.
“Independencia”:	Significa Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas

Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos.

“Indeval”:	Significa la S.D. Indeval, S.A. de C.V., Institución para el Depósito de Valores.
“INPC”:	Significa Índice Nacional de Precios al Consumidor.
“Inplants”:	Significa las oficinas de ventas situadas físicamente en las instalaciones de otras organizaciones, las cuales prestan servicios de venta de productos.
“IOSA”	Significa <i>IATA Operational Safety Audit</i> .
“IPAB”:	Significa el Instituto para la Protección al Ahorro Bancario.
“ISR”:	Significa el Impuesto Sobre la Renta.
“ISRC”:	Significa Integración y Supervisión de Recursos Corporativos, S.A. de C.V. (antes Aeroméxico Cap, S.A. de C.V.)
“Intermediarios Colocadores Líderes”:	Significa, conjuntamente, Accival, Actinver y Deutsche.
“Itinerario”:	Significa el programa de salidas y llegadas con los horarios y frecuencias de los vuelos regulares de una aerolínea.
“ITR”:	Significa Turborreactores, S.A. de C.V.
“JAA”:	Significa <i>Joint Aviation Authorities</i> , autoridad regulatoria aeronáutica de la Unión Europea.
“LMV”:	Significa la Ley del Mercado de Valores.
“Mexicana”:	Significa Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.
“México”:	Significa los Estados Unidos Mexicanos.
“NAFIN”:	Significa Nacional Financiera, S.N.C.
“NIC”:	Significa las Normas de Contabilidad Internacional.
“NIF Mexicanas”:	Significa las Normas de Información Financiera en México.
“NIIF”:	Significa las Normas Internacionales de Información Financiera.
“Oferta de Intercambio”:	Significa la oferta pública de compra y suscripción recíproca realizada por Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V. a los tenedores de acciones de

	Aeroméxico y CMA en 1996.
“PEMEX”:	Significa Petróleos Mexicanos.
“Peso”, “pesos”, “Ps”, “Ps\$” o “\$”:	Significa la moneda de curso legal en México.
“PLM”:	Significa Premier Loyalty & Marketing, S.A.P.I. de C.V.
“PTU”:	Significa la Participación de los Trabajadores en las Utilidades.
“RNV”:	Significa el Registro Nacional de Valores de la CNBV.
“RPK”:	Tiene el significado que le atribuye a dicho término en la sección “ <i>PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA</i> ”.
“Sabre”:	Significa Sabre Sociedad Tecnológica, S. de R.L. de C.V.
“SCT”:	Significa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
“SEAT”:	Significa el Fideicomiso número F/0636 por medio del cual se proporcionan servicios de apoyo en tierra a las Aerolíneas de la Emisora.
“SEMARNAT”:	Significa Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“SENEAM”:	Significa Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, un órgano desconcentrado de la SCT.
“Servicios Corporativos”:	Significa Servicios Corporativos Aeroméxico, S.A. de C.V. (antes, Servicios Corporativos Cintra, S.A. de C.V.).
“SHCP”:	Significa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“SICOPSA”:	Significa Sistemas Corporativos de Personal, S.A. de C.V.
“Slot”:	Significa el horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario.
“SNTTASS”:	Significa Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportes, Transformación, Aviación Servicios y Similares.
“STIA”:	Significa Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana.
“Subsidiarias”	Tienen el significado que se les atribuye en las NIF Mexicanas.

“UAFIDA”:
Tiene el significado que le atribuye a dicho término en la sección “*PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA*”.

“UAFIDAR”:
Tiene el significado que le atribuye a dicho término en la sección “*PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA*”.

Códigos de Aeropuertos (Nacionales):

ACA – Acapulco	MTY – Monterrey
AGS – Aguascalientes	MXL – Mexicali
BJX – Bajío (León)	MZT – Mazatlán
CEN – Ciudad Obregón	NLD – Nuevo Laredo
CJS – Ciudad Juárez	OAX – Oaxaca
CME – Ciudad del Carmen	PAZ – Poza Rica
CPE – Campeche	PVR – Puerto Vallarta
CUL – Culiacán	REX – Reynosa
CUN – Cancún	QRO – Querétaro
CUU – Chihuahua	SJD – San José del Cabo
DGO – Durango	SLP – San Luis Potosí
GDL – Guadalajara	TAM – Tampico
HMO – Hermosillo	TAP – Tapachula
LAP – La Paz	TIJ – Tijuana
LMM – Los Mochis	TRC – Torreón
MAM – Matamoros	TGZ – Tuxtla Gutiérrez
MEX – Ciudad de México	VER – Veracruz
MID – Mérida	VSA – Villahermosa
MLM – Morelia	ZCL – Zacatecas
MTT – Minatitlán	ZIH – Zihuatanejo

Códigos de Aeropuertos (Internacionales):

BCN – Barcelona, España	MIA – Miami, Estados Unidos
BOG – Bogotá, Colombia	NRT – Narita, Japón
CDG – Paris, Francia	ONT – Ontario, Estados Unidos
DEN – Denver, Estados Unidos	ORD – Chicago, Estados Unidos
EZE – Buenos Aires, Argentina	PHX – Phoenix, Estados Unidos
GRU – Sao Paulo, Brasil	PVG – Shanghai, China
IAH – Houston, Estados Unidos	SAT – San Antonio, Estados Unidos
HAV – La Habana, Cuba	SAP – San Pedro Sula, Honduras
JFK – Nueva York, Estados Unidos	SCL – Santiago de Chile, Chile
LAS – Las Vegas, Estados Unidos	SFO – San Francisco, Estados Unidos
LAX – Los Angeles, Estados Unidos	SJO – San José, Costa Rica
LIM – Lima, Perú	YUL – Montreal, Canadá
MAD – Madrid, España	
MCO – Orlando, Estados Unidos	

(b) Resumen ejecutivo

La información contenida en este resumen ejecutivo fue seleccionada y obtenida de este Prospecto. El resumen ejecutivo no incluye toda la información que debe ser considerada por el inversionista. El Prospecto debe leerse en su totalidad, incluyendo los factores de riesgo (ver Sección “1(c) Información General – Factores de Riesgo”) y los estados financieros consolidados de la Compañía que se adjuntan a este Prospecto. Salvo que se especifique o el contexto requiera lo contrario, las referencias en este Prospecto a “Grupo Aeroméxico”, “la Compañía”, “la Sociedad”, “la Emisora”, “nosotros”, y “nuestro(a)” se refieren a Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

(i) La Compañía

Como se describe a continuación y, a mayor detalle, en la Sección “3(b)(ix) La Emisora – Descripción del Negocio – Estructura corporativa”, Grupo Aeroméxico es a la fecha la sociedad controladora de diversas sociedades, incluyendo algunas que prestan servicios públicos de transportación aérea de personas y bienes (incluyendo servicios de fletamento y carga) dentro y fuera de México.

Las aerolíneas de Grupo Aeroméxico integran la red de rutas más extensa en el mercado nacional. Adicionalmente, la sólida estructura de rutas de Grupo Aeroméxico le permite ofrecer servicios entre los principales destinos en México y los más importantes centros de negocios y turísticos en Estados Unidos, Canadá, Europa, Asia, Sudamérica y Centroamérica. A través de nuestra extensa red, durante 2010 se transportaron casi 11.6 millones de pasajeros en México y en el extranjero, lo que representa el mayor número de pasajeros transportados por una aerolínea mexicana en ese periodo.

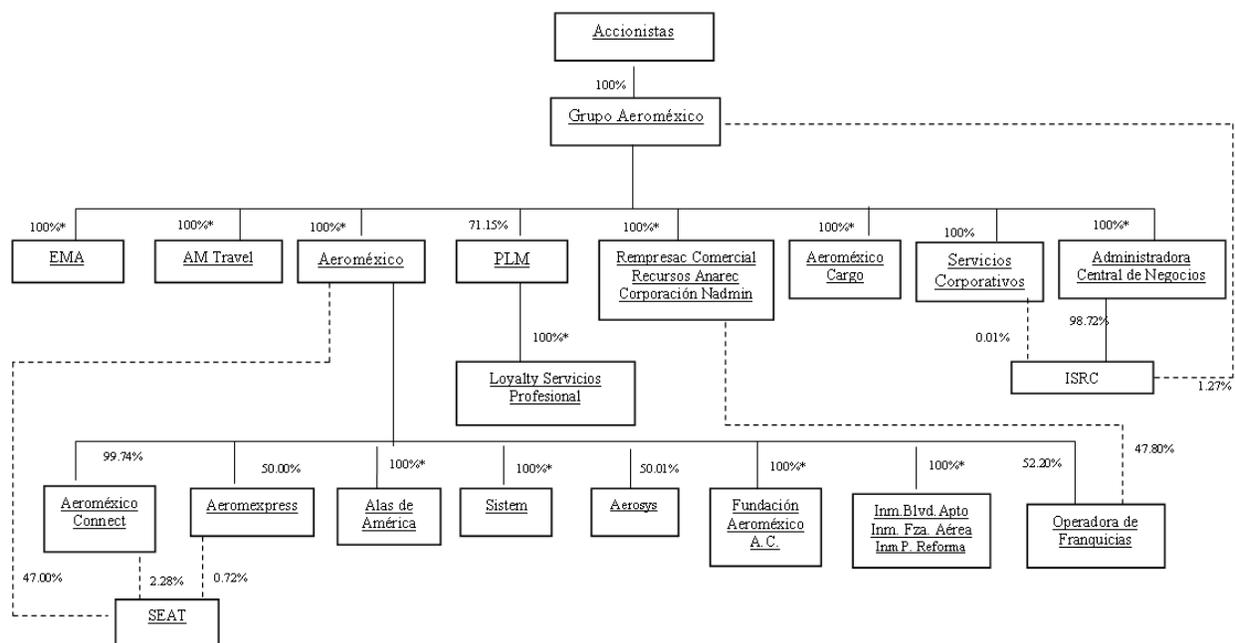
En octubre de 2007, el 100% de las acciones de Consorcio Aeroméxico fueron adquiridas por un importante grupo de inversionistas mexicanos y por una subsidiaria indirecta de Citigroup Inc. a través de una oferta pública de adquisición en la BMV. Como parte de dicha adquisición, Grupo Aeroméxico dejó de ser subsidiaria de Consorcio Aeroméxico. Desde la fecha de adquisición, los nuevos accionistas han inyectado a la Compañía alrededor de \$2,800 millones de pesos en efectivo como nuevas aportaciones al capital. Ver Sección “3(a)(iii) La Emisora – Historia y desarrollo de la Emisora – Evolución corporativa de la Emisora y sus Subsidiarias”.

Grupo Aeroméxico participa, directa o indirectamente, en el capital social de las siguientes sociedades cuyo objeto se describe a más adelante. Ver Sección “3(b)(ix) La Emisora – Descripción del Negocio – Estructura corporativa”.

Durante todo 2010, la Compañía tuvo ingresos de operación consolidados totales de \$28,080 millones de pesos, una utilidad de operación consolidada de \$2,704 millones de pesos y una utilidad neta consolidada equivalente a \$2,382 millones de pesos. Ver Sección “4(a) Información Financiera – Información Financiera Seleccionada”.

Al 31 de diciembre de 2010, Grupo Aeroméxico prestaba servicios de itinerario a 40 destinos nacionales y a 26 destinos internacionales, incluyendo 13 en los Estados Unidos y Canadá, 3 en Europa, 5 en Sudamérica, 2 en Asia y 3 en Centroamérica y el Caribe, con una flota operativa de 97 aviones jet (4 B777, 6 B767, 38 B737, 7 Embraer EMB190, 39 Embraer ERJ-145 y 3 McDonnell Douglas MD83). Además, a través de las alianzas de las cuales Aeroméxico es miembro y de los contratos de código compartido celebrados con otras aerolíneas, Grupo Aeroméxico ofrece a sus pasajeros acceso a servicios de transportación en destinos alrededor del mundo.

Al 31 de diciembre de 2010, Grupo Aeroméxico registra una plantilla laboral de 10,433 personas, la gran mayoría de los cuales se dedican a funciones de ventas, manejo de operaciones y funciones administrativas, relacionadas con la operación. Aproximadamente el 69% de la fuerza de trabajo de Grupo Aeroméxico está afiliada a algún sindicato.



* El 0.01% de participación en estas empresas lo tiene Servicios Corporativos.

Al 31 de diciembre de 2010, la participación de Grupo Aeroméxico en el mercado nacional de pasajeros fue de aproximadamente 36.3%, y en el mercado internacional de pasajeros de y hacia México (provenientes de y con destino a E.U.A., Canadá, Centroamérica y el Caribe, Sudamérica, Europa y Asia) de aproximadamente 10.2%, con base en número de pasajeros transportados¹. Las participaciones de mercado² de Grupo Aeroméxico durante los primeros nueve meses de 2010 en los mercados nacional e internacional fueron de 33% y 9%, respectivamente. Mientras que para el último trimestre de 2010, las participaciones de Grupo Aeroméxico en los mercados nacional e internacional fueron 45% y 13%, respectivamente³.

Grupo Aeroméxico ha desarrollado diversas estrategias operativas y comerciales durante su historia para atender las cambiantes necesidades del mercado de la aviación en México. Algunos aspectos relevantes de la historia de la compañía incluyen:

- 1934: Aeronaves de México, S.A. de C.V. empezó a operar su primera ruta México-Acapulco.
- 1957: Aeronaves empezó a volar a los Estados Unidos, y subsecuentemente expandió sus operaciones con vuelos a España y Francia.
- 1989: Aeroméxico y Mexicana decidieron crear la compañía de carga Aeromexpress para prestar servicios de transportación aérea nacional e internacional de todo tipo de mercancías y servicios de mensajería y paquetería.
- 1990: Aeroméxico lanza su “Clase Premier”, un servicio diferenciado de atención de pasajeros que de inmediato tuvo aceptación favorable por parte de sus clientes.

¹ Fuente: DGAC.

² Participación de mercado nacional primeros nueve meses del año: Mexicana 25%, Interjet 14%, Volaris 14% y otras 14%; cuarto trimestre de 2010: Interjet 22%, Volaris 17% y otras 16%. Participación de mercado internacional primeros nueve meses del año: United 17%, Mexicana 16%, American Airlines 12% y otras 46%; cuarto trimestre de 2010: United 20%, American Airlines 14% y otras 53%.

³ Fuente: DGAC.

- 1992: Aeroméxico incorporó a su oferta de servicios los paquetes Gran Plan, incluyendo hospedaje y alimentos, transportación terrestre y otros servicios en un mismo producto.
- 1994: Aeroméxico firma una alianza estratégica con Delta Airlines.
- 1999: Aeroméxico lanzó su página de Internet *www.aeromexico.com*.
- 2000: junto con Air France, Delta Airlines y Korean Air, fundó la alianza SkyTeam, la cual está integrada hoy en día, además de Aeroméxico, por Aeroflot, Air Europa, Air France/KLM, Alitalia, China Southern, Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, Korean Air, Tarom y Vietnam Airlines. Adicionalmente, la alianza cuenta como miembros adherentes en proceso de obtención de su membresía completa a China Eastern, Shanghai Airlines, China Airlines, Garuda Indonesia y Aerolíneas Argentinas.
- 2003: Aeroméxico comenzó su proceso de renovación y homogeneización de flota, incorporando aviones Boeing B737 de nueva generación equipados con *winglets*, con lo cual obtuvo importantes beneficios operativos y le permitió ofrecer un producto superior a sus pasajeros al lograr ahorros significativos y mayor alcance de vuelos.
- 2004: Aeroméxico Connect incorporó a su flota los primeros jets regionales de 50 pasajeros (Embraer ERJ 145). A la fecha, la flota de 39 ERJ145 de Aeroméxico Connect es la mayor en su clase en Latinoamérica.
- 2005: Aeroméxico se convirtió en la primera aerolínea en México en recibir el certificado IOSA, el cual tiene como objetivo certificar, por un despacho especializado e independiente, a aquellas aerolíneas que se apeguen a estrictos estándares de seguridad a nivel internacional.
- 2006: se incorporó a la flota de Aeroméxico el primer Boeing B777 permitiendo reforzar las operaciones en Europa y Sudamérica, y se inició la operación de la ruta a Tokio. De igual forma, Aeroméxico se convirtió en la primera aerolínea en Latinoamérica en adquirir derechos para incorporar a su flota el nuevo avión Boeing 787 Dreamliner.
- 2007: se incorporaron a la flota jets de 99 pasajeros Embraer EMB 190 para ser operados por Aeroméxico Connect. En 2007 también se incorporaron las rutas México-Buenos Aires y México-Barcelona al itinerario de Aeroméxico.
- 2008: Grupo Aeroméxico expandió sus operaciones en Asia incorporando la ruta a Shanghai y, aprovechando el creciente mercado de vuelos de fletamento, creó la nueva aerolínea AM Travel.
- 2009: A raíz de la contingencia por la propagación del virus de la influenza AH1N1 en México, se adoptaron diversas medidas incluyendo la renegociación con los arrendadores de aeronaves de la Compañía para redimensionar el tamaño de la flota y re-calendarizar las fechas de pagos de diversos arrendamientos. Dichas negociaciones concluyeron en el mismo año 2009.
- 2010: Grupo Aeroméxico abrió nuevas rutas a La Habana, San José de Costa Rica, Bogotá y Montreal, así como a nuevos destinos dentro de la República Mexicana e incrementó sus frecuencias en los principales destinos de la red como Guadalajara, Monterrey, Tijuana, Cancún, Nueva York (JFK) y Buenos Aires, entre otras. Ante oportunidades del mercado, se incrementó la utilización de la flota y se incorporaron rápidamente nuevos equipos para capitalizar dichas oportunidades.

En septiembre de 2010 Grupo Aeroméxico firmó una alianza con Groupe Aeroplan, compañía líder a nivel global en administración de programas de lealtad, para potenciar el programa “Club Premier”. A través de esta alianza, Groupe Aeroplan adquirió una posición minoritaria en la sociedad PLM, la cual se encarga de la operación del programa de viajero frecuente Club Premier de Aeroméxico. El valor razonable determinado para PLM al momento de la transacción entre Groupe Aeroplan y Grupo Aeroméxico es de 170 millones de dólares. Ver Sección “3(b)(i)(8) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal – Programa Viajero Frecuente (Club Premier)” y Sección “3(b)(i)(7) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal – Alianzas – Alianzas Globales.

Derivado de la transacción mencionada en el párrafo anterior, Grupo Aeroméxico y Groupe Aeroplan celebraron diversos acuerdos para administrar conjuntamente a PLM y que de acuerdo al reconocimiento bajo las IFRS, en particular la NIC 27 y la NIC 31, “Estados Financieros Consolidados y Separados” y “Participación en Negocios Conjuntos”, respectivamente, dicha transacción tendría que realizarse a valor razonable. A continuación se muestran los rubros pro-forma del Estado de Resultados y Balance General que se verían impactados de haberse reconocido esta operación bajo IFRS:

	Cifras de cierre	Cifras Pro-forma
<u>Estado Consolidado de Resultados</u>		
Total Otros ingresos, neto	387,226	2,166,122
Total impuesto a la utilidad	607,751	109,660
Utilidad neta de participación controladora	2,333,843	3,614,648
<u>Balance Consolidado</u>		
Activos intangibles	---	1,778,896
ISR y PTU diferido (activo)	1,832,979	1,334,888
Resultados acumulados	(6,229,119)	(4,948,314)
Total del capital contable	(322,470)	958,335

Ver Sección “4(a) Información Financiera – Información Financiera Seleccionada – Información financiera pro-forma condensada”.

En diciembre de 2010 Grupo Aeroméxico logró un acuerdo con su base de pilotos para modificar las condiciones del contrato colectivo de trabajo de Aeroméxico. Dichas modificaciones permiten incrementar la productividad de la planta ya contratada y establecen condiciones más competitivas para la Sociedad en lo referente a pilotos de futuro ingreso en comparación con los pilotos actualmente contratados. *Ver Sección “3(b)(vi) La Emisora – Descripción del Negocio – Recursos Humanos”.*

La Sociedad alcanzó y formalizó en diciembre de 2010 diversos acuerdos para la disolución de las sociedades compartidas con Grupo Mexicana en las subsidiarias SEAT y su prestadora de servicios SICOPSA, Aeromexpress y Alas de América. A raíz de esta reestructura, Grupo Aeroméxico contará con subsidiarias con estructuras más ágiles y con objetivos claros y alineados con los objetivos globales de la Sociedad. *Ver Sección “3(a)(iv) La Emisora – Historia y Desarrollo del Negocio – Acontecimientos Recientes”.*

(ii) Mercado potencial del sector aéreo en México

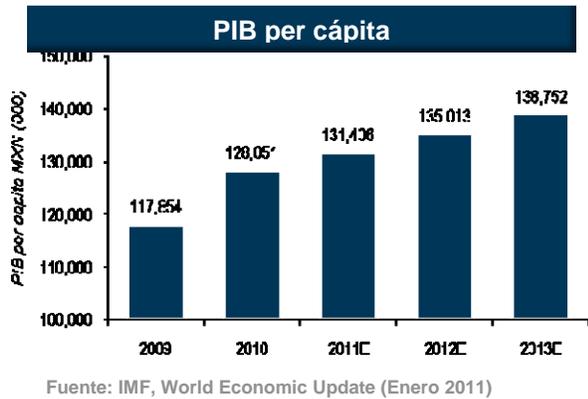
Consideramos que el sector aéreo mexicano cuenta con características que le confieren un gran potencial. Por un lado, México tiene sólidas bases macroeconómicas y demográficas que facilitan un adecuado desarrollo orgánico del sector. Por otro, el sector aéreo nacional, en nuestra opinión, se encuentra relativamente subpenetrado en relación con lo que se aprecia en otros países. Estos dos elementos se conjuntan actualmente en un entorno de consolidación de la industria que consideramos coloca a Grupo Aeroméxico, el principal grupo aéreo del país en términos de pasajeros transportados⁴, en una gran posición para capitalizar este enorme potencial.

Por lo que se refiere a las condiciones macroeconómicas destacan, por una parte, las expectativas de crecimiento económico en el futuro: algunas estimaciones apuntan a un crecimiento de la economía mexicana superior al 4% en los próximos años,⁵ es decir hasta 2 puntos porcentuales adicionales al crecimiento esperado para nuestro principal socio comercial, Estados Unidos. Igualmente favorable resulta la expectativa de crecimiento del producto interno bruto per cápita, el cual se espera lo haga a una tasa compuesta cercana al 3% entre el 2010 y 2013, condición que podría permitir la continuación del incremento en el número de hogares de clase media, mismos que han crecido más de 3 veces entre 1992 y 2008 al pasar de 5.1 millones a 15.8 millones.⁶

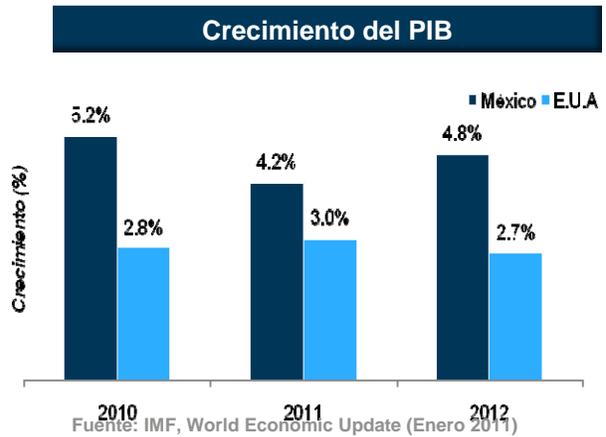
⁴ Fuente: DGAC.

⁵ El Fondo Monetario Internacional, IMF, en su “World Economic Update (Enero 2011)” estima crecimientos del Producto Interno Bruto de México de 4.2% y 4.8% para los años 2011 y 2012, en tanto que en el caso de la economía estadounidense la estimación es de 3.0% y 2.7% para los mismos años.

⁶ Fuente: INEGI

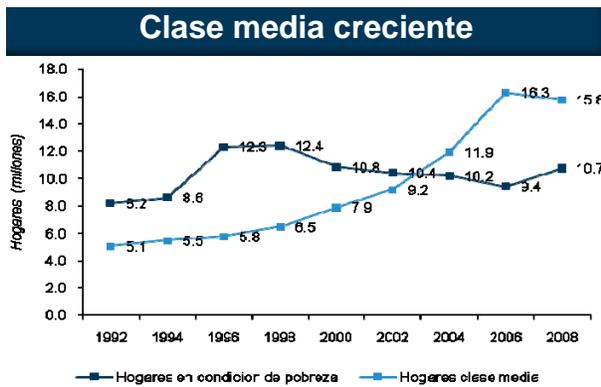


Fuente: IMF, World Economic Update (Enero 2011)

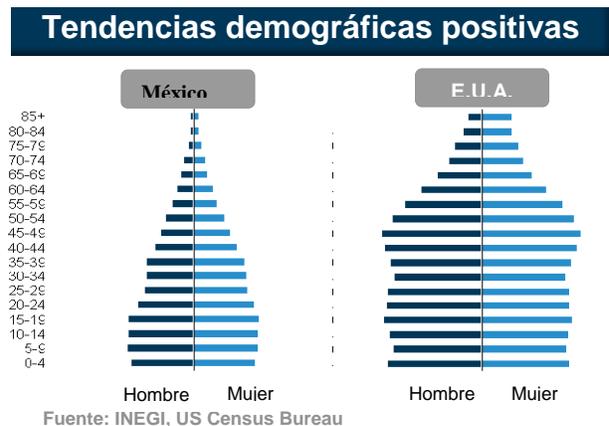


Fuente: IMF, World Economic Update (Enero 2011)

Por lo que se refiere a la dinámica poblacional, un porcentaje cercano al 40% de la población mexicana es menor de 20 años, lo que nos permitirá contar con un mercado creciente de pasajeros. Esto contrasta favorablemente con mercados de aviación más maduros como el estadounidense en el cual alrededor del 28% de la población es menor a 20 años. Además, los hogares de clase media en México han ido aumentando en los últimos años, siendo en 2008 el doble de hogares de clase media que se tenían en el año 2000.



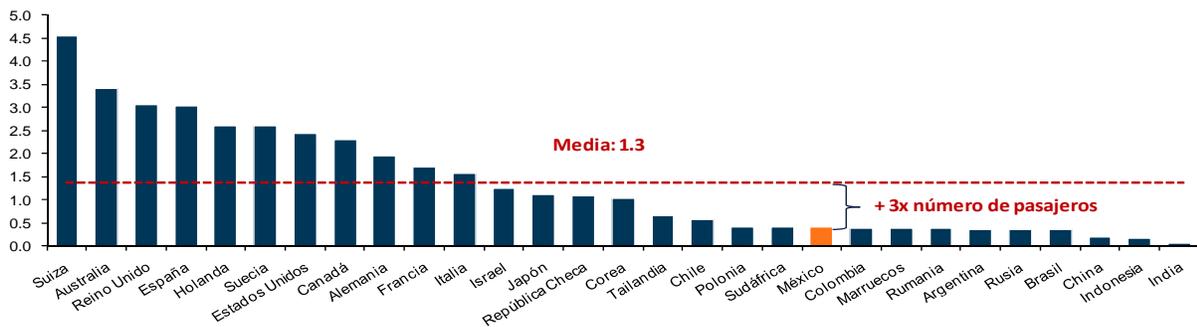
Fuente: INEGI



Fuente: INEGI, US Census Bureau

Adicionalmente, existen métricas que sugieren un mercado mexicano relativamente sub-penetrado. Así, mientras que a nivel mundial se observa un promedio de 1.3 viajes por persona al año, en México esta cifra alcanza apenas una tercera parte.⁷

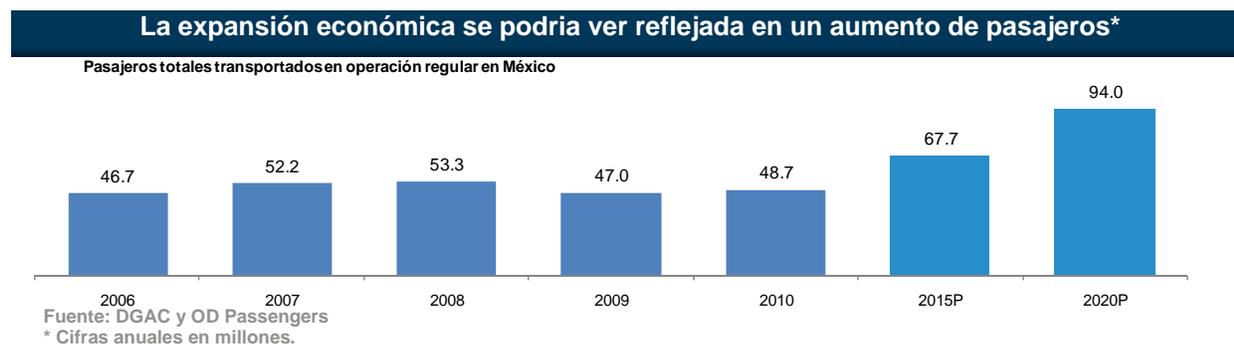
El mercado mexicano está relativamente sub-penetrado



Fuente: IATA, estimados de la ONU 2010

⁷ Fuente: IATA y estimados de la ONU 2010.

La combinación de los factores antes mencionados podría traducirse en un crecimiento relevante en el número de pasajeros del mercado mexicano. Por ejemplo, Boeing estima que el mercado aéreo en Latinoamérica crecerá por encima del promedio mundial durante los siguientes 20 años, con un cociente promedio entre el crecimiento de pasajeros y el crecimiento económico (RPKs/PIB) de 1.7 veces⁸. Así, utilizando este cociente, un crecimiento económico de 4% en los siguientes 20 años podría reflejarse en un crecimiento cercano al 40% del mercado para el año 2015 y de más de 93% para el año 2020.



Lo anterior se enmarca en un entorno de consolidación del mercado. En particular, la flota de las aerolíneas comerciales mexicanas ha disminuido en 40%, al pasar de 375 aeronaves en 2008 a 224 aeronaves en 2010⁹. Asimismo, en el periodo 2007-2010 dejaron de operar 10 aerolíneas (Azteca, Aladia, Aerocalifornia, Avolar, Alma, Aviaca, Nova Air, Mexicana, Click y Link)¹⁰, lo que se ha reflejado en un incremento de 9.8 puntos porcentuales de enero 2009 a diciembre 2010.

Consideramos que las características de mercado antes mencionadas (sólidas bases macroeconómicas y demográficas, mercado relativamente sub-penetrado e industria en consolidación), le confieren al sector aéreo mexicano un enorme potencial y que, dadas nuestras fortalezas y ventajas competitivas, tenemos una posición privilegiada para capitalizarlo.

(iii) Nuestras fortalezas y ventajas competitivas

La red doméstica más extensa y complemento con rutas internacionales de largo alcance

Las aerolíneas de Grupo Aeroméxico integran la red de rutas más grande en el mercado nacional, atendiendo 40 ciudades en México mediante la operación de 74 rutas domésticas en servicio regular y 455 vuelos en promedio por día que cubren el mercado doméstico regular.¹¹ De esta forma, Grupo Aeroméxico le ofrece al pasajero de negocios la posibilidad de ir y volver el mismo día a su ciudad de origen en prácticamente todo el mercado nacional.

Adicionalmente, la sólida estructura de rutas de Grupo Aeroméxico le permite ofrecer servicios entre los principales destinos en México y los más importantes centros de negocios y turísticos en Estados Unidos, Canadá, Europa, Asia, Sudamérica y Centroamérica. En 2006 Aeroméxico fue la primera aerolínea latinoamericana en ofrecer vuelos a Asia. La Compañía ha fortalecido los servicios que ofrece mediante la incorporación de equipos Boeing 777 en rutas como Sao Paulo, Madrid, Tokio y Shanghai. Gran parte de los destinos de largo alcance se ofrecen en horarios nocturnos, lo que permite que el pasajero pueda aprovechar de mejor forma su estancia y descanse durante sus traslados.

A través de nuestra extensa red de alianzas, Aeroméxico ofrece acceso a aproximadamente 900 destinos alrededor del mundo.

Nuestra extensa red permitió que durante 2010 se transportaran casi 11.6 millones de pasajeros en México y en el

⁸ Fuente: Boeing. Long-Term Market (CMO).

⁹ DGAC.

¹⁰ Airfleets y DGAC.

¹¹ Fuente: Grupo Aeroméxico. Estadísticas operacionales a diciembre de 2010.

extranjero.

Reconocida franquicia en México y Latinoamérica

Aeroméxico tiene una reconocida franquicia en México y Latinoamérica. Asimismo, pertenecer a una alianza global permite que nuestra marca tenga presencia en aquellos mercados en donde operan nuestros socios.

Creemos que las marcas “AEROMÉXICO” y “AEROMÉXICO CONNECT” se han convertido en sinónimo de innovación y valor en la industria de las aerolíneas. En 2008 Aeroméxico fue reconocida por Millward Brown, una empresa multinacional de investigación de mercados y reconocimiento de marca, como la mejor marca entre todas las aerolíneas del país.

Aeroméxico también posee reconocimiento entre los viajeros internacionales, mismos que lo eligieron como “*The best airline in Mexico*” por los lectores de las revistas Global Traveler y Business Traveler en 2008, 2009 y 2010. Asimismo, Priority Pass™ reconoció al Salón Premier Internacional de Aeroméxico, localizado en la Terminal 2 del AICM con su designación “Alto Reconocimiento 2009” y “Alto Reconocimiento 2010”.

En 2010, los lectores de *Reader’s Digest* eligieron a Aeroméxico como la “Aerolínea de mayor confianza”. Este mismo año, la revista Executive Travel, publicada por American Express, otorgó a Aeroméxico el Premio Leading Edge 2010 por ser la “Mejor Aerolínea para Vuelos a México”, clasificando también a Aeroméxico como la segunda “Mejor Aerolínea en el tema de Atención a Clientes a África, el Medio Oriente y Sudamérica”. Por su parte, WORLDCOB, la Confederación Mundial de Negocios, reconoció a Aeroméxico como “una empresa destacada que demuestra excelencia empresarial”, con la presentación de su Premio Bizz 2010. WORLDCOB seleccionó a Aeroméxico con base en la calidad del servicio que ofrece la aerolínea, así como la calidad de sus productos, programas innovadores, creatividad y responsabilidad social.

Flexibilidad operativa y capacidad de adaptación durante condiciones adversas

La Sociedad ha experimentado y superado condiciones adversas que han puesto a prueba en repetidas ocasiones nuestro modelo de negocios.

El bienio 2008-2009 representó uno de los períodos más complicados para la industria de la aviación comercial a nivel global. Durante 2008 los precios de combustibles alcanzaron máximos históricos. El barril de petróleo (*West Texas Intermediate*) superó la barrera de los 100 dólares en marzo de 2008 y para los meses de julio y agosto de ese año alcanzó más de 140 dólares¹². La difícil situación de las aerolíneas en el mundo se deterioró aún más como resultado de la crisis financiera global que inició en 2008 y continuó durante 2009. En febrero de 2009 el índice global de acciones de aerolíneas cayó a su nivel más bajo en más de 6 años¹³. En México, aunado a la desaceleración de la economía, la contingencia sanitaria por AH1N1 en el mes de mayo de 2009 complicó todavía más la situación de las empresas de aviación. En los meses de mayo y junio de 2009, el tráfico de pasajeros cayó más de 30% comparado con el mismo período de 2008¹⁴. Como consecuencia de estos eventos, el tráfico de pasajeros en el mercado mexicano en 2009 registró una caída de 11.9% con relación a 2008¹⁵.

Ante estas condiciones adversas, la Compañía adoptó diversas medidas, incluyendo un prudente manejo de las finanzas, una reducción de la flota de Grupo Aeroméxico, racionalización de costos, optimización de vuelos y frecuencias, acuerdos laborales tanto con personal sindicalizado como no sindicalizado, junto con diversas aportaciones de capital en efectivo por parte de nuestros accionistas. Las medidas adoptadas por Grupo Aeroméxico permitieron registrar en 2009 una disminución de pasajeros de tan sólo 1% aún cuando la oferta de ASKs del Grupo en dicho año se redujo en más de 7%¹⁶. De igual forma, la adopción de dichas medidas permitió a la Sociedad alcanzar durante 2010 las mejores métricas operativas y financieras de los últimos años (incluyendo margen UAFIDAR, Resultado de Operación, Resultado Neto, Factor de Ocupación, Ingreso por ASK, número de pasajeros transportados); ver “4(d) Información Financiera Seleccionada – Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de

¹² US Department of Energy. Precio mensual del WTI.

¹³ Bloomberg BWAIRL index.

¹⁴ DGAC. Pasajeros en servicio regular.

¹⁵ DGAC. Pasajeros en servicio regular.

¹⁶ Fuente: DGAC y Grupo Aeroméxico. Estadísticas operacionales.

Operación y Situación Financiera de la Emisora". Consideramos que en virtud de lo anterior, la Sociedad se encuentra en una posición privilegiada para llevar a cabo su estrategia de consolidación y crecimiento.

Comprometido y experimentado grupo de accionistas, miembros del consejo de administración y directivos

Nuestros accionistas son reconocidos empresarios mexicanos con una vasta experiencia en importantes empresas de diferentes ramos en el país. Como muestra de su compromiso con la Compañía, debe resaltarse que desde la fecha en la que la Sociedad fue adquirida por el grupo de accionistas que actualmente la controlan (octubre de 2007), dichos accionistas han inyectado a la Compañía alrededor de \$2,800 millones de pesos en efectivo como nuevas aportaciones al capital.

Nuestros miembros del consejo de administración tienen habilidades amplias y diversas y son reconocidos a nivel internacional en las áreas de gestión de negocios, inversión de capital, turismo, finanzas corporativas, la banca y en la industria del transporte. De igual forma, la administración cuenta con profesionales altamente calificados y directivos con gran experiencia en la industria de la aviación que aportan valor a las decisiones tomadas en la gestión del día a día de nuestro negocio.

Dados los altos estándares de gobierno corporativo establecidos por el nuevo grupo de accionistas, Grupo Aeroméxico tiene comités especializados tales como ejecutivo, de auditoría y prácticas societarias (integrado en su totalidad por consejeros independientes), y de nominaciones y compensaciones.

Las condiciones laborales que ofrecemos nos permiten atraer y retener al personal más calificado y con mayor experiencia de la industria

Consideramos que la capacidad y capacitación de nuestro personal, en particular nuestros pilotos, sobrecargos y trabajadores de tierra, constituyen un pilar fundamental para el éxito de nuestro modelo de negocios. Actualmente, las condiciones laborales que ofrecemos a nuestro personal, incluyendo nuestros pilotos, sobrecargos y personal de tierra, son superiores a las contempladas por la legislación laboral. Lo anterior nos convierte en una opción sumamente atractiva para estos grupos de trabajadores y nos permite atraer y retener un porcentaje muy alto del personal más calificado y con mayor experiencia en México, lo cual consideramos nos proporciona una ventaja competitiva frente a nuestros competidores.

Nuestros pilotos, sobrecargos y personal de tierra están altamente capacitados y poseen enorme experiencia en la industria. Por ejemplo, en promedio los pilotos de la Compañía tienen alrededor de 17,000 horas de vuelo, mientras que de acuerdo a la regulación aplicable el requisito mínimo impuesto a los pilotos de aerolíneas comerciales es de 180 horas de vuelo. A través de Alas de América, nuestros pilotos asisten a adiestramientos y capacitaciones continuas. Tenemos simuladores para los equipos B737-NG, MD80 y ERJ145, con lo que hemos reducido los costos de adiestramiento de nuestras tripulaciones en más de 40% respecto al costo en que se incurriría a través de otras alternativas (como por ejemplo, contratar simuladores en centros de capacitación en el extranjero). Durante 2010, nuestros pilotos y sobrecargos recibieron entrenamiento por más de 80 mil horas, representando un promedio mensual de aproximadamente 6,800 horas.

Adiestramiento					
1,263	Pilotos	1,527	Sobrecargos	4,451	Personal de Tierra
41,300	Horas promedio de entrenamiento anuales	40,600	Horas promedio de entrenamiento anuales	26,000	Horas hombre de mantenimiento por año
9,300,000	Horas acumuladas de vuelo por planta actual	8,900,000	Horas acumuladas de vuelo por planta actual	144,000	Horas promedio de capacitación anual de la planta
160,000	Kilómetros volados per-cápita anuales	7,525	Pasajeros atendidos por sobrecargo anualmente	18,000	Servicios menores atendidos por personal técnico por año

Asimismo, constantemente trabajamos para incrementar la productividad de nuestro personal y mantener un esquema de compensaciones competitivo, apto para el crecimiento de la Compañía y acorde con las nuevas condiciones del

mercado. Como ejemplo de lo anterior, en diciembre de 2010 Grupo Aeroméxico logró un acuerdo con su base de pilotos para modificar las condiciones del contrato colectivo de trabajo de Aeroméxico. Dichas modificaciones permiten incrementar la productividad de la planta ya contratada y establecen condiciones más competitivas para la Sociedad en lo referente a pilotos de futuro ingreso en comparación con los pilotos actualmente contratados. Estos acuerdos se suman a los acuerdos en materia laboral alcanzados con otros grupos de trabajadores, particularmente sobrecargos y personal de tierra. Ver Sección “3(b)(vi) La Emisora – Descripción del Negocio – Recursos Humanos”.

Posicionamiento en el mercado corporativo y en el segmento de pasajeros de negocios

La red de Grupo Aeroméxico y el producto que ofrece, basado en frecuencias, puntualidad¹⁷ y horarios diseñados para realizar los viajes de ida y vuelta el mismo día a una gran variedad de destinos en México y Estados Unidos, a través del producto “Voy Vuelvo”, le ha permitido establecerse como la principal aerolínea mexicana en el mercado corporativo y de pasajeros de negocios. Por ejemplo, en el último trimestre de 2010, en el mercado doméstico, Grupo Aeroméxico operó 36 frecuencias al día entre México y Monterrey con una participación de mercado de 55%. Entre México y Guadalajara operó 32 frecuencias con una participación de mercado de 73%, entre Guadalajara y Monterrey 16 frecuencias con 52% de participación de mercado y entre México y Cancún con 47% de participación de mercado y 24 frecuencias. En el mercado internacional destacan las rutas Nueva York (JFK) – México, la cual contó con 45 frecuencias semanales en el último trimestre de 2010 y una participación de mercado de 67%, mientras que la ruta México – Sao Paulo (GRU) operó 45 frecuencias a la semana y registra 78% de participación de mercado, así como México – Tokio ruta en la que opera 2.8 frecuencias semanales con una participación 63% y México – Buenos Aires (EZE) con 10 frecuencias semanales y una participación de mercado de 42%.¹⁸

También como ejemplo de la puntualidad de nuestra red, a enero de 2011, las Aerolíneas del Grupo alcanzaron un índice de puntualidad de 82.9, mientras que el promedio en los Estados Unidos es de 76.3.

La oferta de frecuencias a destinos de negocios se ha incrementado y recientemente se iniciaron las operaciones en la nueva terminal B en Monterrey. Además, Grupo Aeroméxico cuenta con la red más extensa de salones VIP a nivel nacional y con convenios para el uso de salones VIP en el extranjero. Los pasajeros de Grupo Aeroméxico pueden acceder al programa de lealtad de aerolíneas más grande en México con más de 2.8 millones de miembros afiliados, obteniendo beneficios exclusivos por ser clientes frecuentes. Los grupos, congresos o convenciones reciben atención especializada, descuentos en boletos y exceso de equipaje, así como boletos gratis por compras en volumen.

Flota joven y estandarizada

Al 31 de diciembre de 2010, la flota operativa de Grupo Aeroméxico tenía una edad promedio de 8.7 años, edad por debajo del promedio de las aerolíneas en muchos países incluyendo México (14 años), Estados Unidos (11.2 años), Reino Unido (9.8 años), Alemania (9.9 años), Francia (9.6 años), Italia (10.5 años) y Holanda (9.1 años)¹⁹. Una flota joven trae como beneficios, principalmente, una mayor eficiencia en el consumo de combustible, menores costos de mantenimiento y una mejor utilización de las aeronaves, permitiendo además ofrecer al pasajero una mejor experiencia de vuelo.

	Equipos	Edad promedio
Aeroméxico	48	7.8
<i>Grupo Aeroméxico</i>	97	8.7
USA	5,926	11.2
Canadá	847	15.8
México	115 ²⁰	14.0
<i>América</i>		11.8

¹⁷ El índice de puntualidad dentro de 15 minutos de Aeroméxico es del 82.9%, el promedio de las aerolíneas de Estados Unidos de acuerdo con el “Department of Transportation” de Estados Unidos es de 76.3%.

¹⁸ Cálculos con base en cintas MIDT, OAG Aviation, DGAC, información de mercado y estadísticas operacionales de Grupo Aeroméxico a diciembre de 2010.

¹⁹ Fuente: Ascend Online al 31 de diciembre de 2010. La cifra para México excluye la flota de Grupo Aeroméxico. Frecuencias en viaje sencillo.

²⁰ No incluyen las 97 aeronaves de las Aerolíneas de Grupo.

Reino Unido	812	9.8
Alemania	669	9.9
Francia	442	9.6
Italia	274	10.5
Holanda	172	9.1
<i>Europa</i>		9.6

Fuente: Ascend Online al 31 de diciembre de 2010.

La flota de Aeroméxico y Aeroméxico Connect se compone solamente de aviones Boeing y Embraer, respectivamente. Tener una flota estandarizada reduce los costos del inventario, toda vez que un menor número de piezas de repuesto son necesarias, y reduce la necesidad de entrenar a nuestros pilotos para operar diferentes tipos de aeronaves. También simplifica los procesos de mantenimiento y operaciones y genera una mejor utilización de las aeronaves. Por ejemplo, durante el cuarto trimestre del 2010, la utilización del B777 fue de 8.4%, del B767 24.8% y del B737 39.8%, por encima de la media en todos los casos.

Grupo Aeroméxico tiene derechos preferentes para incorporar a su flota en los próximos 4 años diversas aeronaves de última tecnología que le permitirán renovar e incrementar el tamaño de su flota, incluyendo 5 posiciones del Boeing 787 Dreamliner (3 con arrendadores y 2 posiciones propias), el avión tecnológicamente más avanzado de Boeing. Actualmente, el tiempo de espera para obtener posiciones para aviones Boeing 787 Dreamliner es de aproximadamente 9 años, por lo que consideramos que los derechos preferentes nos permitirán continuar operando a la vanguardia en los mercados internacionales en los que participamos y aquellos en los que consideremos apropiado incursionar. La Sociedad también cuenta con derechos preferentes para incorporar aviones Boeing 737 de nueva generación y EMB 190 en los próximos tres años que permitirán mantener los más altos estándares operativos y de eficiencia en nuestras rutas nacionales e internacionales de corto y mediano alcance. Estos derechos abren también oportunidades para que Grupo Aeroméxico cuente con un menor costo operativo al tener un perfil más balanceado de su portafolio de aviones entre aquellos en arrendamiento operativo y los propios. Ver Sección “3(b)(i)(6) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal – Flota”.

Canales de distribución

Grupo Aeroméxico cuenta con la más amplia red de canales de distribución entre las aerolíneas nacionales para la venta de boletos de avión, servicios y paquetes Gran Plan principalmente. A través del centro de llamadas tiene presencia en 14 países y se brinda atención en 6 idiomas. Asimismo, la página de Internet le permite ofrecer servicios en 11 países y 2 idiomas. Para brindar atención directa a sus clientes, la Compañía ha desarrollado una red de 109 oficinas y puntos de venta en aeropuertos a nivel global, complementando esta extensa red con 73 oficinas en modalidad de franquicia distribuidas en México y 55 Inplants ubicadas en oficinas gubernamentales y en las instalaciones de los principales clientes corporativos. Adicionalmente, Grupo Aeroméxico trabaja con casi 17 mil agencias en todo el mundo autorizadas para realizar la venta de boletos en la red de rutas de la Compañía.

Altos estándares de seguridad y mantenimiento

Grupo Aeroméxico opera con los más altos estándares de seguridad relacionados con la capacitación y entrenamiento de sus tripulaciones y personal de tierra así como con el mantenimiento de aeronaves. Grupo Aeroméxico cuenta con certificaciones a nivel nacional por parte de la DGAC e internacional por parte de la FAA estadounidense. En adición, Aeroméxico fue la primera aerolínea en México en recibir el certificado de seguridad de IOSA por parte de la IATA, la cual se ha renovado por tres ocasiones consecutivas, siendo nuevamente Aeroméxico la primera aerolínea mexicana en conseguirlo. IOSA utiliza principios de auditorías de calidad reconocidos internacionalmente, diseñados para que las auditorías puedan conducirse de forma consistente e independiente a través de empresas terceras especializadas. La Compañía está también involucrada en el programa de prevención contra interferencias ilícitas y ha obtenido el certificado C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*). Además, Aeroméxico es miembro activo de la ISASI (*International Society of Air Safety Investigators*), enfocada en la prevención de accidentes aéreos. Asimismo, durante 2010, Aeroméxico presidió el comité de seguridad de SkyTeam.

Los procedimientos de mantenimiento seguidos por las aerolíneas de Grupo Aeroméxico se llevan a cabo de

conformidad con los requerimientos de las autoridades mexicanas y estadounidenses (DGAC y FAA, respectivamente). Los hangares de mantenimiento de Aeroméxico han sido certificados como instalaciones autorizadas para la reparación de aeronaves tanto por las autoridades mexicanas como las estadounidenses, mismas que realizan auditorías periódicas al mantenimiento de las aeronaves de Grupo Aeroméxico.

Las operaciones de mantenimiento se desarrollan bajo los más altos estándares de seguridad y eficiencia a nivel internacional. A través de EMA, la división de mantenimiento de Grupo Aeroméxico, se realiza el mantenimiento mayor a la gran parte de la flota del Grupo y también se realizan servicios a terceros. Actualmente, existe un contrato de servicios con Delta Airlines para el mantenimiento de equipos de cabina angosta. Los servicios de EMA se utilizan para el control de fuselajes pesados, mantenimiento de línea y renovación interior del avión. El programa de mantenimiento dividido en etapas para la flota de aeronaves Boeing (B737-700 NG, B737-800, B767 y B777), permite realizar trabajos de mantenimiento todos los días minimizando el impacto a los tiempos productivos de la flota.

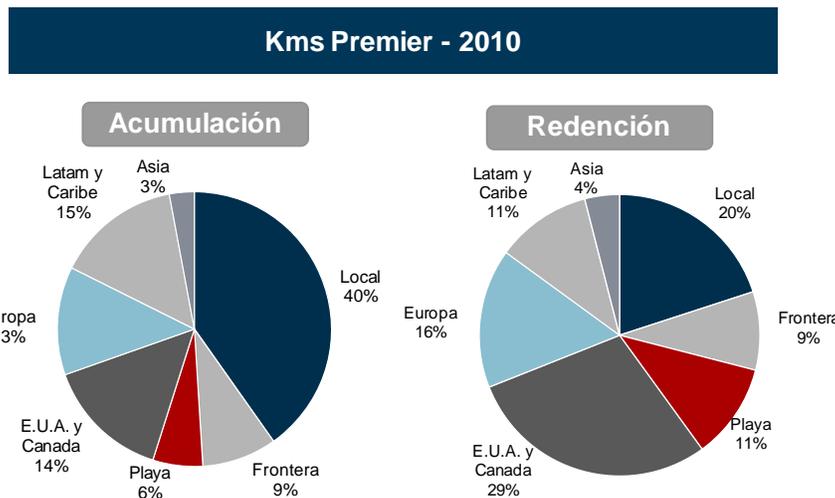
Fuerte presencia en los principales aeropuertos de México y en nuestros destinos en el extranjero

En la industria de la aviación contar con Slots representa una ventaja competitiva, toda vez que existe una oferta limitada de los mismos en aeropuertos y horarios de alta densidad.

Las aerolíneas de Grupo Aeroméxico cuentan con el mayor número de Slots en horarios de alta demanda en México (Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Cancún, Tijuana, Hermosillo y Puerto Vallarta), así como una sólida posición en los principales destinos en el extranjero (Tokio (Narita), Bogotá, Sao Paulo (GRU), Chicago (ORD), Houston (IAH), Paris (CDG), Madrid, Miami, Los Angeles (LAX) y Nueva York (JFK)).

Posicionado programa de lealtad de aerolíneas en México

El programa de lealtad “Club Premier” de Grupo Aeroméxico cuenta con aproximadamente 2.8 millones de socios y está disponible para todos nuestros pasajeros. Consideramos que el programa de lealtad es una herramienta importante para fortalecer las relaciones con clientes y para promover alianzas con cadenas hoteleras, empresas de alquiler de automóviles, restaurantes, compañías de seguros, instituciones financieras y compañías emisoras de tarjetas de crédito. Ver Sección “3(b)(i)(8) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal – Programa Viajero Frecuente (Club Premier)”.



Recientemente la Compañía celebró un acuerdo de coinversión con Groupe Aeroplan, empresa líder mundial en administración de programas de lealtad, para potenciar el programa “Club Premier”. A través de esta alianza, Groupe Aeroplan adquirió una posición minoritaria en la sociedad PLM, la cual se encarga de la operación del programa de viajero frecuente Club Premier de Aeroméxico. El valor razonable determinado para PLM al momento de la transacción entre Groupe Aeroplan y Grupo Aeroméxico es de 170 millones de dólares. Ver Sección “3(b)(i)(8) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal – Programa Viajero Frecuente (Club Premier)” y Sección “3(b)(i)(7) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal – Alianzas – Alianzas Globales.

(iv) Nuestra estrategia

Con base en su liderazgo y fortaleza estructural, Grupo Aeroméxico implementó una estrategia diseñada para mejorar su desempeño operativo y financiero. La participación de nuevos accionistas permitió reforzar el proceso de consolidación de la Compañía. Los conceptos más relevantes de nuestra estrategia incluyen los siguientes (*ver Sección “1(b)(iv) Información General – Resumen Ejecutivo – Nuestra Estrategia”*):

- Estandarización y modernización de la flota
- Racionalización de costos
- Optimización de ingresos
- Servicio al cliente y énfasis en el pasajero de negocios
- Inversión en tecnología informática de vanguardia
- Fortalecimiento de alianzas, canales comerciales y programas de lealtad para ampliar nuestra base de clientes
- Fortalecimiento de la posición de efectivo

Estandarización y modernización de la flota

La Compañía considera como eje fundamental ofrecer un servicio superior a sus pasajeros mediante una flota moderna y estandarizada. Dadas las condiciones de mercado prevalecientes en los últimos años con precios de combustible elevados y creciente competencia, Grupo Aeroméxico aceleró su proceso de renovación de la flota para así tomar ventaja del menor costo unitario asociado a la mayor eficiencia en el consumo de combustible y menores costos asociados al mantenimiento de los nuevos equipos. Como parte de nuestra estrategia, se han sustituido los aviones con mayor antigüedad y menor eficiencia operativa por equipos de nueva generación, Boeing 737 en el caso de Aeroméxico y jets regionales Embraer ERJ 145 y EMB 190 para Aeroméxico Connect.

Al 31 de diciembre de 2010 la edad promedio de la flota de Grupo Aeroméxico es de 8.7 años y se encuentra conformada por aviones de última generación de las familias Boeing y Embraer, ofreciendo un servicio superior a sus pasajeros además de optimizar la operación.

Un elemento de la estrategia de Grupo Aeroméxico hacia el futuro en lo referente a la administración de flota constituye la adquisición directa de aeronaves nuevas. Grupo Aeroméxico analiza constantemente la conveniencia de adquirir aeronaves en propiedad para la integración de nuestra flota en forma complementaria al uso de esquemas de arrendamiento. Grupo Aeroméxico ha obtenido compromisos futuros de fabricantes que le permitirían adquirir aeronaves Boeing 737, 787 y Embraer EMB190. Nuestra estrategia buscará que se obtengan los mayores beneficios económicos para la Sociedad y una mejor flexibilidad operativa y financiera a través de una mezcla óptima de equipos propios y arrendados.

Racionalización de costos

La Compañía tiene como una de sus prioridades estratégicas la reducción de costos y ha puesto en marcha proyectos enfocados a conseguirla. El principal impulsor ha sido la aceleración del programa de renovación y homogeneización de flota, el cual ha permitido obtener ahorros en costos de operación. Otros proyectos incluyen la reducción de costos administrativos y de venta, incrementar la productividad a fin de tener costos laborales más competitivos, así como la reestructura de contratos de arrendamiento de flota y optimización del tamaño de flota, renegociación de garantías (p.e. depósitos en garantía, cartas de crédito y reservas de mantenimiento) generando beneficios en flujo de efectivo y otras ventajas de carácter financiero. Estas acciones han tenido un impacto favorable en el costo unitario, de forma tal que el promedio bianual del CASK sin combustible es, al cierre del 2010, el más bajo registrado en los últimos 12 años²¹.

Se busca seguir reduciendo los gastos de operación por ASK mediante el uso de los aviones de manera eficiente, con un enfoque en reducir al mínimo los tiempos de tránsito en los aeropuertos y el mantenimiento de un elevado número de vuelos diarios por avión. Se seguirán utilizando las innovaciones tecnológicas siempre que sea posible para reducir los costos de distribución y mejorar la eficiencia operativa. Se busca el beneficio de economías de escala y reducir el costo promedio por ASK ofrecido en la medida en que se incorporen aeronaves a una infraestructura operativa establecida y eficiente con capacidad instalada para crecer.

²¹ Costo por ASK sin Combustible expresado en dólares constantes de 2010.

Si bien, las condiciones laborales que ofrecemos a nuestro personal son superiores a las contempladas por la legislación laboral, nuestra estrategia incluye interactuar continuamente con todos nuestros empleados a fin de lograr mejoras competitivas en un entorno de mercado altamente cambiante y desafiante, así como brindar a la Compañía y a sus trabajadores una mayor certidumbre a largo plazo. Como ejemplo de lo anterior, en diciembre de 2010 Grupo Aeroméxico logró un acuerdo con su base de pilotos para modificar las condiciones del contrato colectivo de trabajo de Aeroméxico. Dichas modificaciones permiten incrementar la productividad de la planta laboral ya contratada y establecen condiciones más competitivas para la Sociedad en lo referente a pilotos de nuevo ingreso en comparación con los pilotos actualmente contratados. Este acuerdo se suma a los acuerdos alcanzados previamente con grupos de trabajadores de tierra, sobrecargos y personal no sindicalizado.

A partir del ingreso de los nuevos accionistas en 2007, la Compañía creó la Oficina de Administración de Proyectos, un área especializada que se dedica exclusivamente al análisis, ejecución y seguimiento de medidas tendientes a la reducción de costos y a la mejora continua en la operación del negocio.

Optimización de ingresos

Grupo Aeroméxico ha realizado acciones enfocadas a la optimización de sus ingresos. Dado que los ingresos por pasajeros (que representaron el 89% de los ingresos totales en 2010) son los principales de la Compañía, hemos puesto especial énfasis en acciones de optimización y administración de tarifas (*Revenue Management*). De forma continua, con la colaboración de la Oficina de Administración de Proyectos, se buscan oportunidades para optimizar ingresos así como la generación de ingresos adicionales. Como resultado de esta búsqueda continua de oportunidades se han implementado las siguientes acciones:

- Integridad de tarifas: realineación de tarifas, creación de rangos tarifarios y reubicación de las clases correspondientes.
- Administración de inventarios: disminución de asientos vacíos en vuelos con oportunidad de venta (*spoilage*) e incremento en la efectividad de los pronósticos de demanda de pasajeros.
- Depuración de reservaciones.
- Disminución del riesgo de asientos vacíos asociados con pasajeros no abordados.
- Grupos y operaciones de fletamento: revisión de políticas y convenios; capacitación del área comercial y refuerzo de los procesos de cobro.

La Compañía ha buscado crecer sus ingresos en áreas de negocio complementarias a la transportación de pasajeros a través de la creación de unidades de negocio que dan soporte a las operaciones de las aerolíneas del Grupo y que además generen ingresos adicionales por la venta de servicios.

Los ingresos complementarios de Grupo Aeroméxico incluyen entre otros, ingresos por carga, fletamento, mantenimiento a terceros, servicios de apoyo en tierra, exceso de equipaje, venta de paquetes Gran Plan, ingresos por el programa de lealtad, comercialización de productos a bordo e ingresos por publicidad a bordo y en salones premier, y venta de servicios complementarios como reservaciones de autos y hoteles. Estos ingresos representaron el 11% de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico al 31 de diciembre de 2010.

Servicio al cliente y énfasis en el pasajero de negocios

La estrategia de Grupo Aeroméxico ha mantenido el enfoque en la atención del segmento corporativo y de pasajeros de negocios. Se han implementado acciones que permiten ofrecer un mejor servicio a los pasajeros de este mercado, incluyendo la consolidación de una estructura organizacional especializada en la atención y servicio así como reforzando convenios y contratos con clientes corporativos y de gobierno a través de tarifas preferenciales.

Grupo Aeroméxico considera que su enfoque en el segmento corporativo y de pasajeros de negocios le permite potenciar el modelo de negocios de la Compañía y sus fortalezas incluyendo la presencia de nuestra marca, la atención al cliente, la red de rutas, el número de frecuencias, y el programa de lealtad y la red de salones en aeropuertos que le ofrecen al pasajero atributos adicionales que en nuestra experiencia son valorados por este segmento.

Inversión en tecnología informática de vanguardia

La Sociedad continuará realizando inversiones en tecnología informática de vanguardia incluyendo la optimización de diversos programas de administración, el establecimiento de instalaciones electrónicas remotas de venta de boletos y mediante el desarrollo de su página de Internet y buscar así un incremento en el tráfico de ésta. Como ejemplo de lo anterior, Grupo Aeroméxico inició el proceso de migración de sus sistemas de reservaciones, optimización de ingresos y flota, mismo que se tiene programado concluir en el primer semestre de 2011. Consideramos que la inversión en la nueva plataforma permitirá desarrollar ventajas competitivas a través de una mejor adecuación de la oferta y la demanda, potenciar el incremento de ingresos en cada vuelo, personalizar la experiencia de viaje del cliente, agilizar los procesos y tiempos de documentación y espera y, en general, mejorar el servicio al pasajero. *Ver Sección “3(b)(i)(15) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal – Sistemas de Tecnología Informática y Reservaciones”.*

Fortalecimiento de alianzas, canales comerciales y programa de lealtad para ampliar nuestra base de clientes

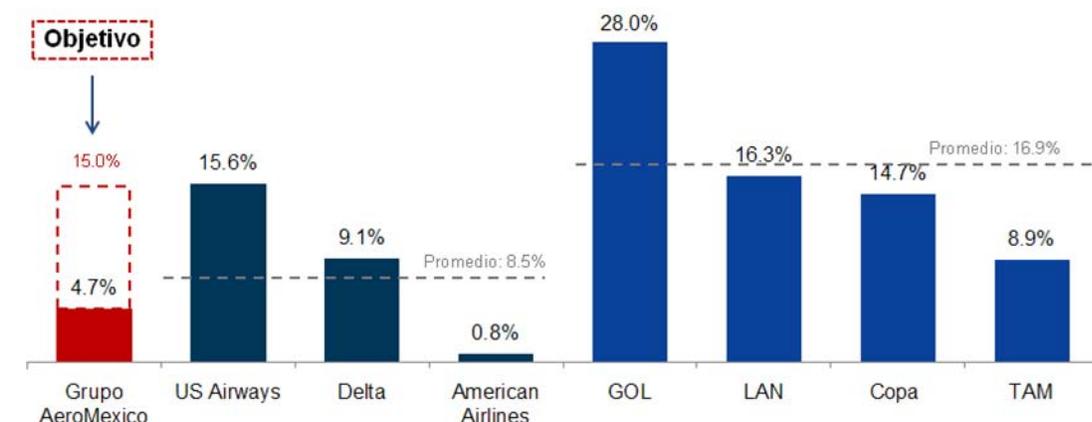
A través de fortalecer nuestras alianzas existentes y construir otras nuevas con líneas aéreas internacionales, es nuestra intención ampliar nuestra red de conexión y, en consecuencia, nuestra base de clientes en los mercados en que operamos. Continuaremos evaluando las asociaciones con instituciones financieras, hoteles, cadenas de tiendas minoristas, alquiler de automóviles y compañías de seguros, fortaleciendo el programa de lealtad “Club Premier” y las ventas a través de nuestra plataforma de comercio electrónico.

Asimismo, la experiencia de algunas aerolíneas muestra que existe un enorme potencial de negocio en el mercado de lealtad cuando el programa se opera como una unidad de negocio (*ver Sección “3(b)(i)(8) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal – Programa Viajero Frecuente (Club Premier)” y Sección “3(b)(i)(7) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal – Alianzas – Alianzas Globales*). Lo anterior va acompañado por la ampliación de las opciones y beneficios que tienen los clientes en el proceso de acumulación y redención de millas. Atendiendo esta oportunidad de negocio, Grupo Aeroméxico en conjunto con Groupe Aeroplan (empresa canadiense líder en el sector de programas de lealtad) crearon PLM, una empresa que actualmente administra a Club Premier, el programa de lealtad de Grupo Aeroméxico, y que tiene como objetivo la incorporación de nuevos afiliados para administrar sus programas de lealtad.

Fortalecimiento de la posición de efectivo

A través de las estrategias señaladas anteriormente, Grupo Aeroméxico busca contar con una posición de efectivo sólida en términos de los estándares internacionales de la industria, a fin de tener con una mayor flexibilidad operativa y estabilidad financiera, mejorar los ciclos operativos de la Compañía, capitalizar oportunidades de crecimiento e inversión, y contar con la posibilidad de obtener mejores términos comerciales y financieros.

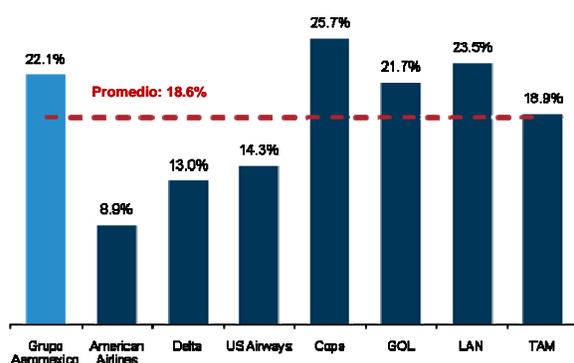
Efectivo / Ingresos (2010)



Fuente: Estados Financieros 2010
 ** Grupo AeroMérico resultados auditados a diciembre 2010 (pro forma)
 Incluye recursos de la Claria Pólizas Inicial

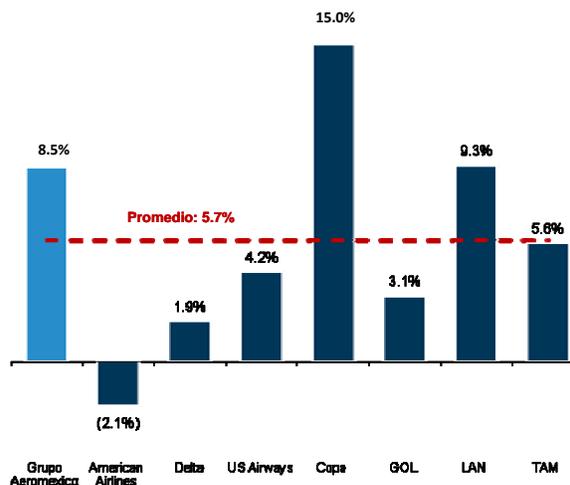
La estrategia emprendida por el Grupo y la experiencia adquirida en el difícil entorno de años recientes han sido claves para lograr su fortalecimiento estructural y solidez financiera, condiciones que se hace patentes al observar diversas métricas financieras. Un ejemplo de ello es el margen a nivel UAFIDAR al cierre de 2010, el cual alcanzó 22.1%²² y se ubica por encima del promedio de la industria, de 18.6%. De la misma forma, el margen a utilidad neta registró 8.5%²³, el cual se compara favorablemente contra el promedio de 5.7% registrado por la industria.

Margen UAFIDAR (2010)



Fuente:
 *Cifras de otras aerolíneas: Deutsche Bank, Airlines, The View (from 35,000 feet), 3 de diciembre
 ** Cifras de Grupo AeroMérico: estado de resultados auditados para el 2010

Margen neto (2010)



Fuente:
 *Cifras de otras aerolíneas: estados de resultados 2010 a septiembre
 ** Cifras de Grupo AeroMérico: estado de resultados auditados para el 2010

²² Fuente: Cifras de otras aerolíneas: Deutsche Bank, Airlines, The View (from 35,000 feet), 3 de diciembre. Cifras de Grupo AeroMérico: estado de resultados no auditados para el 2010.

²³ Fuente: *Cifras de otras aerolíneas: estados de resultados 2010 a septiembre. Cifras de Grupo AeroMérico: estado de resultados auditados para el 2010.

(v) **Resumen de Información Financiera y Operativa**

(1) **Información Financiera**

El siguiente cuadro presenta la información financiera seleccionada consolidada, del balance general y estado de resultados, la cual se deriva de los Estados Financieros de la Compañía para cada uno de los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008. La información financiera consolidada que se incluye debe leerse en conjunto con los Estados Financieros y sus notas respectivas que forman parte de este Prospecto. Asimismo, este resumen deberá leerse conjuntamente con todas las explicaciones proporcionadas por la administración de la Compañía en la Sección “4(d) Información Financiera Seleccionada – Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora”. Los Estados Financieros han sido preparados de conformidad con las NIF Mexicanas.

Información del Estado de Resultados (en millones de pesos excepto utilidad (pérdida) por acción y márgenes)

Del 1 de enero al 31 de diciembre de	2010	2009	2008
Total de ingresos	28,080	22,348	24,282
Gastos de operación	21,882	19,630	22,441
Utilidad antes de gastos de capital (UAFIDAR)	6,198	2,718	1,841
Margen UAFIDAR	22.1%	12.2%	7.6%
Gastos de capital	3,494	3,811	3,363
Utilidad (pérdida) de operación	2,704	(1,093)	(1,523)
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad y participación no controladora	1,774	(2,407)	(1,406)
Utilidad (pérdida) neta consolidada	2,382	(2,320)	(1,779)
Margen neto	8.5%	(10.4%)	(7.3%)
Utilidad (pérdida) por acción	0.4834	(0.4757)	(0.4420)

Información del Balance General (en millones de pesos)

Al 31 de diciembre de	2010	2009	2008
Efectivo y equivalentes de efectivo	1,325	231	491
Activo total	13,793	11,392	12,354
Vencimiento circulante de deuda financiera	917	1,169	1,350
Deuda financiera, excluyendo vencimientos circulantes	1,318	1,927	2,308
Total del capital contable (déficit) *	(322)	(2,647)	(966)

*Nota: Total del capital contable pro forma al 31 de diciembre de 2010 con operación de Aeroplan bajo IFRS: \$958.3.

Reconciliación UAFIDAR (en millones de pesos):

Al 31 de diciembre de	2010	2009	2008
UAFIDAR:			
Utilidad (pérdida) neta de participación controladora	2,334	(2,296)	(1,783)
Total de impuestos a la utilidad y participación no controladora	(560)	(110)	377
Participación en resultados de compañías asociadas	87	39	28
Resultado integral de financiamiento neto	1,231	1,045	(618)
Otros ingresos (gastos), neto	(387)	229	474
Depreciación y Amortización	476	466	388
Renta de equipo de vuelo	3,017	3,345	2,975
UAFIDAR	6,198	2,718	1,841
Margen UAFIDAR	22.1%	12.2%	7.6%

(2) Información Operativa

La siguiente tabla presenta información operativa seleccionada de Grupo Aeroméxico por los periodos que se indican.

Del 1 de enero al 31 de diciembre de	2010	2009	2008
Operaciones	185,730	175,923	185,645
Pasajeros (millones)	11.57	10.34	10.57
RPKs (millones)	18,632	16,342	17,911
ASKs (millones)	24,068	22,994	25,089
Factor de Ocupación (%)	77.4	71.1	71.4
Costo por ASK (pesos)	1.054	1.019	1.029
Costo por ASK (expresado en pesos constantes de 2010)	1.054	1.064	1.112
Costo por ASK sin combustible (pesos)	0.750	0.771	0.668
Costo por ASK sin combustible (expresado en pesos constantes de 2010)	0.750	0.805	0.723

(c) Factores de riesgo

Una inversión en nuestras Acciones implica riesgos. Usted debe considerar cuidadosamente los riesgos que se describen más adelante, así como la información adicional contenida en este Prospecto, antes de tomar la decisión

de adquirir las Acciones de la Compañía. Cualquiera de los riesgos que se describen a continuación puede afectar significativamente nuestras operaciones, los planes de negocio, la situación financiera o los resultados de las operaciones. En tales casos, el precio o la liquidez de nuestras Acciones pudiera reducirse y usted podría perder parte o la totalidad de su inversión. Los riesgos que se describen a continuación son aquellos que actualmente consideramos pudieran afectarnos adversamente. Riesgos adicionales que actualmente desconocemos o no consideramos importantes, pudieran de igual manera afectar de forma adversa nuestros negocios.

(i) Factores de Riesgo Relacionados con la Compañía

(1) Apalancamiento Operativo y Financiero

Las Aerolíneas de Grupo Aeroméxico, tienen una alta proporción de sus aviones en arrendamiento operativo, manteniendo un elevado apalancamiento operativo. Adicionalmente, al igual que el resto de las aerolíneas a nivel mundial, las aerolíneas de la Sociedad tienen altos costos fijos en relación con sus costos totales.

Las operaciones de las subsidiarias de Grupo Aeroméxico podrían generar una necesidad de futuros financiamientos con motivo, entre otros, de la adquisición de nuevas aeronaves, la adquisición de refacciones para mantener las aeronaves en óptimas condiciones y cumplir así con los requisitos regulatorios tanto de México, como de los demás países donde operan. Del mismo modo, las aerolíneas de la Sociedad han realizado y continúan realizando inversiones considerables en infraestructura tecnológica y contratos con terceros para los servicios de información y tecnología e instalaciones. En relación con lo anterior, la imposibilidad para acceder a fuentes de financiamiento, incluyendo los mercados de deuda y/o de capital, en términos favorables o acceder a ellos por completo, podría tener un impacto negativo en nuestras operaciones y nuestros resultados.

Un decremento en los ingresos podría afectar la capacidad de Grupo Aeroméxico para servir deuda y cumplir con el resto de sus obligaciones contractuales, incluyendo sus obligaciones bajo los contratos de arrendamiento sobre sus aeronaves.

Por último, el monto de reservas de efectivo que requerimos mantener bajo nuestros contratos de fideicomisos podrían incrementar substancialmente en caso que la situación financiera de la Compañía se deteriore. Estos incrementos pudieran tener un efecto negativo adverso en nuestros resultados.

(2) Estructura de la Compañía y Restricciones respecto de Dividendos

Grupo Aeroméxico es una sociedad tenedora cuyos únicos activos significativos son las acciones de sus subsidiarias y cierta propiedad industrial. Como tal, Grupo Aeroméxico depende de los dividendos y de otros pagos (incluyendo el pago de regalías por el uso de la propiedad industrial) recibidos de sus subsidiarias para obtener prácticamente la totalidad de su flujo de efectivo, el cual se destina, principalmente, al pago de impuestos, al servicio de su deuda, a inversiones de capital, a financiar el crecimiento de sus subsidiarias y al pago de cualquier dividendo a sus accionistas.

Según lo establecido por las leyes mexicanas y por los Estatutos, Grupo Aeroméxico y sus subsidiarias sólo pueden pagar dividendos con base en sus estados financieros aprobados por la asamblea de accionistas siempre y cuando se hubiesen cubierto las reservas legales (las cuales a esta fecha no se han cubierto) y estatutarias que determine la asamblea de accionistas y la Sociedad mantenga una razón de efectivo y equivalentes contra ingresos superior al monto que determine la Asamblea General Ordinaria de Accionistas. El monto de dichos dividendos debe ser aprobado por la asamblea de accionistas y todas las pérdidas de años anteriores deben estar totalmente pagadas o absorbidas y todas las reservas deben estar debidamente constituidas y registradas. La Compañía no podrá distribuir dividendos hasta en tanto no se restituyan las pérdidas acumuladas. La capacidad de las aerolíneas de Grupo Aeroméxico para hacer pagos correspondientes a dividendos y por otros conceptos a Grupo Aeroméxico se encuentra limitada por la legislación mexicana y por las restricciones aplicables incluidas en ciertos contratos²⁴. En caso que dichas limitaciones financieras no sean cumplidas, y no se reciba una dispensa, o se lleve a cabo la modificación de dichas limitaciones financieras, dichas aerolíneas no podrán pagar dividendos. Ver Sección “3(b)(xiii) La Emisora – Descripción del Negocio – Dividendos”.

²⁴ Por ejemplo, bajo el crédito en dólares, garantizado con la cobranza por ventas hechas en México a través de tarjetas de crédito, referido en la sección “4(c) Información Financiera – Informe de Créditos Relevantes”.

Si un accionista nos demandara, el cumplimiento de cualquier sentencia se limitaría a nuestros activos y no así a los de nuestras subsidiarias. Adicionalmente, nuestro derecho de recibir cualesquier activos de cualquier subsidiaria como un accionista de dichas subsidiarias, a su liquidación o reorganización, estará efectivamente subordinado a los derechos de los acreedores de nuestras subsidiarias incluyendo los acreedores comerciales.

En el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, la Compañía generó una utilidad neta de \$2,339 millones de pesos, sin embargo no ha sido suficiente para absorber pérdidas acumuladas de ejercicios anteriores. En este sentido, algún tercer interesado podría argumentar que la Compañía ha perdido más de las dos terceras partes de su capital social y que lo anterior podría ser una causal de disolución de la Sociedad. Sin embargo, el hecho de que los principales accionistas han realizado en el pasado diversos aumentos de capital en la Emisora, sumado a los resultados generados en 2010 y el aumento de capital producto de la Oferta y aunado al hecho de que la asamblea de accionistas no ha reconocido que la Emisora se encuentre en dicha causal de disolución, desvirtuarían los argumentos en este sentido.

(3) Relaciones Laborales

Aproximadamente el 69% de los trabajadores de Grupo Aeroméxico se encuentra afiliado a alguno de los sindicatos de pilotos, sobrecargos o trabajadores de tierra. Con cada sindicato se tienen contratos colectivos, mismos que de acuerdo a la ley mexicana (artículos 399 y 399 bis de la Ley Federal del Trabajo) deben revisarse anualmente en lo salarial²⁵ y cada dos años integralmente (condiciones de trabajo, prestaciones y salario). Los contratos colectivos de trabajo establecen condiciones superiores a las concedidas por la legislación laboral. El cumplimiento de las condiciones establecidas en dichos contratos puede representar una carga importante para la Sociedad. En caso de presentarse situaciones adversas para la Sociedad, la Sociedad podría tener dificultades para cumplir con dichas condiciones lo cual podría tener un impacto negativo en nuestras operaciones y en los resultados de la Compañía. *Ver Sección “3(b)(vi) La Emisora – Descripción del Negocio – Recursos Humanos”.*

Las últimas revisiones de los contratos colectivos de trabajo de Aeroméxico se concluyeron en septiembre de 2008 con ASPA (cabe destacar que en diciembre de 2010 se llevó a cabo un acuerdo modificatorio al contrato colectivo de trabajo con ASPA), en marzo de 2010 con ASSA y en octubre de 2008 con Independencia; las revisiones de los contratos colectivos de Aeroméxico Connect con los sindicatos se concluyeron en noviembre de 2008 con ASPA y en septiembre de 2007 con STIA; la revisión del contrato colectivo de EMA con Independencia se concluyó en julio de 2010; y las revisiones de los contratos de AM Travel con ASPA y con ASSA en marzo de 2010.

Las últimas revisiones salariales de los contratos colectivos de trabajo de Aeroméxico se concluyeron en septiembre de 2010 con ASPA, en marzo de 2010 con ASSA y en octubre de 2010 con Independencia; las revisiones salariales de Aeroméxico Connect con los sindicatos se concluyeron en noviembre de 2010 con ASPA y en septiembre de 2010 con STIA; la revisión salarial de EMA con Independencia se concluyó en julio de 2010; y las revisiones salariales de AM Travel en marzo de 2010 con ASPA y ASSA.

La buena relación que se mantiene con los sindicatos de las empresas de Grupo Aeroméxico ha permitido incrementar la productividad del personal. Sin embargo, la Compañía no está exenta a presiones por parte de los sindicatos para incrementar los beneficios de sus agremiados, lo cual podría repercutir en los resultados de la Compañía. De igual forma, no puede garantizarse que las relaciones con los trabajadores de Grupo Aeroméxico estarán exentas de disputas individuales o colectivas. Una disputa colectiva con interrupción temporal o huelga prolongada de nuestros trabajadores podría tener un impacto negativo en nuestras operaciones y en los resultados de la Compañía.

(4) Dependencia de alianzas comerciales

Como miembro de SkyTeam, la Compañía debe operar de acuerdo con lo establecido en el contrato respectivo, principalmente en lo relativo a:

²⁵ En diciembre de 2010 se llegó a un acuerdo con ASPA bajo el cual, para los años 2011, 2012 y 2013, se establece con carácter excepcional para cada revisión anual un incremento a los salarios igual a la inflación. *Ver Sección “3(a)(iv) La Emisora – Historia y desarrollo de la Emisora – Acontecimientos Recientes”.*

- I. Cumplimiento con los requerimientos de la alianza que incluyen entre otros el apego a estándares de seguridad, servicio y valor de marca, el permitir accesos a programas de viajero frecuente, etc.;
- II. Cumplimiento con las condiciones para operar a las cuales están sometidos los participantes, quienes son sujetos de rendición de cuentas y supervisión periódica por parte de la “alianza”; y
- III. Contribuir en la parte proporcional correspondiente para fondear anualmente el presupuesto de promoción, administración y operación de la “alianza”.

El órgano de gobierno de la alianza, el cual está compuesto por representantes de los miembros de la alianza, puede acordar la terminación del contrato respecto de un participante en diversos casos incluyendo el incumplimiento con lo establecido en el contrato, entre otras. Salvo por excepciones particulares previstas en el contrato tales como el caso de terminación por mandato de autoridad competente la terminación del contrato por la Compañía o por la resolución del órgano de gobierno darían lugar al pago de penas convencionales a cargo de la Compañía. El contrato expirará el 21 de junio de 2020, estando previstas renovaciones por períodos de cinco años.

Además de ser socios en SkyTeam, Grupo Aeroméxico tiene un contrato de cooperación comercial con Delta Airlines (“Delta”) que incluye Código Compartido, acceso a salones y programa de viajero frecuente. El contrato tiene una vigencia que expirará en 2014 y contempla renovaciones. El contrato tiene una cláusula de exclusividad que prohíbe a cualquiera de las partes realizar (a la Compañía con aerolíneas estadounidenses y a Delta con aerolíneas mexicanas) acuerdos para servicios similares a los previstos en el contrato de cooperación comercial incluyendo participar en esquemas de Código Compartido y participar en programas de pasajero frecuente sin el previo consentimiento por escrito de la otra parte.

Por otra parte, Grupo Aeroméxico tiene contratos de Código Compartido y programas de pasajero frecuente con: Air Europa, Air France, Alitalia, Copa Airlines, Czech Airlines, Korean Airlines, KLM, Lan Airlines y Lan Perú; y únicamente contrato de Código Compartido con GOL y de programa de pasajero frecuente con Aeroflot, China Southern, Kenya Airways, Tarom y Vietnam Airlines.

La disolución o terminación de las diversas alianzas y contratos aquí descritos podría afectar adversamente las operaciones y los resultados de la Compañía. De igual forma, las restricciones contractuales previstas en las diversas alianzas comerciales que hemos celebrado podrían conllevar costos adicionales en caso de que quisiésemos darlas por terminado lo cual podría tener un impacto adverso en las operaciones y los resultados de la Compañía.

(5) Otras personas podrían apropiarse o impugnar nuestras marcas y nombres comerciales

Somos titulares de nombres y marcas comerciales que incluyen “Aeroméxico”, “Aeroméxico Connect”, “Aeroméxico Travel”, “Club Premier” y otros. Consideramos que nuestros nombres, marcas comerciales y otra propiedad intelectual relacionada son importantes para continuar con la marcha exitosa del negocio. Pretendemos proteger dichos nombres y marcas comerciales ejerciendo nuestros derechos conforme a la legislación aplicable en materia de marcas y derechos de autor. Cualquier violación a nuestros derechos de propiedad intelectual o la negativa para otorgarnos el registro de dichos derechos en jurisdicciones extranjeras podría resultar en que tuviéramos que dedicar nuestro tiempo y recursos para proteger estos derechos a través del litigio o de cualquier forma, lo que podría ser costoso o consumir tiempo. Si no lográramos proteger nuestros derechos de propiedad intelectual por cualquier razón, ello podría tener un resultado adverso en nuestras operaciones y condición financiera. *Ver Sección “3(b)(iii) La Emisora – Descripción del Negocio – Patentes, licencias, marcas y otros contratos relevantes”.*

(6) Riesgos financieros relacionados con instrumentos derivados

Hemos utilizado, y podríamos utilizar en el futuro, instrumentos financieros derivados para administrar el perfil de riesgo relacionado con costos de combustible, y tasas de interés y riesgo cambiario de nuestra deuda, reducir nuestros costos de financiamiento, acceder a fuentes alternas de financiamiento y cubrir algunos de nuestros riesgos financieros, incluyendo las variaciones en los precios de combustible, uno de nuestros principales insumos. *Ver Sección “3(b)(i)(12) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal – Materias Primas y Proveedores”.*

La mayoría de los instrumentos financieros derivados en el mercado están sujetos a pagos de primas o bien, a llamadas de margen en caso de que el valor de mercado de estos instrumentos rebase límites preestablecidos y

acordado por las contrapartes. En diversos escenarios, el efectivo que se requiere para cubrir los requerimientos de llamadas de margen puede llegar a ser considerable y puede reducir los fondos disponibles para nuestras operaciones u otras necesidades de recursos financieros. Asimismo, variaciones en nuestros ingresos podrían limitar nuestra capacidad para adquirir coberturas adicionales basadas en instrumentos que requieren pagos de primas.

La fluctuación de las variables a las que están sujetos los instrumentos financieros derivados que podríamos celebrar en exceso de ciertos parámetros establecidos en dichos instrumentos podrían incrementar nuestra exposición bajo los mismos y podrían tener un impacto negativo en nuestras operaciones y resultados.

(7) *Nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y otros contratos de financiamiento contienen cláusulas restrictivas que nos imponen limitaciones relevantes y restricciones financieras.*

Los contratos de arrendamiento de nuestras aeronaves contienen una serie de obligaciones y restricciones importantes que limitan nuestra capacidad y habilidad en nuestras subsidiarias a:

- Crear gravámenes materiales en nuestros activos;
- Tomar ciertas acciones que perjudiquen los derechos de los aviones que integran la flota de la Compañía;
- Vender activos o participar en ciertas fusiones o consolidaciones, y
- Participar en otras operaciones significativas específicas.

Además, varios de nuestros acuerdos de financiamiento nos obligan a cumplir con determinadas razones financieras.

Las limitaciones impuestas en dichos contratos podrían restringir nuestra flexibilidad operativa o financiera que a su vez podrían tener un efecto negativo adverso en nuestras operaciones y resultados.

(8) *Nuestros costos de mantenimiento aumentarán a medida que la edad de las flotas de nuestras subsidiarias envejecen*

Debido a que la edad promedio de las aeronaves de Grupo Aeroméxico es de aproximadamente 8.7 años al 31 de diciembre de 2010, la flota requiere menos mantenimiento ahora de lo que requerirá en el futuro. Hemos incurrido en un nivel relativamente bajo de gastos de mantenimiento en los últimos años porque un número importante de las partes en los aviones de las subsidiarias de Grupo Aeroméxico se encuentran cubiertas por las garantías originales, mismas que vencen en los siguientes años. Nuestros costos de mantenimiento se incrementarán de manera significativa, tanto en términos absolutos, como en un porcentaje de nuestros gastos de operación conforme vaya envejeciendo la flota y estas garantías expiren.

(9) *Nuestras operaciones pueden verse afectadas por la operación del AICM.*

Nuestro negocio depende en gran medida de nuestras operaciones en el AICM. Una parte importante de nuestros vuelos salen o arriban a nuestro *hub* ubicado en el AICM. La estructura de nuestras operaciones es particularmente dependiente de los arribos a tiempo de grupos de vuelos coordinados a fin de asegurar que los pasajeros puedan llegar a tiempo a sus conexiones para continuar sus vuelos. Al igual que otras aerolíneas, estamos sujetos a demoras causadas más allá de nuestro control, incluyendo saturaciones de tráfico aéreo en aeropuertos, condiciones meteorológicas adversas y crecientes medidas de seguridad. Las demoras afectan a los pasajeros, reducen la utilización de las aeronaves e incrementan costos, todo lo que afecta negativamente nuestras utilidades. Una interrupción significativa o disfunción en el servicio en el AICM pudiera tener un serio impacto en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

El AICM está concesionado a una empresa de participación estatal mayoritaria controlada por el gobierno de México. Dependemos de nuestra buena relación con dicha empresa que opera el aeropuerto para asegurar que tengamos acceso adecuado a nuestros Slots, asignación de posiciones en plataforma y derechos de aterrizaje para nuestras aeronaves a fin de solventar los requisitos de nuestras operaciones actuales y nuestros planes futuros de expansión. El AICM no celebra contratos formales, arrendamientos por escrito u otros contratos con las aerolíneas en relación con los derechos para utilizar los Slots. En consecuencia, en relación con alguna expansión actual o futura del aeropuerto, la autoridad aeroportuaria pudiera asignar nueva capacidad a aerolíneas con las que competimos o pudiera reasignar los recursos que actualmente utilizamos a otros operadores aeronáuticos. Cualquiera de dichos eventos pudiera traer como

consecuencia nueva competencia significativa para nuestras rutas y de igual manera pudiera tener una afectación materialmente adversa en nuestras operaciones actuales o nuestra capacidad para crecimiento futuro.

(10) Dependencia a Sistemas Informáticos y a Ciertos Prestadores de Servicios en materia informática

La Compañía ha realizado importantes esfuerzos con el fin de tener un sistema integrado de administración de tripulación, control, mantenimiento, contabilidad, rentabilidad y sistemas de viajero frecuente que se traduzcan en eficiencias operativas y financieras. Para ello ha contratado los servicios externos de HP Enterprise Services, quien opera los sistemas informáticos utilizados para la Compañía, sean de HP Enterprise Services, de la Sociedad o de terceros. La terminación de este contrato de prestación de servicios con HP Enterprise Services, la interrupción en la prestación de dichos servicios, así como cualquier disminución en la calidad o eficacia de los mismos, podría tener un efecto material adverso sobre los resultados operativos de la Compañía.

Nuestro sitio de Internet y nuestro sistema de reservaciones, deben poder acomodar un alto volumen de tráfico y entregar información de vuelo importante. Fallas substanciales repetidas del sitio de Internet, del sistema de reservaciones o de los sistemas de telecomunicaciones, podrían reducir el atractivo de nuestros servicios y podría resultar en que nuestros clientes compren boletos de otra aerolínea. Cualquier interrupción en estos sistemas podría ocasionar la pérdida de información importante, incrementar nuestros gastos y dañar nuestro negocio de manera general.

No obstante nuestros sistemas informáticos buscan disminuir costos de distribución y hacer más eficiente nuestra operación, no es posible garantizar que dichos sistemas y las mejoras que en su caso se instrumenten rendirán los beneficios que se esperan. De igual forma, la adecuación, migración, escalamiento o rediseño de nuestros sistemas informáticos puede conllevar la pérdida de información así como el incurrimento en gastos no previstos que pueden afectar adversamente nuestras operaciones y condición financiera. Ver Sección “3(b)(i)(15) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal – Sistemas de Tecnología Informática y Reservaciones”.

(11) Fabricantes de aeronaves

Aproximadamente el 49.5% y 47.4% de las aeronaves que conforman las flotas de las distintas aerolíneas de Grupo Aeroméxico al 31 de diciembre de 2010 son fabricadas y ensambladas por Boeing y Embraer, respectivamente (el restante 3.1% lo conforman equipos MD asignados a las operaciones de AM Travel y fueron fabricados originalmente por McDonnell-Douglas, compañía que fue adquirida por Boeing). Cualquier evento relativo a estos fabricantes, incluyendo el incumplimiento a sus obligaciones contractuales, podría repercutir en las operaciones de la Compañía en caso de que no sea posible adquirir o rentar dichas aeronaves o no sea posible conseguir las refacciones necesarias para el óptimo mantenimiento de la flota. Asimismo, no obstante que los fabricantes se comprometen a entregar las aeronaves en ciertas fechas, no podemos asegurar que dichas entregas se harán en los términos acordados. La entrega de nuevas aeronaves con posterioridad a las fechas acordadas o en términos distintos a los acordados pudiera tener un efecto negativo adverso en nuestras operaciones.

(12) La imposibilidad para celebrar nuevos arrendamientos u obtener financiamientos para aeronaves adicionales podría perjudicar nuestra estrategia de crecimiento y afectar negativamente nuestros negocios

Actualmente financiamos la mayor parte de nuestras aeronaves a través de arrendamientos operativos. En el futuro, tenemos la intención de ser propietarios de una parte de nuestra flota, así como de continuar arrendando aeronaves a través de arrendamientos operativos a largo plazo. Puede ser que no podamos adquirir dichas aeronaves o celebrar estos arrendamientos o financiamientos de deuda en términos atractivos para nosotros, o que no podamos obtenerlos en lo absoluto ya sea por razones inherentes a la Compañía o por las condiciones regulatorias y económicas de México. Nuestra imposibilidad para adquirir dichas aeronaves o celebrar estos arrendamientos o financiamientos de deuda en términos atractivos para nosotros o para obtenerlos en absoluto podría tener un impacto negativo en la ejecución de nuestra estrategia de crecimiento y negocios.

(13) Nuestro éxito depende de nuestra capacidad de retener cierto personal clave y nuestra capacidad de contratar personal clave adicional.

Dependemos del rendimiento de nuestros ejecutivos y empleados clave. En particular, nuestros funcionarios de primer nivel tienen experiencia considerable en el negocio del transporte aéreo de pasajeros y carga, y la pérdida de cualquiera de ellos, o nuestra capacidad para atraer y retener suficientes funcionarios calificados adicionales, podría afectar negativamente nuestra capacidad para implementar nuestra estrategia de negocios.

Nuestro éxito futuro también depende de nuestra capacidad continua para identificar, contratar, capacitar y conservar personal calificado de ventas, de mercadotecnia, operaciones y administración. La competencia para dicho personal calificado es intensa. Generalmente no contratamos personal fuera de México para esos puestos clave y podríamos no ser capaces de atraer, asimilar o conservar dicho personal calificado. Nuestros negocios serán afectados si no podemos atraer el personal necesario.

(14) Nuestras iniciativas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos pudieran no ser las adecuadas o exitosas.

Como parte de la continua mejora a nuestras condiciones financieras, debemos seguir tomando medidas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos. No obstante tenemos varias iniciativas en curso encaminadas a reducir nuestros costos e incrementar ingresos, algunas de ellas incluyen cambios a nuestro negocio que pudiéramos no implementar. Además, anticipamos que, con el paso del tiempo, cada vez será más difícil identificar e implementar iniciativas de mejoras significativas de ingresos y de ahorro de costos.

El éxito de nuestras iniciativas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos no puede garantizarse. Además, el hecho que nuestras iniciativas sean adecuadas o exitosas depende en gran medida de los factores fuera de nuestro control, como la situación económica nacional y extranjera, el desempeño de la industria aeronáutica en general, incluyendo la demanda de pasajeros, el crecimiento de la capacidad de la industria, y los precios del combustible.

(ii) Factores Relacionados con la Industria de la Aviación

(1) Condiciones Adversas en la Industria y apoyos gubernamentales

Los sucesos ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001 tuvieron graves repercusiones para la industria mundial de la aviación. Se desarrolló una crisis de magnitud sin precedentes en las líneas aéreas al crearse un clima de temor entre el público usuario y un entorpecimiento en las operaciones con la imposición de diversas medidas de seguridad. Lo anterior ocasionó menores ingresos y mayores costos, resultando en pérdidas en la industria que continuaron durante 2002. En respuesta a la difícil situación descrita, el 11 de diciembre de 2001, el poder legislativo aprobó un préstamo por \$1,000 millones de pesos a ser otorgado por el Gobierno Federal a través de NAFIN, para que las líneas aéreas nacionales hicieran frente a los aumentos de hasta 300% en el costo de las primas de seguros por responsabilidad civil frente a terceros para actos de guerra y terroristas. La parte proporcional de dicho préstamo correspondiente a las líneas aéreas subsidiarias de Grupo Aeroméxico (a esa fecha), fue otorgada en dos exhibiciones: la primera entrega se concretó entre julio y septiembre de 2002 por un monto de \$340.9 millones de pesos, y la segunda, en diciembre de 2002 por un monto de \$291.3 millones de pesos. Estos préstamos se encuentran ya finiquitados.

De igual forma, la continua inestabilidad en las secuelas de la guerra de Irak y las preocupaciones del público sobre la posibilidad de un brote de una enfermedad que puede propagarse por los propios pasajeros aéreos (tales como la influenza AH1N1) han seguido teniendo un impacto negativo en la disposición del público para viajar por aire. Es imposible determinar si y cuando dichos efectos adversos van a disminuir y si además se reducirá la demanda de viajes aéreos, lo que podría afectar material y negativamente nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones.

No es posible asegurar que no se presentarán eventos de naturaleza similar ni el impacto que podrían tener dichos eventos en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operaciones. De igual forma, no es posible garantizar que en caso de que se presenten eventos similares, nuestros accionistas, el Gobierno Federal o alguna otra entidad gubernamental proporcionarán apoyo a nosotros o al resto de la industria aeronáutica.

(2) Competencia

La industria de la aviación es altamente competitiva y susceptible de verse afectada por políticas de precios agresivas, disponibilidad y frecuencia de vuelos, puntualidad en el servicio, programas de viajero frecuente y otras variables.

Mientras que la Ley de Aviación Civil y su reglamento requieren que los competidores de las aerolíneas de Grupo Aeroméxico en el mercado nacional obtengan autorización previa de la SCT para operar nuevas rutas en México, la utilización de espacios y salas de abordaje, así como los servicios aeroportuarios en la mayoría de los aeropuertos de México no requieren de reservaciones o autorizaciones especiales, horarios o itinerarios y, por tanto, se encuentran disponibles para su uso por parte de otras aerolíneas. Aun cuando algunas aerolíneas atienden un número limitado de destinos en México y otras han dejado de operar, el inicio de operaciones en las rutas nacionales e internacionales en las que operan las aerolíneas de Grupo Aeroméxico, podría tener un impacto negativo en los resultados operativos de la Compañía.

La introducción de descuentos en tarifas por nuevas aerolíneas o por cualquier otra aerolínea competidora, podría resultar en ingresos por ASK más bajos para toda la industria y podría además tener un efecto negativo en los resultados operativos de la Compañía.

Nuestros competidores existentes o nuevos entrantes en el mercado pueden aumentar la capacidad en sus rutas en un esfuerzo por aumentar su cuota de mercado o intentar llevar a cabo operaciones por debajo de costo. En tal caso, no podemos asegurar que nuestro nivel de tarifas o el tráfico de pasajeros no se verán afectados negativamente.

Además de la competencia entre compañías aéreas, la industria aeronáutica mexicana enfrenta fuerte competencia de transporte terrestre como vía alternativa, como los autobuses entre estados. Esta competencia puede tener un impacto adverso en nuestro negocio y en los resultados de las operaciones.

(3) Dependencia de los Costos de Combustible

Debido a que los costos de combustible representan una porción significativa de los costos totales de operación de Grupo Aeroméxico²⁶ (29% en 2010, 24% en 2009 y 35% en 2008), cualquier cambio considerable en los precios de este insumo podría afectar negativamente los resultados operativos consolidados de la Compañía. Las aerolíneas de Grupo Aeroméxico obtienen una parte significativa de su combustible de ASA, representando para 2010 aproximadamente 72%. De acuerdo con la legislación mexicana, PEMEX es el único proveedor de productos básicos derivados del petróleo en México y, a través de ASA, vende combustible para aviones con base en el precio denominado en dólares del “U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel”. ASA opera actualmente en todos los aeropuertos en México.

Aeroméxico y en menor medida Aeroméxico Connect y AM Travel obtienen el resto del combustible en aeropuertos fuera de México. Los precios del combustible en estos aeropuertos dependen, entre otros factores, de las fluctuaciones en el precio del petróleo en los mercados internacionales, de regulaciones locales y de acontecimientos políticos. Asimismo, un cambio en las condiciones comerciales ofrecidas por los proveedores de combustible pudiera afectar adversamente las finanzas de la Compañía.

La Sociedad busca protegerse de estos riesgos a través de la adquisición de coberturas de combustible y/o la aplicación de sobrecuotas en las tarifas. En la mayoría de los casos, las coberturas adquiridas son de tipo opciones con pagos al frente de primas con el fin de limitar riesgos por posibles llamados de margen. No podemos asegurar que el programa de coberturas se efectuará en su totalidad. Ver Sección “3(b)(i)(12) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal – Materias Primas y Proveedores”.

(4) Dependencia de Ciertos Operadores de Aeropuertos

La operación de las Aerolíneas de Grupo Aeroméxico requiere de espacios en aeropuertos para documentación de pasajeros, venta de pasajes y en algunos casos para actividades administrativas o de mantenimiento. En estaciones, principalmente internacionales, en las cuales las Aerolíneas de Grupo Aeroméxico no cuentan con personal y equipos asignados reciben servicios por parte de distintos proveedores como Swissport, Air Canada, Globe Ground y United, entre otros. Debido a la importancia de contar con estos servicios para poder realizar sus operaciones, las Aerolíneas de

²⁶ Calculado como la suma de los conceptos: “Total de gastos de operación” y el “Total de gastos de capital” dividido entre los “Ingresos de operación” del Estado Consolidado de Resultados de la Sociedad.

Grupo Aeroméxico dependen significativamente de estos proveedores. La imposibilidad para acceder o un incremento en el costo para el acceso a dichos espacios podría ocasionar un incremento en nuestros gastos y dañar nuestro negocio de manera general. De igual forma, la actuación negligente de alguno de estos prestadores podría afectar nuestra operación y nuestros resultados.

(5) *Comportamiento Estacional de las Operaciones; Variaciones en Resultados Trimestrales*

Las operaciones de la Compañía están sujetas a un comportamiento cíclico o estacional, siendo los meses más activos julio, agosto y diciembre, que corresponden a los períodos de vacaciones en el hemisferio norte y la semana anterior a la Pascua Católica. En los meses de febrero, septiembre y octubre se registra una notoria disminución en las operaciones, ya que no son períodos vacacionales que impliquen una mayor demanda o necesidad de transporte aéreo. Debido a nuestra alta proporción de costos fijos, la estacionalidad puede afectar nuestros resultados de trimestre a trimestre. La demanda de servicios de transportación aeronáutica también se ve afectada por factores como condiciones económicas, amenazas de guerras, niveles tarifarios y condiciones del clima.

Derivado de los factores anteriormente descritos y los demás señalados a lo largo de este prospecto, las comparaciones trimestre por trimestre de nuestros resultados de operación pudieran no ser indicativos veraces de nuestro desempeño futuro. Además, es posible que en cualquier trimestre nuestros resultados de operación pudieran estar por debajo de las expectativas de los inversionistas y de cualesquier reportes o análisis relacionados con nuestra empresa. En ese caso, el precio de nuestras Acciones pudiera disminuir.

(6) *Los costos de seguro y de seguridad para las aerolíneas se han incrementado substancialmente como resultado de los ataques terroristas del 11 de septiembre en los Estados Unidos, los incrementos posteriores dañarán nuestros negocios*

Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001, en los Estados Unidos, las compañías aseguradoras incrementaron dramáticamente las primas de seguro y redujeron significativamente la cantidad máxima de cobertura de seguro disponible para las aerolíneas en caso de reclamaciones que resulten de actos de terrorismo, guerra o eventos similares. De igual forma, las aerolíneas han tenido que incrementar sus gastos en materia de seguridad para cumplir con las distintas regulaciones emitidas en relación con la prevención de ataques terroristas.

Los aseguradores de aerolíneas, podrán reducir su cobertura o incrementar las primas aun más, en el caso de ataques terroristas adicionales, secuestros, accidentes aéreos y otros eventos que afecten negativamente a la industria de las aerolíneas en el extranjero o en México. Las disminuciones significativas en coberturas, o incrementos en primas de seguros pudieran afectar adversamente nuestra condición financiera y los resultados operativos.

(7) *Dependemos en el mantenimiento de una tasa alta de uso diario de aeronaves, para incrementar nuestros ingresos; el alto uso de aeronaves, también nos hace vulnerables a las demoras*

Uno de los elementos clave en nuestra estrategia de negocios, es el mantener una elevada tasa de uso diario de aeronaves, lo que nos permite generar más ingresos. Nuestra tasa de uso diario de aeronaves puede ser afectada negativamente por un número de diferentes factores que están fuera de nuestro control, incluyendo, dentro de otros, tráfico aéreo y congestión en el aeropuerto, condiciones climatológicas adversas y retrasos por terceros proveedores de servicios relacionados con asuntos tales como combustible y manejo terrestre.

Adicionalmente, una elevada tasa de uso diario incrementa el riesgo de que una aeronave quede fuera de programa durante el día, lo cual resultaría en que dicha aeronave tuviese que permanecer demorada o detenida en tierra durante uno o más días alterando los horarios de servicio, dando lugar a disgustos por parte de los pasajeros relacionados con el retraso o cancelación de vuelos y conexiones perdidas.

(8) *Nuestra reputación y resultados financieros pueden ser dañados en caso de un accidente o un incidente que involucre una aeronave*

Un accidente que involucre una de nuestras aeronaves puede conllevar reclamos significativos por pasajeros lastimados y otras personas, así como costos significativos relacionados con la reparación o el reemplazo de una aeronave dañada y las pérdidas debido a la interrupción temporal del servicio. Aunque consideramos que actualmente mantenemos seguros por responsabilidad civil en montos adecuados conforme a las prácticas de la industria, reclamos substanciales

resultantes de un accidente que superen los montos que cubren nuestros seguros dañarían nuestro negocio y nuestra condición financiera. Por otra parte, cualquier accidente o incidente de alguna aeronave, inclusive cubierto totalmente por el seguro, pudiera ser interpretado por el público en el sentido de que somos menos seguros o confiables que otras aerolíneas, lo que dañaría nuestro negocio y resultados de operación.

(9) *Estamos expuestos a los aumentos en las tarifas por aterrizaje y otros cargos de acceso a aeropuertos y no se puede asegurar el acceso a instalaciones adecuadas y los derechos de aterrizaje necesarios para alcanzar nuestros planes de expansión*

Tenemos que pagar a los operadores de aeropuertos para el uso de sus instalaciones. Cualquier aumento sustancial en las tasas aeroportuarias podría tener un impacto material adverso en nuestros resultados de operaciones. No podemos asegurar que los aeropuertos utilizados por nosotros no van a imponer o aumentar aún más los impuestos de pasajeros y las tarifas aeroportuarias en el futuro, cualquier aumento podría tener un efecto adverso en nuestra condición financiera y los resultados de las operaciones.

Algunos aeropuertos que utilizamos (o que tenemos la intención de utilizar en el futuro) están sujetos a limitaciones de capacidad e imponen restricciones en determinados períodos del día. No podemos asegurar que vamos a ser capaces de mantener u obtener un número suficiente de Slots, puertas y otras instalaciones en los aeropuertos para continuar prestando o expandir nuestros servicios. También es posible que a esta fecha ciertos aeropuertos no se encuentren sujetos a limitaciones de capacidad, pero pudieran llegar a serlo en el futuro. Además, una aerolínea debe utilizar sus Slots en forma regular y oportuna o arriesgarse a que las franjas horarias sean asignadas a los demás operadores. En caso que no existan suficientes Slots para nuestras operaciones, es posible que tuviéramos que modificar nuestros horarios, rutas o reducir la utilización de las aeronaves. Cualquiera de estas circunstancias podría tener un impacto adverso sobre nuestras operaciones y resultados.

Algunos de los aeropuertos a los que volamos imponen diversas restricciones, incluyendo límites en los niveles de ruido de los aviones, límite en el número promedio de salidas diarias y uso de las pistas. Además, no podemos asegurar que los aeropuertos en los que no existen tales restricciones no pueden aplicar restricciones en el futuro o que, en el caso de que ya existiesen tales restricciones, éstas no pudieran ser más onerosas. Estas restricciones pudieran limitar nuestra capacidad de seguir proporcionando o aumentar nuestros servicios en dichos aeropuertos.

(10) *Debido a que la industria aeronáutica se caracteriza por los altos costos fijos y la relativa elasticidad en los ingresos, las aerolíneas no pueden reducir rápidamente sus costos para responder al déficit en los ingresos previstos*

La industria aeronáutica se caracteriza por sus bajos márgenes de utilidad bruta, altos costos fijos e ingresos que generalmente presentan una elasticidad substancialmente mayor que los costos. Los costos de operación de cada vuelo no varían significativamente respecto al número de pasajeros transportados y, por consiguiente, un cambio relativamente pequeño en el número de pasajeros, tarifa de precios o mezcla de tráfico puede tener un efecto significativo en resultados operativos y financieros. Estos costos fijos no pueden ajustarse rápidamente para responder a los cambios en los ingresos y un déficit en los niveles de ingresos previstos podría tener efectos materiales adversos en los ingresos netos.

(iii) Factores Relacionados con el Régimen Legal y Regulatorio

(1) *Industria Regulada y Potenciales Cambios*

Según lo determina la Ley de Aviación Civil, la prestación del servicio público de transportación aérea nacional regular requiere el otorgamiento de una concesión por parte de la SCT. Dicha concesión establece los términos y condiciones, así como los derechos y obligaciones del concesionario en la prestación del servicio. En la concesión se incorporan las rutas en las que la aerolínea podrá prestar servicios, así como las aeronaves que forman parte de su flota. Las concesiones pueden ser otorgadas hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones, para lo cual el concesionario deberá solicitar dicha prórroga a más tardar un año antes de su conclusión. Conforme a la propia Ley de Aviación Civil, la prestación de los servicios de transportación aérea nacional no regular, internacional regular y no regular, y privado comercial requieren únicamente del otorgamiento de permisos.

Aeroméxico cuenta con una concesión para la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular por 30 años; la cual fue otorgada por la SCT y vence en marzo de 2030. Por su parte, Aeroméxico Connect opera bajo concesión otorgada por la SCT, la cual vence en octubre de 2030. AM Travel opera con concesión otorgada por la SCT la cual tiene una vigencia de cinco años y vence en marzo de 2015. AM Travel ha empezado a operar vuelos regulares a partir de septiembre de 2010. La subsidiaria de carga Aeromexpress opera como comercializadora para vender capacidad de carga en los aviones de Aeroméxico. Aeroméxico, Aeroméxico Connect y AM Travel prestan sus servicios a destinos internacionales al amparo de designaciones otorgadas por el gobierno mexicano, de acuerdo a las autorizaciones otorgadas por las autoridades competentes de México y el extranjero y de conformidad con las disposiciones de los convenios bilaterales celebrados entre el Gobierno Federal de México y los gobiernos de diversos países.

Tanto los permisos, como las concesiones pueden ser revocadas antes del plazo establecido para su vencimiento, entre otras razones, por no ejercer los derechos conferidos en la misma durante un periodo mayor de ciento ochenta días naturales contado a partir de la fecha de su otorgamiento; aplicar tarifas distintas a las registradas o aprobadas, suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la SCT; prestar servicios distintos a los señalados en la concesión e infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad. En caso de que una concesión sea revocada, su titular no podrá obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso dentro de un plazo de cinco años. A la fecha, no ha sido revocado ningún permiso o concesión para la prestación del servicio público de transportación aérea de las subsidiarias de la Compañía. Sin embargo, no se puede asegurar que los permisos o las concesiones otorgadas a las aerolíneas de Grupo Aeroméxico no sean revocadas en caso de no cumplir con los términos y condiciones de la misma. Las aerolíneas de Grupo Aeroméxico consideran que se encuentran sustancialmente en cumplimiento con todas las normas aplicables contenidas en la legislación aplicable y cumplen sustancialmente con los términos y condiciones contenidas en las concesiones y permisos que les han sido otorgados.

Los convenios bilaterales están sujetos a negociaciones constantes de acuerdo a solicitudes que hacen los países signatarios de tiempo en tiempo. Es de señalar, que en el caso de países con los que México no ha celebrado dichos convenios bilaterales, existe posibilidad de iniciar operaciones hacia los mismos al amparo de permisos unilaterales otorgados por la DGAC sujetos a reciprocidad. La autorización para que las aerolíneas de Grupo Aeroméxico puedan operar en rutas internacionales se encuentra sujeta a convenios bilaterales y regulaciones. Por lo tanto, cualquier cambio en la política de aviación gubernamental en México o en el extranjero, podría resultar en la modificación o terminación de los mismos, en la reducción del alcance de las autorizaciones para Aeroméxico y Aeroméxico Connect para operar en las rutas internacionales o afectar sus operaciones internacionales, y podría tener efectos negativos sobre los resultados operativos de la Compañía.

Adicionalmente, existen diversas regulaciones que todas las aerolíneas deben cumplir en materia ambiental, entre otras. El cumplimiento con la legislación ambiental que se pudiera promulgar en el futuro podría obligar a la Compañía a incurrir en costos adicionales para garantizar que sus operaciones cumplan con la misma, y en el supuesto de que la Compañía incumpliera con lo dispuesto por la legislación ambiental vigente o futura, la misma podría verse sujeta a la imposición de multas y otras sanciones.

(2) *Degradación en materia de seguridad a categoría 2 por parte de las autoridades de Estados Unidos*

La FAA periódicamente analiza la actuación de las autoridades regulatorias en materia aeronáutica de diversos países. Como resultado de dicha investigación, cada país recibe una Evaluación de Seguridad Aeronáutica Internacional (International Aviation Safety Assessment, IASA). A mediados de 2010, la aviación mexicana sufrió una degradación en dicha evaluación a categoría 2 por parte de las autoridades de Estados Unidos luego que durante dos visitas de inspección en enero y julio detectaron, entre otras cosas, escasez de inspectores de vuelo. La degradación no alteró los vuelos que a esa fecha realizaban las aerolíneas mexicanas a Estados Unidos, pero si detuvo la posibilidad de que se establecieran nuevas rutas desde México a aquel país. Entre otras consecuencias de esa degradación, las aerolíneas estadounidenses tuvieron que restringir sus alianzas de Código Compartido con las líneas aéreas mexicanas en los vuelos que realizaban de manera conjunta hacia México.

En diciembre de 2010, las autoridades de Estados Unidos restituyeron a la aviación mexicana a la Categoría 1. No es posible asegurar que el gobierno de México, la SCT y/o la DGAC continuarán manteniendo los estándares internacionales de seguridad que aseguren una evaluación Categoría 1 en el futuro.

Una nueva degradación por parte de las autoridades de Estados Unidos evitaría que nuestras subsidiarias abriesen nuevas rutas hacia ese país, lo que pudiera tener efectos negativos sobre los resultados de la Compañía. Además, debido a la imposibilidad de que las aerolíneas mexicanas puedan adquirir derechos para explotar nuevas rutas o frecuencias a destinos en los Estados Unidos, las aerolíneas extranjeras podrían estar incentivadas de lograr un crecimiento en su presencia en México y, por lo tanto, podrían incrementar su operación en dichas rutas y frecuencias.

(3) *Reformas recientes a las leyes fiscales federales en México podrían tener un efecto adverso en nuestra condición financiera y resultados de operación*

El gobierno mexicano recientemente ha empezado a implementar ciertas reformas fiscales. Como resultado de lo anterior, el 1 de octubre de 2007, la SHCP anunció la entrada en vigor del impuesto empresarial a tasa única y el impuesto sobre depósitos en efectivo, ambas aplicables a las empresas mexicanas.

Más recientemente, el 31 de octubre de 2009, la SHCP anunció la aprobación de un aumento temporal en la tasa del impuesto sobre la renta. Como resultado, la tasa más alta del impuesto sobre la renta fue incrementada del 28% a una tasa máxima del 30%. Dicha tasa máxima será reducida a 29% para 2013 y a 28% para 2014. Además, la tasa del impuesto al valor agregado fue aumentada del 15% al 16%.

No podemos asegurar que no seremos sujetos de impuestos adicionales en el futuro o que los impuestos vigentes no serán aumentados.

(4) *Si la Compañía no puede adoptar e implementar adecuadamente y de forma eficaz las Normas Internacionales de Información Financiera, conforme a lo requerido por la legislación aplicable, su capacidad de generar y divulgar oportunamente su información financiera podría verse afectada*

A partir del 1 de enero de 2012, conforme a lo establecido por la Circular Única de Emisoras, las emisoras cuyos valores se encuentren inscritos en el RNV deberán preparar sus estados financieros conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (*International Accounting Standards Board*). A efecto de cumplir con lo anterior, la Compañía deberá llevar a cabo un proceso de revisión de sus procesos de control interno y de revelación de información financiera a efecto de adecuarlos a las normas antes mencionadas. La Compañía no puede garantizar que, en la fecha establecida por la Circular Única de Emisoras, podrá adoptar adecuadamente y de forma eficaz las Normas Internacionales de Información Financiera, lo cual podría afectar la capacidad de la Compañía de generar y divulgar oportunamente su información financiera. En caso de que la Compañía no entregue y divulgue la información financiera a que está obligada conforme a la legislación aplicable en tiempo, estaría sujeta a sanciones o multas por parte de las autoridades competentes. Adicionalmente, la implementación de las normas de información financiera antes mencionadas podría implicar importantes gastos para la Compañía, lo que podría tener un efecto adverso en su situación financiera.

(iv) Riesgos Relacionados con las Acciones

(1) *Las acciones de Grupo Aeroméxico nunca han cotizado en bolsa, y un mercado activo para las acciones puede no desarrollarse y el precio de mercado de nuestras Acciones podría disminuir después de la oferta.*

Si bien las acciones de Consorcio Aeroméxico cotizaron en la BMV hasta 2007, antes de la oferta, no ha habido mercado público alguno para nuestras acciones. A pesar de que hemos solicitado el listado de nuestras acciones para su cotización en la BMV, un mercado activo pudiera no desarrollarse, o si se desarrolla, pudiera no mantenerse. El mercado de valores en México es sustancialmente más pequeño, menos líquido, más volátil, tiene una base de inversionistas institucionales más baja, y está más concentrado que los principales mercados de valores internacionales como los de los Estados Unidos. Por ejemplo, la BMV tuvo una capitalización bursátil de aproximadamente \$4,615 miles de millones al 31 de diciembre de 2009, y un volumen promedio diario de operación de \$4,293 millones en 2009. Los diez valores principales en términos de volumen de operación representaron aproximadamente el 55% de todas las acciones cotizadas en la BMV en 2009. Estas características del mercado pudieran limitar sustancialmente la capacidad de los tenedores de nuestras acciones para venderlas, o venderlas a un precio y en el tiempo que dichos tenedores de acciones quisieran venderlas, y esto puede afectar negativamente al

precio de mercado y liquidez de nuestras acciones.

Es posible que nuestras acciones se coticen a precios de mercado inferiores a su precio de oferta inicial. El precio de la oferta inicial de nuestras acciones puede no ser indicativo de los precios de cotización que se obtendrán en el mercado después de la Oferta en caso de que efectivamente se desarrolle un mercado para las mismas. Adicionalmente, no podemos prever si nuestras acciones cotizarán por encima, al o por debajo del valor de activo neto.

En términos de la Ley de Inversión Extranjera, existen limitaciones para que inversionistas extranjeros sean titulares de más del 25% del capital social de las Aerolíneas del Grupo Aeroméxico. Estas limitaciones derivan en restricciones a los derechos corporativos otorgados a los accionistas extranjeros.

(2) El precio de mercado de nuestras acciones podría fluctuar significativamente, y usted podría perder parte o toda su inversión

La volatilidad en el precio de mercado de nuestras acciones pudiera impedir que usted venda sus acciones al o por arriba del precio pagado por dichas acciones. El precio de mercado y la liquidez del mercado para nuestras acciones podrían afectarse significativamente por múltiples factores, algunos de los cuales están fuera de nuestro control y pudieran no estar relacionados directamente con nuestro rendimiento de operación. Estos factores incluyen, entre otros:

- volatilidad significativa en el precio de mercado y volumen negociado de valores de empresas en nuestro sector, que no necesariamente se relacionan con el rendimiento de operación de estas empresas;
- cambios en las ganancias o variaciones de los resultados de operación;
- rendimiento de operación de empresas comparables con nosotros;
- nueva legislación o regulación o nuevas interpretaciones de leyes y reglamentos, incluyendo circulares o misceláneas fiscales, que resulten aplicables a nuestros negocios;
- tendencias económicas generales en las economías de México o de los Estados Unidos o en las economías globales o mercados financieros, incluyendo aquellos resultantes de guerra, hechos terroristas o represalias por dichos eventos; y
- sucesos o condiciones políticas.

(3) Nuestros accionistas actuales podrían tener influencia significativa sobre la Compañía después de la Oferta, y sus intereses podrían estar en conflicto con los suyos

Una vez que se concrete la Oferta, los accionistas actuales continuarán siendo propietarios de un porcentaje importante del capital social suscrito y pagado de Grupo Aeroméxico. Nuestros accionistas actuales podrían, en su caso, celebrar acuerdos que les permitan aprobar todas las decisiones sometidas a votación en una asamblea de accionistas y por consiguiente ejercer el control sobre las decisiones de negocios que incluyen entre otras:

- la integración del consejo de administración y, consecuentemente;
- la determinación de fusiones u otras operaciones corporativas; y
- el pago de dividendos, así como el monto de los mismos (*Ver Sección “3(b)(xiii) La Emisora – Descripción del Negocio – Dividendos”*).

Nuestros accionistas actuales podrían acordar en asamblea que la Compañía tome medidas que pudieran ser contrarias a sus intereses y en ciertas circunstancias, podría impedir a otros accionistas, incluyéndolo a usted, bloquear estas medidas o causar que se tomen decisiones contrarias a las esperadas. No podemos asegurar que los accionistas actuales vayan a actuar en forma consistente con sus intereses.

No obstante lo anterior, el Fideicomiso a través del cual participan nuestros accionistas no constituye ni contiene acuerdos cuyo objeto sea tomar decisiones en un mismo sentido por parte de los fideicomisarios, por lo que cada uno de ellos puede ejercer su derecho de voto en forma individual.

(4) Si emitimos más acciones en el futuro, nuestros accionistas podrían sufrir dilución y el

precio de las acciones podría disminuir

Podemos emitir acciones adicionales de nuestro capital social para financiar adquisiciones futuras o para otros propósitos corporativos generales, aunque no existe intención alguna de hacerlo por el momento. Cualesquiera de dichas emisiones podrían resultar en la dilución de su porcentaje accionario y podrían tener un impacto adverso en el precio de mercado de las acciones de Grupo Aeroméxico.

(5) Acciones

En caso que, en cualquier momento, existan accionistas que tengan el carácter de “Inversionista Extranjero” o que sean sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero o controladas por la inversión extranjera (según dichos términos se definen en el artículo 2 de la Ley de Inversión Extranjera), las acciones que sean propiedad de dichos accionistas serán consideradas automáticamente y sin necesidad de acto posterior alguno como “inversión neutra” y conferirán a sus titulares únicamente los derechos que se señalan a continuación:

- (i) Derechos de Minoría. Los siguientes derechos de minoría, en la medida en la que alcancen los porcentajes que requiere la LMV:
 - (a) Derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 38 de la LMV;
 - (b) En términos del artículo 50 de la LMV, derecho a: (i) designar y revocar a un miembro del consejo de administración, (ii) requerir la convocatoria a asamblea general de accionistas, y (iii) solicitar el aplazamiento de la votación de cualquier asunto sobre el cual no se consideren suficientemente informados;
 - (c) En términos del artículo 51 de la LMV, derecho a oponerse judicialmente a las resoluciones de las asambleas generales; y
 - (d) Derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 52 de la LMV.
- (ii) Asambleas Ordinarias. Sin perjuicio de los derechos conferidos en los incisos (i) anterior y (iii) siguiente, el derecho a comparecer a las asambleas ordinarias de accionistas y votar las acciones de las que sea propietario hasta por un máximo (individual y total por lo que hace a la totalidad de los Accionistas Extranjeros que comparezcan a la asamblea correspondiente) equivalente al 49% de las acciones con derecho a voto representadas en la asamblea propiedad de accionistas que no sean Accionistas Extranjeros (el “Porcentaje Máximo”). El resto de las acciones propiedad de Accionistas Extranjeros que excedan el Porcentaje Máximo serán consideradas votadas en el mismo sentido en que lo hagan los accionistas que no sean Accionistas Extranjeros. Para estos efectos, en el caso que más de un Accionista Extranjero pretendiese ejercer su derecho de voto conforme a este inciso, los Accionistas Extranjeros podrán ejercer su derecho hasta por la parte proporcional del Porcentaje Máximo que respecto del resto de los Accionistas Extranjeros que comparezcan a la asamblea les corresponda.
- (iii) Casos Especiales. El derecho a comparecer y votar en las asambleas extraordinarias de accionistas (incluyendo en las asambleas que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 108 de la LMV), en las asambleas en las que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 47 de la LMV y en cualesquier asambleas de accionistas (sean ordinarias o extraordinarias) en las que se pretenda acordar un aumento o reducción del capital social de las Sociedad.

(6) Ciertos Aspectos Legales

1. Insuficiencia de Reserva Legal. La Compañía no ha constituido la totalidad de la reserva legal que, en términos de la Ley General de Sociedades Mercantiles, debe alcanzar el 20% del capital social (con base en cifras históricas). En tanto no se cumpla con este requisito y se cubran las pérdidas de ejercicios anteriores, la Compañía no está en posibilidad de pagar dividendos.

2. Control por Mexicanos. En los términos de la autorización para que las acciones que emita la Compañía sean consideradas inversión neutra conforme a la Ley de Inversión Extranjera y su Reglamento, el 10% del capital de la Compañía debe ser propiedad de personas físicas mexicanas o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros. Para estar en condiciones de cumplir con este requisito, se propondrá al Consejo de Administración de la Compañía que adopte políticas y procedimientos conforme a los cuales los accionistas que tengan una participación significativa, los consejeros, el director general y los directivos relevantes informen previamente a la Compañía antes de realizar operaciones con acciones de la misma. Estas políticas y procedimientos permitirán a la Compañía monitorear el cumplimiento de las obligaciones de dichas personas con la Ley del Mercado de Valores y las disposiciones que emanan de ésta respecto a operar con valores cuando se tenga o se presuma que tenga información privilegiada y, además, dar oportunidad a la Compañía de tomar las medidas necesarias para cumplir con los requerimientos de la autorización citada. Se contempla que esta política se proponga al Consejo en su próxima sesión, que en todo caso ocurrirá antes de que expire el plazo de 180 días conforme al cual los accionistas de la Compañía antes de la Oferta se han obligado a no vender sus acciones de la Compañía.

(v) Factores Relacionados con Condiciones Económicas y Desastres Naturales en México

(1) *Economía Mexicana e impacto en operaciones de Grupo Aeroméxico*

Grupo Aeroméxico es una sociedad anónima bursátil de capital variable constituida en México y la mayoría de sus funcionarios y activos así como parte importante de sus ingresos se encuentran o se originan en México. En el pasado, las condiciones prevalecientes en la economía mexicana (incluyendo las afectaciones al turismo) han influido sobre la demanda por transporte aéreo de pasajeros y carga en México, incidiendo así en los resultados de operación, la situación financiera y la liquidez (incluyendo la capacidad para obtener financiamiento) de la Compañía. En el futuro se prevé que las condiciones económicas, sociales y políticas de México continúen incidiendo de manera directa sobre el desempeño de la Compañía.

(2) *Impacto de inflación*

Históricamente, la inflación se ha traducido en altas tasas de interés. Cualquier incremento en dichas tasas de interés, resultaría en un incremento en el monto de intereses pagaderos respecto de la deuda existente o futura de la Compañía en general y podrían tener un efecto adverso significativo en la liquidez o en la situación financiera de la Compañía.

Altas tasas de inflación en relación con el nivel de devaluación del peso frente al dólar podrían reducir los márgenes operativos de las subsidiarias de la Compañía. Debido a que una parte significativa de los costos de operación de las Aerolíneas de Grupo Aeroméxico, particularmente los costos laborales, se encuentran denominados en pesos, altos niveles de inflación en México podrían ocasionar que dichos costos se incrementaran. No es posible asegurar que México no sufrirá en el futuro incrementos inflacionarios que pudieran afectar la liquidez, la situación financiera o el resultado de operación de la Compañía.

(3) *Impacto de fluctuaciones de tipo de cambio*

Una parte significativa de los ingresos de la Compañía están basados en dólares. Los ingresos y ventas provenientes de boletos internacionales, operaciones de fletamento, exceso de equipaje, carga y otros ingresos están tarifados en dólares, independientemente de su expedición y cobro en moneda nacional, al tipo de cambio vigente en el mercado.

Asimismo, una proporción importante del gasto está sujeta a fluctuaciones del tipo de cambio. Las compras de combustible en el país están sujetas a cotizaciones internacionales y a la paridad del dólar frente al peso mexicano, por lo cual se incluyen como compras en moneda extranjera. Adicionalmente, derivado de los contratos de arrendamiento de aeronaves, los cuales son pactados exclusivamente con empresas constituidas en el extranjero, los gastos por renta y gran parte del mantenimiento de aeronaves están igualmente sujetos a las fluctuaciones del dólar.

Los efectos de la devaluación o depreciación del peso frente al dólar y otras divisas pudieran tener efectos sobre el desempeño financiero de la Compañía. Adicionalmente, las fluctuaciones cambiarias han afectado y, en caso de presentarse nuevamente, podrían continuar afectando el consumo interno del país, incluyendo la demanda y

adquisición de los servicios prestados por las subsidiarias de la Compañía. La Compañía no puede asegurar que las fluctuaciones cambiarias no tendrán un efecto adverso sobre la liquidez, situación financiera o los resultados de las operaciones futuras de Grupo Aeroméxico.

Actualmente, en México no existen limitaciones en cuanto a la capacidad de las empresas mexicanas o de las personas físicas para convertir pesos a dólares o a otras monedas, y el gobierno mexicano no ha tenido una política de control de tipo de cambio fijo desde 1982. El peso ha sido sujeto de devaluaciones significativas respecto al dólar de los Estados Unidos en el pasado y pudiera estar sujeto a fluctuaciones importantes en el futuro. Una severa devaluación o depreciación del peso mexicano pudiera resultar en una intervención gubernamental a efecto de instrumentar políticas restrictivas de control del tipo de cambio, como ha ocurrido antes en México y en otros países. En consecuencia, las fluctuaciones en el valor del peso mexicano frente al Dólar pudieran tener un efecto adverso en nuestra posición financiera. No podemos garantizar que el gobierno mexicano mantendrá sus políticas actuales con relación al peso o que el valor del peso no fluctuará de manera significativa en el futuro.

(4) La situación política en México podría afectar la política económica mexicana y afectar de manera adversa a la Compañía

Acontecimientos políticos en México podrían afectar significativamente la situación económica mexicana, y consecuentemente, nuestras operaciones. El titular del ejecutivo de México pudiera implementar cambios significativos en las leyes, políticas públicas y regulaciones, lo que podría afectar la situación económica y política de México, y en consecuencia, lo que podría afectar adversamente nuestro negocio. Además de lo anterior, desde 1997, el Congreso de la Unión ha estado dividido políticamente y actualmente el PAN no tiene mayoría. Las elecciones de senadores, diputados y de los gobernadores de algunos estados de México se celebraron el 5 de julio de 2009 y el Partido Revolucionario Institucional obtuvo la mayoría de las gubernaturas y legislaturas. La falta de alineación entre el Presidente y la legislatura podría resultar en un candado y evitar que se implementen a tiempo las reformas económicas y políticas, lo que podría tener un efecto adverso significativo sobre la política económica de México, nuestros negocios, en nuestros precios y en los rendimientos de los valores mexicanos. También es posible que la incertidumbre política afecte de forma adversa la economía mexicana.

No podemos asegurar que los eventos políticos futuros en México, sobre los que no tenemos ningún control, no tendrán un efecto adverso en nuestra posición financiera y los resultados de operación. El gobierno mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo, una influencia significativa sobre la economía mexicana. Las acciones del gobierno mexicano relativas a la economía pudieran tener un impacto significativo en entidades del sector privado mexicano en general, así como también sobre las condiciones del mercado, los precios y los rendimientos de los valores mexicanos.

(5) Acontecimientos en otros países pueden afectar adversamente a la economía mexicana, nuestros resultados de operación y el precio de nuestras acciones

La economía mexicana pudiera, en diversos grados, ser afectada por las condiciones económicas y de mercado en otros países. A pesar de que las condiciones económicas en otros países pudieran diferir significativamente de las condiciones económicas en México, las reacciones de los inversionistas a acontecimientos adversos en otros países pudieran tener un efecto adverso en el valor de mercado de los valores de las emisoras mexicanas. En años recientes, por ejemplo, los precios de valores de deuda y capital mexicanos disminuyeron sustancialmente como resultado de los acontecimientos ocurridos en Rusia, Asia y Brasil. Más recientemente, los problemas crediticios en los Estados Unidos relacionados principalmente con la venta de hipotecas *sub-prime* han dado lugar a importantes fluctuaciones en los mercados financieros. Las circunstancias del mundo de hoy, y principalmente del primer trimestre de 2011, caracterizado por los crecientes conflictos y acontecimientos de carácter político y social en Medio Oriente y África; así como el terremoto y tsunami en Japón, son circunstancias externas adversas que en conjunto se han traducido en un sensible aumento de la incertidumbre y de la desconfianza general mundial, los cuales han estado afectando y condicionando los mercados de valores por un elevado aumento del riesgo mundial. De igual forma, las crisis de mercados en otros países emergentes pueden obstaculizar el entusiasmo de los inversionistas por valores de emisoras mexicanas, incluyendo nuestras Acciones, lo que pudiera afectar adversamente el precio de mercado de nuestras Acciones.

Asimismo, acontecimientos que repercutan en el entorno económico, político, turístico y regulatorio de otros países en los que opera Grupo Aeroméxico pudieran afectar negativamente el tráfico generado desde y hacia esos países así como nuestras operaciones en los mismos.

Por último, en años recientes las condiciones económicas en México se han vuelto cada vez más correlacionadas con las condiciones en los Estados Unidos como resultado del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (“TLCAN”) y el incremento en la actividad económica entre los dos países. Por lo tanto, condiciones económicas adversas en los Estados Unidos, una disminución en el pago de remesas, la terminación del TLCAN u otros acontecimientos relacionados pudieran tener un efecto adverso significativo en la economía mexicana. No podemos asegurar que los acontecimientos en otros países emergentes, en los Estados Unidos o en alguna otra parte, no tendrán un efecto significativo adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

(d) Otros valores

Previo a la Oferta, Grupo Aeroméxico no contaba con otros valores inscritos en el RNV que mantiene la CNBV.

(e) Documentos de carácter público

Este Prospecto y otra información de Grupo Aeroméxico podrá ser consultada en la BMV, en sus oficinas o en su página de Internet: www.bmv.com.mx, así como en la página de Internet de la CNBV: www.cnbv.gob.mx o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico: www.aeromexico.com.mx.

A solicitud de cualquier inversionista, que demuestre ser propietario de valores emitidos por Grupo Aeroméxico, de conformidad con la legislación aplicable, se proporcionará copia de dichos documentos mediante escrito dirigido al Dr. Ricardo Sánchez Baker, responsable de nuestro Departamento de Relaciones con Inversionistas, en nuestras oficinas ubicadas en Paseo de la Reforma 445 piso 10, Colonia Cuauhtémoc, México, D.F., C.P. 06500, teléfono (55) 9132-4000, o a la dirección electrónica rsbaker@aeromexico.com.mx.

Nuestra página de Internet es: www.aeromexico.com.mx. La información sobre Grupo Aeroméxico contenida en dicha página de Internet no es parte ni objeto de este Prospecto, ni de ningún otro documento utilizado por Grupo Aeroméxico en relación con cualquier oferta pública de valores.

2) LA OFERTA

(a) Características de la oferta

Emisora:	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
Clave de Pizarra:	“AEROMEX”.
Tipo de Valor:	Acciones nominativas, Serie “Única”, especiales, con valor nominal de \$10.00 (diez Pesos 00/100 Moneda Nacional) cada una, representativas de la parte variable del capital social de Grupo Aeroméxico.
Tipo de Oferta:	Oferta pública primaria de suscripción en México de 125,513,903 Acciones (incluyendo 16,371,378 acciones objeto de la Opción de Sobreasignación) o 109,142,525 Acciones sin incluir la Opción de Sobreasignación, a través de la BMV.
Monto de la Oferta:	El monto de la Oferta asciende a \$3,890,930,993.00 M.N. (tres mil ochocientos noventa millones novecientos treinta mil novecientos noventa y tres Pesos 00/100 Moneda Nacional), considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, y \$3,383,418,275.00 M.N. (tres mil trescientos ochenta y tres millones cuatrocientos dieciocho mil doscientos setenta y cinco Pesos 00/100 Moneda Nacional), sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación.
Número de Acciones Ofrecidas:	125,513,903 (ciento veinticinco millones quinientos trece mil novecientas tres) Acciones en la Oferta, considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación y 109,142,525 (ciento nueve millones ciento cuarenta y dos mil quinientos veinticinco) Acciones, sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación. La distribución de las Acciones podrá variar una vez finalizada la Oferta, como resultado de la demanda final por parte de los inversionistas y por reasignaciones que se realicen entre los Intermediarios Colocadores durante el proceso de colocación previo a la conclusión de la Oferta. <i>Ver Sección “2(c) La Oferta – Plan de Distribución”.</i>
Precio de Colocación:	\$31.00 M.N. (treinta y un Pesos 00/100 Moneda Nacional) por Acción.
Bases para la Determinación del Precio de Colocación:	El Precio de Colocación de cada Acción se determina, entre otras cosas, tomando en consideración (i) la situación financiera y operativa de Grupo Aeroméxico, (ii) el potencial de generación futura de flujos y de UAFIDAR de Grupo Aeroméxico, (iii) los múltiplos de empresas dedicadas a las mismas actividades que Grupo Aeroméxico y que cotizan en otros mercados del extranjero, y (iv) las condiciones generales de mercado al momento de la Oferta.
Fecha de la Oferta:	14 de abril de 2011.
Fecha de Cierre del Libro:	13 de abril de 2011.
Fecha de Registro en BMV:	14 de abril de 2011.
Fecha de Liquidación en BMV:	19 de abril de 2011.

Fecha de Publicación de Aviso para efectos informativos en Emisnet:	13 de abril de 2011.
Forma de Liquidación:	Los Acciones objeto de la Oferta se liquidarán en efectivo.
Opción de Sobreasignación:	<p>Para cubrir asignaciones en exceso, si las hubiere, Grupo Aeroméxico ha otorgado a los Intermediarios Colocadores una opción de sobreasignación para adquirir, a través de Accival, 16,371,378 Acciones, opción que estará vigente por un plazo de treinta (30) días contados a partir de la Fecha de Registro en BMV. Los Intermediarios Colocadores, a través de Accival, podrán ejercer la Opción de Sobreasignación en México, a un precio igual al Precio de Colocación y por una sola vez.</p> <p>En el supuesto de que los Intermediarios Colocadores ejerzan en su totalidad la Opción de Sobreasignación, se colocarán entre el público un total de 16,371,378 Acciones adicionales, que representarán aproximadamente el 14.99% de las Acciones de la Oferta (calculado sin considerar la Opción de Sobreasignación). <i>Ver Sección “2(c) La Oferta – Plan de Distribución”.</i></p>
Recursos Netos para la Emisora de la Oferta:	Grupo Aeroméxico recibirá aproximadamente \$3,750,821,017.01 M.N. (tres mil setecientos cincuenta millones ochocientos veintiún mil diecisiete Pesos 01/100 Moneda Nacional) como recursos netos de la Oferta, considerando la Opción de Sobreasignación, y aproximadamente \$3,259,802,462.34 M.N. (tres mil doscientos cincuenta y nueve millones ochocientos dos mil cuatrocientos sesenta y dos Pesos 34/100 Moneda Nacional), sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación. <i>Ver Sección “2(d) La Oferta – Gastos relacionados con la oferta”.</i>
Posibles Adquirentes:	Las Acciones podrán ser adquiridas por personas físicas o morales cuando su régimen de inversión lo prevea expresamente.
Monto de Capital Social y número de Acciones en Circulación:	<p>Inmediatamente antes de la Oferta, el capital social suscrito y pagado de Grupo Aeroméxico ascendía a \$5,848,593,260.00 M.N. (cinco mil ochocientos cuarenta y ocho millones quinientos noventa y tres mil doscientos sesenta Pesos 00/100 Moneda Nacional), del cual la cantidad de \$50,000 M.N. (cincuenta mil Pesos 00/100 Moneda Nacional) corresponde a la parte fija y \$5,848,543,260.00 M.N. (cinco mil ochocientos cuarenta y ocho millones quinientos cuarenta y tres mil doscientos sesenta Pesos 00/100 Moneda Nacional) a la parte variable.</p> <p>Inmediatamente antes de la Oferta, el capital social suscrito y pagado de Grupo Aeroméxico está representado por: (i) 5,000(cinco mil) Acciones nominativas, con valor nominal de \$10.00 M.N. (diez Pesos 00/100 Moneda Nacional) cada una, Serie “Única”, especiales, representativas de la parte fija del capital social de Grupo Aeroméxico, y (ii) 584,854,326 (quinientos ochenta y cuatro millones ochocientos cincuenta y cuatro mil trescientos veintiséis) Acciones nominativas, con valor nominal de \$10.00 M.N. (diez Pesos 00/100 Moneda Nacional) cada una, Serie “Única”, especiales, representativas de la parte variable del capital social de Grupo Aeroméxico.</p> <p>Después de que se complete la Oferta, y suponiendo que los Intermediarios Colocadores no ejerzan la Opción de Sobreasignación, el</p>

capital social suscrito y pagado de Grupo Aeroméxico ascenderá a \$6,940,018,510.00 M.N. (seis mil novecientos cuarenta millones dieciocho mil quinientos diez Pesos 00/100 Moneda Nacional), representado por 694,001,851 Acciones (de las cuales 5,000 representarán a la parte fija y 693,996,851 a la parte variable) y a \$7,103,732,290.00 M.N. (siete mil ciento tres millones setecientos treinta y dos mil doscientos noventa Pesos 00/100 Moneda Nacional), representado por 710,373,229 Acciones (de las cuales 5,000 representarán a la parte fija y 710,368,229 a la parte variable), suponiendo el ejercicio de la Opción de Sobreasignación.

Las resoluciones adoptadas por los accionistas de la Compañía el día 6 de abril de 2011 aprobaron la emisión de 260,075,413 acciones adicionales a las Acciones de la Oferta, que se conservarán en tesorería y podrán, sujeto a las restricciones de venta descritas en la *Sección “2(c) La Oferta – Plan de Distribución”*, ser ofrecidas para suscripción (incluyendo su uso para el Plan de Opción de Acciones), con posterioridad o a la fecha de la Oferta (las “Acciones en Tesorería”). Las Acciones objeto de la Oferta (incluyendo la Opción de Sobreasignación) representan, inmediatamente después de la Oferta y considerando las Acciones en Tesorería, aproximadamente 12.93% del capital social total autorizado (incluyendo capital suscrito y pagado y autorizado no suscrito) de la Emisora o 11.25% sin incluir la Opción de Sobreasignación.

Las Acciones estarán representadas mediante certificados provisionales que serán depositados en Indeval y posteriormente, una vez que termine el periodo para ejercer la Opción de Sobreasignación y se hubieren llevado a cabo cualesquier acciones relacionadas con dicha opción, en caso de haberse ejercido, dichos certificados provisionales se canjearán en Indeval por los títulos definitivos que representen las Acciones.

Porcentaje del Capital Social que representa la Oferta:

Las Acciones objeto de la Oferta, excluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación, representan aproximadamente el 15.73% (quince punto siete tres por ciento) de las Acciones representativas del capital social de Grupo Aeroméxico suscritas y pagadas, sobre bases totalmente diluidas, y aproximadamente el 17.67% (diecisiete punto seis siete por ciento) de las Acciones representativas del capital social de Grupo Aeroméxico suscritas y pagadas, sobre bases totalmente diluidas, incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación.

Derechos de Voto:

Sujeto a lo señalado en el siguiente párrafo, las Acciones confieren a sus tenedores plenos derechos de voto y patrimoniales. Cada una de las Acciones le da derecho a su tenedor a ejercer sus derechos de voto de manera completa y en particular a emitir un voto en cualquiera de las asambleas generales de accionistas del Emisora.

En caso que, en cualquier momento, existan Accionistas Extranjeros (según dicho término se define más adelante), las acciones que sean propiedad de dichos accionistas serán consideradas automáticamente y sin necesidad de acto posterior alguno como “inversión neutra” y únicamente conferirán a sus propietarios los derechos que se señalan a continuación:

- (i) Derechos de Minoría. Los siguientes derechos de minoría, en la medida en la que alcancen los porcentajes

que requiere la LMV:

- (a) Derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 38 de la LMV;
 - (b) En términos del artículo 50 de la LMV, derecho a:
 - (i) designar y revocar a un miembro del consejo de administración, (ii) requerir la convocatoria a asamblea general de accionistas, y (iii) solicitar el aplazamiento de la votación de cualquier asunto sobre el cual no se consideren suficientemente informados;
 - (c) En términos del artículo 51 de la LMV, derecho a oponerse judicialmente a las resoluciones de las asambleas generales; y
 - (d) Derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 52 de la LMV.
- (ii) Asambleas Ordinarias. Sin perjuicio de los derechos conferidos en los incisos (i) anterior y (iii) siguiente, el derecho a comparecer a las asambleas ordinarias de accionistas y votar las acciones de las que sea propietario hasta por el Porcentaje Máximo. El resto de las acciones propiedad de Accionistas Extranjeros que excedan el Porcentaje Máximo serán consideradas votadas en el mismo sentido en que lo hagan los accionistas que no sean Accionistas Extranjeros. Para estos efectos, en el caso que más de un Accionista Extranjero pretendiese ejercer su derecho de voto conforme a este inciso, los Accionistas Extranjeros podrán ejercer su derecho hasta por la parte proporcional del Porcentaje Máximo que respecto del resto de los Accionistas Extranjeros que comparezcan a la asamblea les corresponda.
- (iii) Casos Especiales. El derecho a comparecer y votar en las asambleas extraordinarias de accionistas (incluyendo en las asambleas que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 108 de la LMV), en las asambleas en las que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 47 de la LMV y en cualesquier asambleas de accionistas (sean ordinarias o extraordinarias) en las que se pretenda acordar un aumento o reducción del capital social de las Sociedad.

Ver Sección “Sección 1(c)(iv)(5) Información General – Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con las Acciones – Acciones” y Sección “5(d) Administración – Estatutos sociales y otros convenios”.

Múltiplos:

	Antes de la Oferta	Después de la Oferta
Múltiplos de Grupo Aeroméxico ²⁷		
Precio/Utilidad	7.8x	9.5x
Precio/Valor en Libros	(56.3)x	7.6x
Valor Compañía/UAFIDA	6.0x	6.1x
Múltiplos del sector		
Precio/Utilidad	N/A	N/A
Precio/Valor en Libros	N/A	N/A
Valor Compañía/UAFIDA	N/A	N/A
Múltiplos del mercado ²⁸ (IPC)		
Precio/Utilidad	19.7x	N/A
Precio/Valor en Libros	3.9x	N/A
Valor Compañía/UAFIDA	10.6x	N/A

Los múltiplos de referencia que se utilizan en la industria aeronáutica a nivel mundial son Valor Compañía Ajustado (que se calcula tomando en cuenta (i) número de acciones, (ii) precio de mercado, (iii) la deuda neta con costo, (iv) participaciones minoritarias, (v) inversiones en subsidiarias, (vi) rentas de aeronaves capitalizadas con base en prácticas de mercado y (vii) UAFIDAR). Bajo esta metodología, los múltiplos de la Compañía son los siguientes:

	Antes de la Oferta	Después de la Oferta
Aeroméxico		
Valor Compañía Ajustado / UAFIDAR	6.5	6.5

En comparación con los múltiplos históricos anteriores, el Valor Compañía Ajustado / UAFIDAR de otras compañías latinoamericanas²⁹ es 8.4.

Resoluciones de Accionistas:

Resoluciones Adoptadas por Unanimidad Fuera de Asamblea de fecha 6 de abril de 2011.

Régimen Fiscal

El régimen fiscal aplicable a la enajenación de Acciones a través de la BMV para personas físicas y morales residentes en México y/o residentes en el extranjero está previsto, entre otros, en los artículos 24, 60, 109, 154, 190 y demás disposiciones aplicables de la Ley del Impuesto sobre la Renta y de la Resolución Miscelánea Fiscal vigente.

²⁷ Calculado por los Intermediarios Colocadores considerando: (i) un precio de colocación de \$31.00 por Acción y (ii) el número de acciones en circulación (considerando que se ejerce en su totalidad la opción de sobreasignación) y los Estados Financieros Auditados.

²⁸ Calculado por los Intermediarios Colocadores con información disponible en la BMV al 13 de abril de 2011 con ajustes al 31 de diciembre de 2010. La muestra incluye todas las empresas que forman parte del Índice de Precios y Cotizaciones de la BMV.

²⁹ Calculado por los Intermediarios Colocadores con información disponible en Factset al 13 de abril de 2011 con ajustes al 31 de diciembre de 2010. La muestra incluye el promedio aritmético del Valor Compañía Ajustado / UAFIDAR de las siguientes compañías: LAN Airlines S.A., GOL Linhas Aereas Inteligentes S/A, TAM S/A y Copa Holdings S.A. (CI A).

(b) Destino de los fondos

Estimamos que los recursos netos que obtendremos de la venta de las Acciones en la Oferta será de \$3,750,821,017.01 M.N. (tres mil setecientos cincuenta millones ochocientos veintiún mil diecisiete Pesos 01/100 Moneda Nacional), considerando la Opción de Sobreasignación, y aproximadamente \$3,259,802,462.34 M.N. (tres mil doscientos cincuenta y nueve millones ochocientos dos mil cuatrocientos sesenta y dos Pesos 34/100 Moneda Nacional), sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, después de deducir las comisiones y los gastos aproximados de la Oferta con base en el Precio de Colocación por Acción. Pretendemos utilizar los recursos netos para crear una reserva de efectivo contra ingresos que como objetivo se ubicaría en alrededor del 15%, así como para la adquisición de aeronaves. De esta forma, y en función de las condiciones de mercado prevaecientes, podrían adquirirse 20 aeronaves que serían propias: 10 Embraer 190 y 10 Boeing 737-800.

La información incluida anteriormente es meramente ilustrativa y fue calculada usando un precio de oferta de \$31.00 por Acción.

(c) **Plan de distribución**

En la fecha de determinación del Precio de Colocación, Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. celebrará con los Intermediarios Colocadores un contrato para la colocación, mediante la Oferta, conforme a la modalidad de toma en firme, de 125,513,903 Acciones que incluyen la Oferta y 16,371,378 Acciones que corresponden a la Opción de Sobreasignación.

Los Intermediarios Colocadores celebrarán contratos de sindicación con otros intermediarios que participen en la colocación de las Acciones en la Oferta (los “Subcolocadores”). La siguiente tabla muestra el número de Acciones (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación) que se estima serán distribuidas por cada uno de los Intermediarios Colocadores y los Subcolocadores:

Intermediarios Colocadores Líderes	No. de Acciones	%
Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex	60,567,755	48.2%
Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver	34,144,785	27.2%
Deutsche Securities, S.A. de C.V., Casa de Bolsa	24,306,559	19.4%
Colocadores Colíderes		
Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer	1,500,587	1.2%
Casa de Bolsa Banorte, S.A. de C.V., Grupo Financiero Banorte	1,021,986	0.8%
Ixe Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Ixe Grupo Financiero	1,129,464	0.9%
Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Scotiabank Inverlat	1,208,562	1.0%
Interacciones Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Interacciones	887,581	0.7%
Vector Casa de Bolsa, S.A. de C.V.	132,584	0.1%
Sindicato Colocador		
Masari Casa de Bolsa, S.A. de C.V.	9,361	0.0%
Casa de Bolsa Finamex, S.A.B. de C.V.	55,065	0.0%
Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Casa de Bolsa	25,825	0.0%
Casa de Bolsa Arka, S.A. de C.V.	121,582	0.1%
Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa	69,067	0.1%
Vanguardia Casa de Bolsa, S.A. de C.V.	330,387	0.3%
Intercam Casa de Bolsa, S.A. de C.V.	2,753	0.0%
Total	125,513,903	100%

El plan de distribución de los Intermediarios Colocadores contempla distribuir las Acciones objeto de la Oferta (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación) entre inversionistas personas físicas o morales que estén capacitadas para suscribir las Acciones, que sean clientes de las casas de bolsa o del área de banca patrimonial de las instituciones financieras que participen en la Oferta, de conformidad con las prácticas de asignación utilizadas en el mercado mexicano. Además, los Intermediarios Colocadores tienen la intención de distribuir las Acciones (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación) entre inversionistas representativos del mercado institucional, constituido principalmente por instituciones de seguros, instituciones de fianzas, sociedades de inversión, sociedades de inversión especializadas en fondos para el retiro, fondos de pensiones y jubilaciones de personal y de primas de antigüedad, y otras entidades financieras que conforme a su régimen autorizado, puedan invertir en las Acciones.

La Oferta se promueve a través de reuniones denominadas “encuentros bursátiles” que se realizarán en algunas de las principales ciudades de México. Los “encuentros bursátiles” se celebran tanto con inversionistas institucionales,

como con algunos inversionistas individuales, personas físicas y morales, y con las áreas de promoción de las casas de bolsa y de las instituciones financieras que participan en la Oferta.

La Oferta también se promueve a través de reuniones o conferencias telefónicas con posibles inversionistas en forma individual.

Los Intermediarios Colocadores y algunas de sus afiliadas en México y en el extranjero mantienen y continuarán manteniendo relaciones de negocios con Grupo Aeroméxico y sus afiliadas, y periódicamente prestan servicios, principalmente financieros, a cambio de contraprestaciones en términos de mercado a Grupo Aeroméxico y sus afiliadas (incluyendo las que recibirán por los servicios como intermediarios colocadores respecto de la Oferta). Accival y un accionista de Grupo Aeroméxico forman parte del grupo de empresas de Citigroup Inc., lo cual en la opinión de Accival, no representa conflicto de interés alguno. Asimismo, la sociedad controladora de Actinver participa indirectamente como accionista de Grupo Aeroméxico, lo cual en la opinión de Actinver, no representa conflicto de interés alguno. Los Intermediarios Colocadores consideran que no tienen conflicto de interés alguno con la Emisora en relación con los servicios que prestan con motivo de la Oferta.

Adicionalmente, las resoluciones adoptadas por los accionistas de la Compañía el día 6 de abril de 2011 contemplan la creación de un Plan de Opción de Acciones para los funcionarios que cumplan con los parámetros que determine el Consejo de Administración, hasta por un monto máximo que represente el 3% de las Acciones en circulación, el cual habrá de instrumentarse en la forma en la que lo determine el Consejo de Administración de la Sociedad, dando un trato general y equivalente para directivos o empleados que mantengan condiciones similares de trabajo.

Excepto por lo revelado en el párrafo anterior, la Emisora y los Intermediarios Colocadores no tienen conocimiento de la intención de persona alguna de presentar órdenes de compra de Acciones en la Oferta, por un monto que, en lo individual, pudiera ser mayor al 5% de la Oferta. Si se presentaran una o varias órdenes con tales características, ni la Emisora ni los Intermediarios Colocadores le darán un trato distinto al que le dieran a inversionistas del mismo tipo.

Las resoluciones adoptadas por los accionistas de la Compañía el día 6 de abril de 2011 aprobaron la emisión de 260,075,413 Acciones en Tesorería adicionales a las Acciones de la Oferta y podrán, sujeto a las restricciones de venta descritas en esta sección, ser ofrecidas para suscripción (incluyendo su uso para el Plan de Opción de Acciones, mismo que en su caso estará sujeto a lo señalado en los artículos 366 y 367 de la LMV), con posterioridad o a la fecha de la Oferta. Salvo por su uso para el Plan de Opción de Acciones, cualesquier Acciones en Tesorería no ofrecidas en forma simultánea a las acciones materia de la Oferta no podrán ser suscritas en forma privada por personas relacionadas a los accionistas de la Emisora anteriores a la Oferta.

Durante el período de promoción, el cual se estima que dure alrededor de 2 semanas, los Intermediarios Colocadores y los Subcolocadores promoverán la Oferta entre los inversionistas antes citados. Los Intermediarios Colocadores recibirán posturas de compra de Acciones por parte de sus clientes y de los demás Subcolocadores hasta las 15:00 hrs., hora de la ciudad de México, de la fecha de determinación del Precio de Colocación de las Acciones. La fecha de determinación del Precio de Colocación de las Acciones será el día hábil anterior a la Fecha de la Oferta en la BMV. El Precio de Colocación se dará a conocer vía electrónica, mediante el aviso de oferta pública que los Intermediarios Colocadores ingresen al sistema de Emisnet de la BMV, el cual será publicado el día hábil anterior a la Fecha de la Oferta.

Se recomienda a los inversionistas interesados en adquirir Acciones, consultar a la casa de bolsa por medio de la cual decidan presentar sus órdenes de compra respecto de la fecha y hora límite en la cual cada casa de bolsa recibirá dichas órdenes de su clientela. El día hábil anterior a la Fecha de la Oferta en la BMV y una vez que se haya determinado la demanda y la asignación de las Acciones objeto de la Oferta, los Intermediarios Colocadores celebrará un contrato de colocación de Acciones con Grupo Aeroméxico. A su vez, los Intermediarios Colocadores, celebrarán contratos de sindicación con los Subcolocadores.

El Precio de Colocación de las Acciones fue determinado en base a la oferta y demanda de las mismas, resultado de los esfuerzos de promoción antes descritos, entre otros factores (véase la Sección “2(a) La Oferta – Características de la oferta”). El Precio de Colocación de las Acciones fue determinado por la Emisora y los Intermediarios

Colocadores, utilizando mecanismos de valuación que se acostumbran en el mercado, tales como múltiplos de empresas comparables, la condición particular de la Emisora y otros factores. El día hábil anterior a la Fecha de la Oferta en la BMV, los Intermediarios Colocadores asignarán las Acciones objeto de la Oferta (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación) al precio de oferta a sus clientes y a los Subcolocadores, tomando en consideración lo siguiente: (i) el monto de demanda presentada por cada uno de los posibles participantes en la Oferta, (ii) los montos de demanda correspondientes a cada uno de los diferentes niveles de precios de las Acciones objeto de la Oferta, y (iii) las ofertas sujetas a números máximos y/o mínimos de Acciones y precios máximos respecto de las Acciones que los clientes propios o los Subcolocadores presenten a los Intermediarios Colocadores. Los Intermediarios Colocadores tienen la intención de dar cierta preferencia en la asignación de las Acciones a aquellos clientes y Subcolocadores que hayan ofrecido los precios más altos por Acción. No obstante lo anterior, los criterios de asignación podrán variar una vez que se conozca la demanda total de las Acciones objeto de la Oferta y los precios a los que tal demanda se genere. Todas las Acciones (incluyendo las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación) se colocarán al mismo precio entre todos los participantes.

El contrato de colocación suscrito por Grupo Aeroméxico y los Intermediarios Colocadores, establece que si durante el periodo comprendido entre la fecha de firma del contrato hasta la Fecha de Liquidación de la Oferta, tuviere lugar alguno de los siguientes supuestos, entre otros, las obligaciones asumidas por las partes se resolverán y dichas partes quedarán liberadas de su cumplimiento, como si dichas obligaciones no hubieren existido:

- (1) (A) Que la Emisora o cualquiera de sus subsidiarias, a partir de la fecha de los últimos estados financieros auditados hubieren sufrido una pérdida o interferencia adversa significativa respecto de su negocio que derive de cualquier evento, ya sea que esté o no asegurado, o de cualquier conflicto laboral o acción judicial o gubernamental, excepto si este se hubiere revelado en este Prospecto, o (B) que a partir de la fecha de este Prospecto, hubiere tenido lugar algún cambio en el capital social o deuda de largo plazo de la Emisora o de cualquiera de sus subsidiarias, o cualquier cambio o circunstancia que afecte el curso ordinario de los negocios, administración, posición financiera, capital social o resultados de operación de la Emisora o de sus subsidiarias, excepto si éstos se hubieren revelado en este Prospecto, cuyo efecto, en cualesquiera de los casos descritos en los incisos (A) o (B) anteriores, a juicio razonable de cualquiera de los Intermediarios Colocadores, sea adverso y significativo, y no permita o haga recomendable proceder con la Oferta, en los términos y condiciones contemplados en este Prospecto o en el contrato de colocación;
- (2) que tuviere lugar una disminución en la calificación otorgada por cualquier agencia calificadora, a los instrumentos de deuda emitidos por la Emisora o créditos adeudados por la Emisora, o (B) que alguna de las citadas agencias calificadoras hubiere anunciado que se encuentra analizando o en revisión a la baja de la calificación otorgada por ella a los instrumentos de deuda emitidos o créditos adeudados por la Emisora;
- (3) que tuviere lugar cualquiera de los siguientes eventos: (A) la suspensión o limitación significativa de la intermediación de valores en la BMV, (B) la suspensión o limitación significativa en la intermediación de los valores emitidos por la Emisora en la BMV, (C) la suspensión generalizada en las actividades bancarias en la ciudad de México por una autoridad competente, o la interrupción significativa en los servicios de banca comercial o liquidación de valores en México, por un periodo mayor a un día hábil, o en una fecha que de alguna forma impida el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Intermediación, (D) el inicio o incremento de hostilidades en las que participe México, o una declaración de guerra o de emergencia nacional por México, o (E) que ocurra una crisis o cambio adverso y significativo en la situación política, financiera o económica, o en el tipo de cambio aplicable, o en la legislación en materia cambiaria en los Estados Unidos, México u otros países relevantes, si los eventos a los que hacen referencia los párrafos (D) o (E) anteriores, en opinión razonablemente emitida por los Intermediarios Colocadores, no permitieren o no hicieren recomendable, proceder con la Oferta o de conformidad con los términos y condiciones descritos en este Prospecto;
- (4) si la inscripción de las Acciones en el RNV fuere cancelada por la CNBV o si el listado de las Acciones fuere cancelado por la BMV;

- (5) si cualquiera de los Intermediarios Colocadores no pudieren colocar las Acciones como consecuencia de lo dispuesto por la legislación aplicable o por orden de una autoridad competente;
- (6) si Grupo Aeroméxico no pusiere a disposición de los Intermediarios Colocadores, los títulos que evidencien las Acciones materia de la Oferta, en la fecha y forma convenidas;
- (7) en caso de concurso mercantil, quiebra o cualquier otro evento similar que afecte a la Emisora o, a cualesquiera de sus subsidiarias;
- (8) que a más tardar a las 8:00 am (hora de la Ciudad de México) de la Fecha de Liquidación: (a) cada uno de los Intermediarios Colocadores no hubiese recibido de los asesores legales independientes de la Emisora, una opinión legal, en términos satisfactorios para dichos Intermediarios; y (b) cada uno de los Intermediarios Colocadores no hubiese recibido de los Auditores Externos de la Emisora, una carta en la cual se haga constar la debida extracción y consistencia de la información financiera contenida en este Prospecto (conocida como *comfort letter*) y que tales auditores hayan entregado a la Compañía la carta de independencia y hayan suscrito este Prospecto, conforme a los términos requeridos conforme a la legislación mexicana;
- (9). que los Intermediarios Colocadores no hayan recibido del Secretario del Consejo de Administración de la Compañía, una constancia certificando que los miembros del Consejo de Administración de la Compañía, han recibido la información relativa al proceso de colocación y de las obligaciones derivadas del listado en la BMV, así como de la inscripción de las Acciones en el RNV.

La Emisora ha otorgado a los Intermediarios Colocadores una opción para adquirir, a través de Accival, 16,371,378 Acciones adicionales, las cuales representan, en conjunto, el 14.99% del monto total de las Acciones ofrecidas en la Oferta (calculado sin considerar la Opción de Sobreasignación), para cubrir las asignaciones en exceso, si las hubiere, en la Oferta por los Intermediarios Colocadores. La Opción de Sobreasignación estará vigente durante un plazo de treinta (30) días contados a partir de la Fecha de la Oferta, en los términos abajo descritos, y podrá ejercerse en una sola ocasión, a un precio igual al Precio de Colocación, por los Intermediarios Colocadores (conforme a los términos aprobados por la CNBV y descritos más adelante).

Los Intermediarios Colocadores podrán, a través de Accival, llevar a cabo asignaciones para atender la demanda adicional de inversionistas de la Oferta, usando para ello Acciones que, en su caso, haya obtenido en préstamos de uno o varios accionistas de la Emisora conforme a las disposiciones aplicables.

Las Acciones serán liquidadas (i) en la Fecha de Liquidación, respecto de las Acciones inicialmente colocadas, y (ii) respecto de las Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación, en su caso, en cualquier fecha que ocurra tres (3) Días Hábiles después de la fecha de ejercicio de dicha Opción, que deberá ocurrir a más tardar treinta (30) días naturales contados a partir de la Fecha de la Oferta.

Los Intermediarios Colocadores podrán, pero no estarán obligados, a llevar a cabo operaciones de estabilización en la BMV, a través de Accival, mediante posturas de compra durante el periodo de treinta (30) días de vigencia para el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, conforme a la legislación aplicable. Las operaciones de estabilización se llevarán a cabo conforme a lo previsto en la legislación mexicana.

Grupo Aeroméxico se ha obligado a que, con excepción del Plan de Opción de Acciones y las Acciones correspondientes a la Opción de Sobreasignación, a partir de la fecha de la Oferta y hasta que concluya el periodo de 180 (ciento ochenta) días naturales contados a partir de la fecha en la que en su caso se ejerza la Opción de Sobreasignación o de la fecha en que termine el plazo para ejercer la misma, no ofrecerán ni venderán y tampoco se obligarán a vender, ni anunciarán o solicitarán la inscripción de una oferta de Acciones u otros valores representativos del capital de Grupo Aeroméxico o títulos convertibles en los mismos, sin el consentimiento previo y por escrito de los Intermediarios Colocadores.

Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, como fiduciario en el Fideicomiso número 16093-6, se ha obligado a que, con excepción de las operaciones de préstamo de valores correspondientes a las operaciones de estabilización que en su caso se realicen con las Acciones propiedad de dicho Fideicomiso, a partir de la fecha de la Oferta y hasta que concluya el periodo de 180 (ciento ochenta) días naturales contados a partir de la fecha en la que en su caso se ejerza la Opción de Sobreasignación o de la fecha en que termine el plazo para ejercer la misma, no ofrecerán ni venderán y tampoco se obligarán a vender, ni anunciarán o solicitarán la inscripción de una oferta de Acciones u otros valores representativos del capital de Grupo Aeroméxico o títulos convertibles en los mismos, sin el consentimiento previo y por escrito de los Intermediarios Colocadores.

(d) Gastos relacionados con la oferta

Los principales gastos relacionados con la Oferta (sin considerar el ejercicio de la Opción de Sobreasignación) son:

1.	Descuentos y comisiones por Intermediación y Colocación	\$109,961,093.94 (más el impuesto al valor agregado).
2.	Estudio y Trámite de la CNBV	\$15,708.00.
3.	Listado BMV	\$180,921.72 (más el impuesto al valor agregado)
4.	Honorarios y gastos de asesores legales	\$5,000,000.00 (más el impuesto al valor agregado)
5.	Honorarios y gastos de auditores externos	\$6,200,000.00 (más el impuesto al valor agregado)
6.	Impresión de documentos	\$224,249.00 (más el impuesto al valor agregado)
7.	Publicaciones	\$33,840.00 (más el impuesto al valor agregado)
8.	Promoción y Encuentros Bursátiles	\$2,000,000.00 (más el impuesto al valor agregado)

El total de Gastos relacionados con la Oferta es de aproximadamente \$123,615,812.66.

(e) Estructura de capital después de la Oferta

La tabla siguiente muestra nuestra capitalización al 31 de diciembre de 2010 ajustada para reflejar los recursos netos provenientes de la Oferta (sin tomar en consideración la Opción de Sobreasignación). Esta tabla debe leerse en conjunto con la información que se incluye en la Sección “4(d) Información Financiera Seleccionada – Comentarios y Análisis sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora” y nuestros Estados Financieros Auditados incluidos en otra sección de este Prospecto.

	Al 31 de diciembre de 2010	
	Antes de la Oferta (millones de pesos)	Después de la Oferta (millones de pesos)
Porción circulante de deuda financiera	917.5	917.5
Deuda financiera, excluyendo porción circulante	1,318.1	1,318.1
Capital contable (déficit):		
Capital Social	5,848.6	6,940.0
Prima por suscripción de acciones ³⁰		2,168.4
Resultados acumulados		
Reserva legal	39.0	39.0
De ejercicios anteriores	(8,103.5)	(8,103.5)
Del ejercicio	2,333.8	2,333.8
Efecto por cambio en participación en subsidiaria	(10.45)	(10.45)
Efecto acumulado por conversión	(487.9)	(487.9)
Participación controladora	(380.5)	2,879.3
Participación no controladora	58.1	58.1
Total del capital contable (déficit)	(322.5)	2,937.4
Capitalización Total		3,259.8

La información pro forma que se incluye en la tabla anterior ha sido calculada usando un precio de colocación de \$31.00 M.N. por Acción y el monto de la Oferta de 109,142,525 Acciones, sin incluir las 16,371,378 Acciones objeto de la Opción de Sobreasignación.

³⁰ Excluye los gastos relacionados con la oferta.

(f) Nombres de las personas con participación relevante en la Oferta

Las personas que se señalan a continuación, con el carácter que se indica, participaron en la asesoría y consultoría relacionada con la Oferta descrita en el presente Prospecto.

- Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., como Emisora.
- Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex, como Intermediario Colocador líder.
- Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver, como Intermediario Colocador líder.
- Deutsche Securities, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, como Intermediario Colocador líder.
- KPMG Cárdenas Dosal, S.C., como auditores externos de la Emisora.*
- White & Case, S.C., como asesores legales de la Emisora.*
- Dr. Ricardo Sánchez Baker, responsable de nuestro Departamento de Relaciones con Inversionistas, quien puede ser contactado en nuestras oficinas ubicadas en Paseo de la Reforma 445 piso 10, Colonia Cuauhtémoc, México, D.F. C.P. 06500, teléfono (55) 9132-4000, o a la dirección electrónica rsbaker@aeromexico.com.mx.

*Los expertos o asesores señalados no son propietarios de acciones de la Emisora o sus subsidiarias ni tienen un interés económico directo o indirecto en la misma.

(g) Dilución

Los inversionistas que adquieran Acciones sufrirán una dilución de su inversión. Para estos efectos, la dilución representa la diferencia entre el precio pagado por los adquirentes de la Oferta y el valor en libros neto por acción, tomando como referencia los estados financieros al 31 de diciembre de 2010, ajustado para reflejar la Oferta.

En el supuesto de que las resoluciones adoptadas por los accionistas de la Compañía el día 6 de abril de 2011 hubieren surtido efecto el 31 de diciembre de 2010, nuestro valor neto en libros hubiese sido de \$4.41 por Acción. El valor neto en libros por Acción representa el valor en libros de nuestros activos totales menos nuestros pasivos totales, dividido por el número de nuestras Acciones suscritas y en circulación. Nuestro valor neto pro forma en libros por Acción al 31 de diciembre de 2010 se incrementaría en \$4.96 por Acción (o \$5.57 si los Intermediarios Colocadores ejercen en su totalidad la Opción de Sobreasignación), lo anterior:

- después de haber dado efecto a la suscripción de 109,142,525 acciones al Precio de la Oferta; y
- después de deducir las comisiones por intermediación y otros gastos que debemos pagar en relación con la Oferta.

Este importe representa para nuestros accionistas existentes un incremento inmediato de \$4.96 (o de \$5.57 por Acción si los Intermediarios Colocadores ejercen en su totalidad la Opción de Sobreasignación) en el valor neto en libros por Acción y para los nuevos inversionistas que adquieran el precio supuesto de oferta inicial de \$31.00 por Acción una dilución inmediata de \$26.59 en el valor neto en libro por Acción o de \$25.98 en el valor neto en libro por Acción si los Intermediarios Colocadores ejercen en su totalidad la Opción de Sobreasignación.

La tabla siguiente muestra la dilución en el valor neto en libros sin considerar la Opción de Sobreasignación:

	Por Acción
Precio Estimado de Colocación.....	\$31.00
Valor neto en libros antes de la Oferta.....	(0.55)
Incremento en el valor neto en libros atribuible a la venta de las Acciones	4.96
Valor neto en libros después de la Oferta	4.41
Dilución en el valor neto en libros de los compradores	26.59

Al 31 de diciembre de 2010, la utilidad neta por Acción, asumiendo una Oferta de 125,513,903 Acciones (si los Intermediarios Colocadores ejercen en su totalidad la Opción de Sobreasignación), resultaría de \$3.29.

Ninguno de nuestros consejeros y funcionarios ha adquirido acciones en los últimos tres años que no hubiesen sido ofrecidas a todos los accionistas.

(h) Información del Mercado de Valores

Actualmente, las Acciones de Grupo Aeroméxico no se encuentran listadas en ningún mercado o bolsa de valores en México, en los Estados Unidos u otros países. Recientemente hemos inscrito las Acciones en el RNV que mantiene la CNBV. La Compañía ha solicitado el listado de las Acciones en la BMV para que se coticen en la misma bajo la clave de pizarra “AEROMEX”.

(i) Formador de mercado

A la fecha del presente Prospecto, Grupo Aeroméxico no ha contratado los servicios de formador de mercado alguno en relación con las Acciones de Grupo Aeroméxico.

3) LA EMISORA

(a) Historia y desarrollo de la Emisora

(i) Datos Generales

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., es una sociedad anónima bursátil de capital variable con domicilio social en México, Distrito Federal, constituida originalmente como Grupo Aeroméxico, S.A. de C.V., mediante escritura pública número 47,754, de fecha 19 de marzo de 2002, otorgada ante la fe del Lic. Roberto Núñez y Bandera, Notario Público No. 1 del Distrito Federal, cuyo primer testimonio quedó inscrito en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal bajo el folio mercantil número 286,676.

La duración de la Emisora es de noventa y nueve años.

Las oficinas corporativas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., se encuentran ubicadas en Paseo de la Reforma No. 445, Colonia Cuauhtémoc, México, D.F. C.P. 06500, teléfono (55) 9132-4000. La dirección de Grupo Aeroméxico en Internet es www.aeromexico.com.mx en el entendido que la información ahí contenida no es parte ni objeto de este Prospecto.

(ii) Antecedente inmediato de la Emisora

Como se describirá a mayor detalle en la Sección “3(b)(ix) La Emisora – Descripción del Negocio – Estructura corporativa”, Grupo Aeroméxico, es a la fecha la sociedad controladora de diversas sociedades, incluyendo algunas que prestan servicios públicos de transportación aérea de personas y bienes dentro y fuera de México.

Hasta finales de 2007, Grupo Aeroméxico era subsidiaria de Consorcio Aeroméxico. En octubre de 2007, el 100% de las acciones de Consorcio Aeroméxico fueron adquiridas por un importante grupo de inversionistas mexicanos y por una subsidiaria indirecta de Citigroup Inc. mediante una oferta pública de adquisición a través de la BMV. Como parte de dicha adquisición, Grupo Aeroméxico dejó de ser subsidiaria de Consorcio Aeroméxico. Desde la fecha de adquisición, los nuevos accionistas han inyectado a la Compañía alrededor de \$2,800 millones de pesos en efectivo como nuevas aportaciones al capital.

(iii) Evolución corporativa de la Emisora y sus Subsidiarias

Aeronaves se fundó en 1934 y empezó a operar su primera ruta México-Acapulco. En 1957, Aeronaves empezó a volar a los Estados Unidos, y subsecuentemente expandió sus operaciones con vuelos a España y Francia. En 1959, por decreto presidencial las acciones de Aeronaves pasaron a ser propiedad de la nación y a finales de ese año se tomó la decisión de adoptar como emblema el Caballero Águila. A partir de 1971, Aeronaves comenzó a operar bajo el nombre de “Aeroméxico”, que es una marca registrada. En la década de los ochenta el desempeño de Aeroméxico se vio impactado adversamente por la reducción considerable de la demanda de tráfico aéreo. La situación se agravó por la huelga que estalló en el año de 1988, lo que derivó en la quiebra de Aeronaves y la suspensión de sus operaciones. En octubre de 1988, Aeroméxico empezó a operar ciertos activos de Aeronaves, dando servicio en un número limitado de rutas, y a finales de noviembre de 1988, sustancialmente todos los activos fijos de Aeronaves fueron adquiridos por Aeroméxico, una compañía propiedad del Gobierno Federal. La aerolínea arrancó su operación con 25 aviones y una planta laboral de alrededor de 3,500 empleados.

En marzo de 1993, Aeroméxico compró el 80% del capital social de Corporación Falcón, S.A. de C.V., que en aquel momento era dueña de aproximadamente el 44% del capital social de CMA. Esta inversión, sumada al 11% del capital social de CMA anteriormente adquirido por Aeroméxico, resultó en la tenencia de un interés mayoritario en CMA por parte de Aeroméxico. Este interés fue eliminado con la capitalización de pasivos que se debían a diversas instituciones financieras conforme a lo que se señala en los siguientes párrafos. En febrero de 1993, Aeroméxico compró el 47% del capital social de Aeroperú, la aerolínea nacional de Perú.

En 1994, como resultado de las pérdidas de los últimos años provocadas entre otros factores, por el entorno tarifario altamente competitivo ocasionado por el exceso de oferta de asientos y por una importante desregulación de la industria mexicana de aerotransporte, así como de una significativa contracción en los mercados internacionales de capital para compañías mexicanas, tanto Aeroméxico, como CMA, experimentaron una severa crisis de liquidez. En septiembre de 1994, el presidente del Consejo de Administración de Aeroméxico y CMA renunció a su cargo y Aeroméxico descubrió un quebranto para la Sociedad por aproximadamente 70 millones de dólares derivado de una administración fraudulenta. El Consejo de Administración de la Sociedad ordenó iniciar acciones legales tendientes a fincar la responsabilidad de dicha actuación y recuperar la cantidad mencionada. En ese momento, los acreedores financieros mexicanos de Aeroméxico y CMA formaron un comité para analizar y resolver los problemas de liquidez de cada una de las compañías. *Ver Sección “3(b)(xi) La Emisora – Descripción del Negocio – Procesos judiciales, administrativos o arbitrales”.*

Desde finales de 1994 y hasta principios de 1996, ambas aerolíneas llevaron a cabo una reestructuración financiera y operativa. Un elemento importante de dichas reestructuraciones fue la conversión de una parte importante de su deuda por capital y, en el caso de Aeroméxico, la extensión de los vencimientos de sus Eurobonos y Euro Papel Comercial. En agosto de 1995, las instituciones financieras mexicanas acreedoras de Aeroméxico convirtieron el 100% de su deuda por el 90.8% del capital social de Aeroméxico, participación que fue depositada en un Fideicomiso de Acciones. En marzo de 1996, los pasivos que mantenía CMA con instituciones financieras mexicanas y con el Gobierno Federal (distintos de impuestos) fueron intercambiados por una participación del 85.5% del capital social de CMA, misma que fue depositada en el Fideicomiso de Acciones. Todos los tenedores de obligaciones de CMA intercambiaron su tenencia por acciones de CMA, algunas de las cuales fueron depositadas en el Fideicomiso de Acciones. Como resultado de estos intercambios, la participación de los anteriores accionistas de Aeroméxico y CMA se diluyó a 5.7% y 5.1% del capital social en circulación, respectivamente.

Consortio Aeroméxico, en su momento Cintra, se constituyó con el objeto de consolidar las tenencias en Aeroméxico y CMA, obtener beneficios de algunas sinergias y otros ahorros derivados de la combinación de algunas actividades comerciales y funciones corporativas comunes, así como para crear un vehículo para futuras operaciones estratégicas y financieras. Como resultado de la Oferta de Intercambio a los tenedores de acciones de Aeroméxico y CMA, el Fideicomiso de Acciones, y prácticamente todos los demás accionistas de Aeroméxico y CMA, intercambiaron sus acciones por acciones de Consortio Aeroméxico el 28 de junio de 1996. En consecuencia, Consortio Aeroméxico adquirió aproximadamente el 99.5% y el 99.9% de las acciones de Aeroméxico y Mexicana, respectivamente. El resto del capital social de dichas subsidiarias se encontraba en poder de otros inversionistas. Las Acciones Serie “A” de Consortio Aeroméxico se encontraron listadas en la BMV hasta el 16 de enero de 2008. *Ver Sección “3(b)(xii) La Emisora – Descripción del Negocio – Acciones representativas del capital social”.* A esta fecha, el 100% del capital social de Aeroméxico es propiedad, directa o indirectamente, de Grupo Aeroméxico.

En febrero de 1999, Aeroméxico, junto con otras aerolíneas, decidieron no realizar inversiones adicionales en Aeroperú, con lo cual dicha aerolínea suspendió operaciones e inició su proceso de liquidación el cual concluyó en 2006. Las pérdidas para Aeroméxico derivadas de la inversión en Aeroperú se provisionaron conforme se deterioraba la situación de dicha aerolínea.

En febrero de 2001, Cintra informó que un grupo de accionistas propietarios de la mayoría del capital social, había iniciado las actividades que permitirían proceder con la venta de las aerolíneas, acatando las recomendaciones de la CFC, de fecha 2 de octubre de 2000, en el sentido que las compañías Aeroméxico y Mexicana deberían venderse en forma separada. Con base en lo anterior, se realizó un concurso por invitación restringida entre banqueros de inversión de reconocido prestigio nacional e internacional para recibir alternativas de reorganización de Cintra, así como esquemas de venta de sus activos, y para asesorar en el proceso de instrumentación de las mismas. Dichas alternativas deberían cumplir con las políticas dictadas por el Gobierno Federal en esta materia. Como resultado de dicho proceso, se seleccionó a un banco de inversión para asesorar en las alternativas de reorganización y venta, las cuales fueron aprobadas por la Asamblea General Ordinaria de Accionistas y por el Consejo de Administración de Cintra. Debido a la desaceleración económica que afectó a la industria aérea nacional e internacional durante el último trimestre de 2001, se suspendió la instrumentación de la reestructuración de Cintra comunicándose lo anterior a la CFC.

En marzo de 2002, Cintra conjuntamente con Aeroméxico y CMA informaron a la CFC su intención de realizar una reestructuración corporativa con el fin de proceder a la enajenación de los activos de Cintra, cuya instrumentación

había sido suspendida en el último trimestre de 2001 en atención a la desaceleración económica que afectó a la industria aérea nacional e internacional. El 18 de marzo de 2002, la CFC emitió un oficio en el que informó que estimaba procedente dicha reestructuración corporativa, misma que fue aprobada por la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de Cintra celebrada el 19 de marzo de 2002. Dicha reestructuración, que para mediados de 2003 había sido instrumentada, consistió en la constitución de dos sociedades subcontroladoras denominadas Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana, respectivamente, cada una de las cuales agrupaba a sus respectivas subsidiarias de servicios de transportación aérea de personas y bienes dentro y fuera de México. En virtud de dicha reestructura Cintra quedó como tenedora del 99.5% del capital de Aeroméxico, a través de Grupo Aeroméxico y del 99.9% del capital de Mexicana, a través de CMA y del Grupo Mexicana. Aproximadamente el 91% de sus ingresos brutos provenían de las operaciones de estas dos subsidiarias.

En mayo de 2002, luego de un concurso por invitación restringida entre banqueros de inversión de reconocido prestigio, Cintra seleccionó a Merrill Lynch México, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, para asesorar a Cintra en la coordinación y promoción del proceso de venta de sus activos.

Respecto del proceso de venta, mediante sesiones celebradas el 24 y 25 de octubre de 2002, el Consejo de Administración de Cintra, con la recomendación de su asesor financiero: (i) reconoció que en el corto plazo no existían las condiciones favorables para realizar dicho proceso de venta; (ii) resolvió que tanto el asesor, como Cintra vigilarían permanentemente el mercado, con objeto de detectar el momento en el que las condiciones fueran favorables; y (iii) resolvió concluir la preparación de la documentación respectiva con objeto de reanudar el proceso de venta tan pronto como las condiciones así lo permitieran.

Durante 2003, el Consejo de Administración de Cintra aprobó un nuevo programa de reestructuración para facilitar la venta, el cual fue presentado y aprobado por las Asambleas Generales de Accionistas de Cintra y, en lo conducente, por las de las subsidiarias. Grupo Aeroméxico, transmitió a Aeroméxico sus acciones en Aerolitoral, así como su participación en Alas de América, Aeromexpress y Aerosys. Por otra parte, Grupo Mexicana transmitió a Mexicana sus acciones en Aerocaribe, así como su participación en Alas de América, Aeromexpress y Aerosys. Adicionalmente, Grupo Aeroméxico y Grupo Mexicana transmitieron a Aeroméxico y a Mexicana, respectivamente, su participación en ciertas empresas de servicios de la aviación, como son SEAT y Sabre (a través de Aerosys). Asimismo, CMA fue fusionada con Grupo Mexicana, convirtiéndose Mexicana en subsidiaria directa de Grupo Mexicana.

En sesión del Consejo de Administración de Cintra de fecha 10 de diciembre de 2003, mediante presentación de Merrill Lynch México, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, se describió la aún complicada situación en la que no existían las condiciones favorables para realizar dicho proceso de venta, razón por la cual, con fecha 28 de diciembre de 2003, se dio por terminado el contrato de prestación de servicios celebrado con dicha institución.

El 1 de enero de 2004, Aerovías Caribe, S.A. de C.V. y Aerocozumel, S.A. se fusionaron, subsistiendo Aerovías Caribe, S.A. de C.V. en su carácter de sociedad fusionante.

En el segundo semestre de 2004, Cintra realizó una consulta a la CFC sobre la reestructuración y enajenación de sus aerolíneas con el objeto de reestructurarlas en dos nuevos agentes económicos. El primero, integrado por las empresas Aerolitoral y Aerocaribe, y el segundo por Aeroméxico y Mexicana.

Dicha consulta fue resuelta el 21 de octubre de 2004 y notificada a Cintra posteriormente, en los siguientes términos:

“La operación objeto de la consulta, misma que consiste en una reestructuración corporativa orientada a conformar un nuevo agente económico integrado por Aeroméxico y Mexicana y otro nuevo agente económico integrado por Aerolitoral y Aerocaribe, podría ser procedente en tanto que:

i. Su finalidad sea la venta de cada nuevo agente económico a inversionistas independientes competidores entre sí; y

ii Con anterioridad al inicio de la promoción de venta a terceros, Cintra y sus subsidiarias obtengan la aprobación de esta Comisión Federal de Competencia al conjunto de medidas que adoptarán

para que Aerolitoral y Aerocaribe, incrementen efectiva, oportuna y significativamente su oferta de servicios en las distintas rutas o pares de Ciudades (origen-destino) dentro del territorio nacional...”

“En forma complementaria se reitera que en el caso de otras empresas de servicios distintas a las aerolíneas y que tengan participación de Aeroméxico y Mexicana, estarían sujetas a la condición de dar trato no discriminatorio a terceros. Finalmente, los promoventes deberán tomar en consideración para los efectos conducentes que la venta de activos o capital social de Cintra o sus subsidiarias y filiales a terceros es una concentración que previamente a su realización deberá ser notificada a esta Comisión Federal de Competencia en términos de los artículos 20 y 21 de la Ley Federal de Competencia Económica.”

Mediante resolución adoptada por el Consejo de Administración de la Sociedad en sesión celebrada el 7 de febrero de 2005, Cintra decidió llevar a cabo (i) la venta de al menos el 51% y hasta el 75% de las acciones propiedad de Cintra representativas del capital social de Grupo Mexicana, con la salvedad de que en caso de que la oferta de compra fuera por un porcentaje mayor al 75%, entonces la oferta tendría que ser exactamente por el 100% de dichas acciones y (ii) la venta de al menos el 51% y hasta el 75% de las acciones propiedad de Cintra representativas del capital social de Grupo Aeroméxico con la salvedad de que en caso de que la oferta de compra fuera por un porcentaje mayor al 75%, entonces la oferta tendría que ser exactamente por el 100% de dichas acciones.

Para tales efectos, el 6 de julio de 2005 la Sociedad inició, mediante convocatoria en diversos periódicos de amplia circulación, un proceso de licitación pública para vender las acciones emitidas por Grupo Aeroméxico propiedad de Cintra y un proceso de licitación pública para vender las acciones emitidas por Grupo Mexicana propiedad de Cintra. Ambas licitaciones públicas se diseñaron y llevaron a cabo de manera simultánea y coordinada y se rigieron por sus respectivas bases de licitación y demás documentos y reglas elaboradas por Cintra (conjuntamente, los “Procesos de Licitación”). Habiéndose presentado y dictaminado las diversas propuestas técnicas presentadas por los participantes en los Procesos de Licitación, y habiéndose a su vez abierto las propuestas económicas presentadas por los diversos participantes cuyas propuestas técnicas cumplieron con las bases de licitación de los Procesos de Licitación, en sesión del 29 de noviembre de 2005 el Consejo de Administración de Cintra evaluó las propuestas económicas, y resolvió recomendar a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de Cintra, la aprobación de la propuesta presentada por Grupo Posadas para adquirir las acciones representativas del 99.97% (noventa y nueve punto noventa y siete por ciento) del capital social de Grupo Mexicana y que representan el 100% (cien por ciento) de las acciones en ese momento propiedad de Cintra en dicha sociedad.

Por lo que toca a Grupo Aeroméxico, el Consejo de Administración de Cintra resolvió que las Propuestas Económicas recibidas de los Participantes en dicho Proceso de Licitación no permitían a Cintra obtener las mejores condiciones económicas, por lo cual el Consejo de Administración de Cintra rechazó las Propuestas Económicas presentadas para adquirir las acciones representativas del capital social de Grupo Aeroméxico y resolvió no someter a consideración, ni recomendar su aprobación a la Asamblea General de Accionistas de Cintra.

La Asamblea General de Accionistas de Cintra aprobó la venta de las acciones de Grupo Mexicana a Grupo Posadas en asamblea celebrada el 16 de diciembre de 2005, operación que fue finalmente concluida el 20 de diciembre de 2005, mediante contrato de compraventa de acciones celebrado entre Grupo Posadas, como comprador, Cintra como vendedor con la comparecencia de Grupo Mexicana de Aviación, en los términos de los contratos y demás documentos presentados por Grupo Posadas como parte de su propuesta técnica.

Derivado de la reestructura corporativa relevante referida, la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de Cintra resolvió el 24 de enero de 2006, cambiar su denominación social a Consorcio Aeroméxico.

Con fecha 4 de abril de 2006, el Consejo de Administración de Consorcio Aeroméxico, fue informado por los accionistas mayoritarios de su decisión de llevar a cabo un proceso de licitación pública para la venta de sus acciones, con miras a concluir dicha desinversión a finales del tercer trimestre del 2006. Los accionistas mayoritarios informaron que el fundamento de esta decisión era encontrar un inversionista estratégico que promoviese la viabilidad operativa y financiera de la empresa en el largo plazo, al tiempo que contribuyese a maximizar el valor de la venta. Dichos accionistas definirían los detalles del proceso de venta, mismos que se darían a conocer en su momento a través de la convocatoria respectiva.

En octubre de 2007, el 100% de las acciones de Consorcio Aeroméxico fueron adquiridas por un importante grupo de inversionistas mexicanos y por una subsidiaria indirecta de Citigroup Inc. a través de una oferta pública de adquisición a través de la BMV. Como parte de dicha adquisición, Grupo Aeroméxico dejó de ser subsidiaria de Consorcio Aeroméxico. Desde la fecha de adquisición, los nuevos accionistas han inyectado a la Compañía alrededor de \$2,800 millones de pesos en efectivo como nuevas aportaciones al capital.

(iv) Acontecimientos Recientes

(1) Reestructuración de SEAT, Aeromexpress y Alas de América.

A raíz de la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana el 27 de agosto de 2010, la Sociedad alcanzó y formalizó en diciembre de 2010 diversos acuerdos para la disolución de las tres subsidiarias compartidas con Grupo Mexicana mediante los cuales se acordó la terminación de esta relación en SEAT y su prestadora de servicios SICOPSA, así como en Aeromexpress y en Alas de América.

Los acuerdos antes mencionados contemplan la disolución del Fideicomiso SEAT y la venta de SICOPSA de Grupo Aeroméxico a Grupo Mexicana de todas las acciones menos una que eran propiedad de la Sociedad con la correspondiente separación de los pasivos laborales entre Aeroméxico y Mexicana, la liquidación de Aeromexpress y la terminación de la relación laboral individual y colectiva con los trabajadores y su sindicato (SNTTASS), así como la adquisición, en diciembre de 2010, por parte de Aeroméxico, del 50% de las acciones de Alas de América que eran propiedad de Grupo Mexicana. Con esta adquisición, Grupo Aeroméxico es titular del 99.99% de las acciones de Alas de América y Servicios Corporativos del 0.01% restante.

A partir de esta disolución, Aeroméxico ha iniciado los trabajos necesarios para el establecimiento de sus propias empresas subsidiarias, con estructuras más ágiles y con objetivos claros y alineados con los planes globales del Grupo. Con lo anterior se buscará desarrollar en forma más eficiente el potencial de estas líneas de negocio y obtener sinergias importantes en costos de operación. Por ejemplo, se estima que a partir del segundo semestre de 2011, la operación carguera se llevará a través de una nueva subsidiaria denominada “Aeroméxico Cargo” la cual tiene un enfoque operativo y comercial distinto al utilizado por Aeromexpress. La nueva Aeroméxico Cargo se concentrará en labores de comercialización y administración de ingresos (*revenue management*) de la capacidad de carga de aviones de Grupo Aeroméxico y operaciones complementarias de fletamento o cargueros, y realizará la operación en tierra a través de un tercero. Asimismo, se estima en el segundo trimestre del año inicie operaciones una nueva subsidiaria de servicios en tierra (Aeroméxico Servicios) que sustituirá las actividades que hoy realiza SEAT. La nueva operación en tierra se desarrollará bajo un nuevo contrato colectivo de trabajo con menores costos de operación a los que se tenían en SICOPSA, la prestadora de servicios de personal de SEAT, lo que permitirá que la Sociedad cuente con un costo de operación competitivo y con una estructura flexible y más productiva para ofrecer servicios a terceros y enfrentar el crecimiento futuro de operaciones del Grupo.

(2) Asamblea Anual Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroméxico.

Con fecha 30 de marzo de 2011, se adoptaron resoluciones unánimes de Accionistas de Grupo Aeroméxico, en la que se tuvieron por rendidos y aprobados en sus términos los informes a que se refiere el artículo 172 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y, asimismo, fueron aprobados los resultados obtenidos por la Compañía durante el ejercicio 2010.

(3) Exitosa conclusión de negociaciones salariales entre Aeroméxico y sus sindicatos.

En diciembre de 2010 Grupo Aeroméxico logró un acuerdo con su base de pilotos para modificar las condiciones del Contrato Colectivo de Trabajo de Aeroméxico. Dichas modificaciones permiten incrementar la productividad de la planta actual y establecer condiciones más favorables para la Compañía respecto de los pilotos de futuro ingreso (en comparación con los pilotos actualmente contratados). Entre las principales modificaciones acordadas destacan:

- Incremento en horas de vuelo planta actual de 55 a 72 horas promedio al mes;
- Modificaciones en recesos, descansos y limitaciones del Contrato Colectivo de Trabajo para el uso y disponibilidad de tripulaciones;

- Implementación gradual del sistema PBS (*Preferential Bidding System*), el cual permite una mejor distribución de vuelos entre los pilotos conforme a sus preferencias;
- Modificación de condiciones económicas del Contrato Colectivo de Trabajo de ingresos variable tales como tiempo extra de vuelo y servicio, eliminación de tiempo extra fijo, entre otras, para pilotos de futuro ingreso. Con esto, el nuevo Contrato Colectivo de Trabajo implicará un costo menor que el Contrato Colectivo de Trabajo actual; y
- Para los años 2011, 2012 y 2013 se establece con carácter excepcional para cada revisión anual un incremento a los salarios igual a la inflación (con anterioridad a dicha negociación el factor de incremento era inflación más 1%).

Asimismo, entre Aeroméxico y el sindicato de trabajadores de tierra (Independencia) en 2010 se establecieron acuerdos como una reducción de planta por permisos temporales sin goce de sueldo, revisión contractual en 2010 sin modificación de salarios y el otorgamiento de un bono sujeto a desempeño, lo que generó ahorros del 5%, y que además modifican las condiciones de trabajo y pagos del personal sindicalizado de aeropuertos y oficinas de boletos. Entre las principales modificaciones acordadas destacan:

- Contratación del personal eventual con menores prestaciones y sueldo;
- Transferencia del personal de medio tiempo a una nueva categoría con reducción de prestaciones;
- Nuevas condiciones de trabajo para futuros ingresos (que representarán un ahorro del 34%);

(v) Principales inversiones

Las siguientes son las principales inversiones que la Compañía ha realizado en los últimos tres años:

Aerovías de México, S.A. de C.V				
Inversiones efectuadas en los años 2008,2009 y 2010				
(Información en millones de Pesos)				
Concepto	2010	2009	2008	Suma
Estandarizaciones	37.2	101.9	87.8	227.0
Partes y accesorios de aviones	36.0	11.4	53.1	100.6
Edificios	44.4	341.2	56.1	441.8
Software	9.6	13.4	34.2	57.3
Equipo de cómputo	10.0	2.2	10.4	22.6
Muebles y enseres	3.5	0.2	8.9	12.8
Total	141.0	470.6	250.7	862.4

(vi) Productos individuales que representan el 10% o más de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico

La transportación de pasajeros en servicio regular representa la principal fuente de ingresos para Grupo Aeroméxico. En 2010 este rubro representó 88.9% del total de ingresos de la Compañía, registrando un incremento de 3.4 puntos porcentuales versus 2009 y de 3.5 puntos porcentuales de 2010 versus 2008.

Los ingresos por transportación de pasajeros en servicio regular se dividen en domésticos e internacionales. Por lo que se refiere a los primeros, éstos alcanzaron \$14,253 millones de pesos en 2010, \$11,209 millones en 2009 y \$11,359 millones en 2008, cifras que equivalen a 50.8%, 50.2% y 46.8% del total de ingresos consolidados de

Grupo Aeroméxico para los años 2010, 2009 y 2008 respectivamente. Por su parte, los ingresos obtenidos por la transportación de pasajeros regulares en servicio internacional representaron 38.1%, 35.3% y 38.6% de los ingresos consolidados de la Compañía en 2010, 2009 y 2008, lo que equivale a \$10,700 millones de pesos en 2010, \$7,887 millones en 2009 y \$9,372 millones en 2008.

Otros ingresos de operación representaron el 11.1%, 14.5% y 14.6% de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico durante 2010, 2009 y 2008. Estos ingresos incluyen principalmente ingresos por transporte de mercancías (carga), vuelos de fletamento y exceso de equipaje. Dentro de estos rubros, los ingresos por carga fueron de \$641 millones de pesos en 2010, \$482 millones en 2009 y \$601 millones de pesos en 2008, cifras que representan el 2.3%, 2.2% y 2.5% del total de ingresos de la Compañía para el mismo período.

Véase la Sección “3(b)(i)(5) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal – Operaciones y Rutas” y “4(d) Información Financiera Seleccionada – Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y la Situación Financiera de la Emisora”.

(b) Descripción del negocio

(i) Actividad principal

(1) Actividad Principal

Grupo Aeroméxico es la sociedad controladora de un grupo de subsidiarias, que incluyen sociedades que prestan servicios públicos de transportación aérea de personas y bienes (incluyendo servicios de fletamento y carga) dentro y fuera de México y, en menor medida, a la prestación de servicios relacionados con las operaciones aéreas. En este sentido, Grupo Aeroméxico es la compañía tenedora, directa o indirectamente, del 100% del capital de AM Travel, del 100% del capital de EMA, y del 100% del capital social de Aeroméxico, y, a través de ésta, del 99.74% del capital de Aeroméxico Connect.

Además de las tres aerolíneas, Grupo Aeroméxico es la compañía tenedora del 100% directa o indirectamente de distintas entidades prestadoras de servicios a la aviación tales como Alas de América, Aeroméxico Cargo y del 71.15% de PLM³¹, la administradora del programa de lealtad Club Premier.

Grupo Aeroméxico, a través de sus aerolíneas Aeroméxico, Aeroméxico Connect y AM Travel, es el mayor operador de aerolíneas del país en términos de flota³² y pasajeros transportados³³. Al 31 de diciembre de 2010, la participación de Grupo Aeroméxico en el mercado nacional de pasajeros en servicio regular fue de aproximadamente 36.2%, y en el mercado internacional de pasajeros en servicio regular (E.U.A., Canadá, Centroamérica y el Caribe, Sudamérica, Europa y Asia) de aproximadamente 10.1%, calculado en función de número de pasajeros transportados³⁴. La red de Grupo Aeroméxico y el producto que ofrece, basado en frecuencias, puntualidad³⁵ y horarios diseñados para realizar los viajes de ida y vuelta el mismo día a una gran variedad de destinos en México y Estados Unidos, a través del producto “Voy Vuelvo”, le ha permitido establecerse como la principal aerolínea mexicana en el mercado corporativo y de pasajeros de negocios. Por ejemplo, en el último trimestre de 2010, en el mercado doméstico, Grupo Aeroméxico operó 36 frecuencias al día entre México y Monterrey con una participación de mercado de 55%. Entre México y Guadalajara operó 32 frecuencias con una participación de mercado de 73%, entre Guadalajara y Monterrey 16 frecuencias con 52% de participación de mercado y entre México y Cancún 24 frecuencias con 47% de participación de mercado. En el mercado internacional destacan las rutas Nueva York (JFK) – México, la cual contó con 45 frecuencias semanales en el último trimestre de 2010 y una participación de mercado de 67%, mientras que la ruta México – Sao Paulo (GRU) operó 45 frecuencias a la semana y registra 78% de participación de mercado, así como México – Tokio (NRT) ruta

³¹ La participación de la Sociedad en PLM se modificó el 28 de febrero de 2011 al pasar de 81.24% al 71.15% actual.

³² Fuente: Ascend Online al 31 de diciembre de 2010.

³³ Fuente: DGAC.

³⁴ Idem.

³⁵ El índice de puntualidad dentro de 15 minutos de Aeroméxico es del 82.9%, el promedio de las aerolíneas de Estados Unidos de acuerdo con el “Department of Transportation” de Estados Unidos es de 76.3%.

en la que opera 2.8 frecuencias semanales con una participación de mercado de 63% y México – Buenos Aires (EZE) con 10 frecuencias semanales y una participación de mercado de 42%.³⁶

(2) Modelo de Negocios

Después del cambio de administración a finales de 2007, se llevó a cabo un análisis estructural de las empresas integrantes de Grupo Aeroméxico, teniendo como premisas fundamentales hacer frente a los retos de un nuevo entorno competitivo, mejorar la generación y captura de valor del Grupo, la creación de valor a largo plazo y la operación con enfoque en la rentabilidad.

Grupo Aeroméxico se dedica principalmente a la transportación aérea de personas y carga en México y en el extranjero y en menor medida a la prestación de servicios relacionados con las operaciones aéreas. A lo largo de los años, Grupo Aeroméxico ha establecido una marcada estrategia orientada a operar con enfoque en la rentabilidad y la creación de valor.

Dadas las características de Grupo Aeroméxico y el entorno geográfico y competitivo en el que opera la Compañía, el modelo de negocios que consideramos que mejor describe a Grupo Aeroméxico es el de una aerolínea con enfoque geográfico en México y el continente americano, el cual se complementa con rutas internacionales y de largo alcance. Este modelo de negocios ha permitido a Grupo Aeroméxico consolidar una sólida franquicia en Latinoamérica y una fuerte presencia en rutas intercontinentales con tráfico significativo de y hacia México.

Grupo Aeroméxico ha integrado un portafolio de productos y servicios dirigido a segmentos específicos de clientes. Aeroméxico, la aerolínea troncal del grupo, ha adquirido un enfoque primario en rutas de alta densidad como el triángulo de negocios México, Guadalajara y Monterrey y ha reducido sus operaciones en otros mercados domésticos. La presencia de Aeroméxico en rutas internacionales y de largo alcance se ha reforzado concentrando su oferta en estos mercados. Bajo este modelo, Aeroméxico Connect se ha convertido en el producto base para el mercado doméstico y juega el papel de extensor de la red. Además la operación contempla vuelos de fletamento a través de AM Travel.

(3) Nuestras fortalezas y ventajas competitivas

Ver Sección “1(b)(iii) Información General – Resumen Ejecutivo – Nuestras fortalezas y ventajas competitivas”

(4) Nuestra Estrategia

Ver Sección “1(b)(iv) Información General – Resumen Ejecutivo – Nuestra Estrategia”

(5) Operaciones y rutas

Las aerolíneas del Grupo prestan sus servicios de transportación en 66 destinos en México y en el extranjero, teniendo así cobertura en 3 continentes. Aeroméxico es la única compañía de aviación mexicana que ofrece vuelos a Asia, Sudamérica y Europa. A través de alianzas comerciales y de los contratos de Código Compartido, Aeroméxico puede prestar servicios de transportación aérea a un gran número de destinos alrededor del mundo. Al 31 de diciembre de 2010, Grupo Aeroméxico prestaba servicios a 40 destinos nacionales y a 26 destinos internacionales, incluyendo 13 en los Estados Unidos y Canadá, 3 en Europa, 5 en Sudamérica, 2 en Asia y 3 en Centroamérica y el Caribe, mediante la operación de 550 frecuencias³⁷ promedio diarias.

Negocio doméstico

El servicio de transporte aéreo de pasajeros representa la fuente más importante de ingresos para las subsidiarias de

³⁶ Cálculos con base en cintas MIDT, OAG Aviation, DGAC, información de mercado y estadísticas operacionales de Grupo Aeroméxico a diciembre de 2010.

³⁷ Frecuencias promedio regulares para el mes de diciembre de 2010.

Grupo Aeroméxico. Los periodos de mayor operación para dichas aerolíneas son los meses de julio, agosto y diciembre y durante la semana anterior a la celebración de Pascua Católica. Los periodos de menor operación son los meses de febrero, septiembre y octubre.

Las operaciones domésticas en servicio regular representan la fuente más importante de ingresos para Grupo Aeroméxico con 50.8%, 50.2% y 46.8% de los ingresos totales de la Compañía en 2010, 2009 y 2008, respectivamente. El número de pasajeros transportados en operaciones regulares en servicio doméstico para el período de enero a diciembre de 2010 registró un incremento de 12.4% con relación al mismo período de 2009, el cual, a su vez, registró un incremento de 1.9% con relación al mismo período de 2008. Con estas cifras de pasajeros, las aerolíneas de Grupo Aeroméxico registraron una participación de mercado en rutas domésticas en servicio regular de 36.2%, 32.3% y 28.0% para el período de enero a diciembre de los años 2010, 2009 y 2008. A continuación se presentan algunas cifras relevantes de las operaciones domésticas para el período 2008-2010.

Grupo Aeroméxico. Operaciones domésticas en servicio regular.

	2010	2009	2008
Operaciones	157,253	148,526	152,461
Pasajeros (millones)	8.87	7.89	7.74
RPKs (millones)	8,192	7,346	7,485
ASKs (millones)	11,008	10,271	10,869
Factor de Ocupación (%)	74.4	71.5	68.9
Participación de mercado (%) ³⁸	36.3	32.3	28.0
Costo por ASK (pesos)	1.281	1.233	1.273
Costo por ASK (expresado en pesos constantes de 2010)	1.281	1.287	1.376
Costo por ASK sin combustible (pesos)	0.954	0.962	0.872
Costo por ASK sin combustible (expresado en pesos constantes de 2010)	0.954	1.005	0.942

La oferta de ASKs en el mercado doméstico se concentra en mercados considerados de ciudad y mercados fronterizos, acumulando al 31 de diciembre de 2010 entre estas dos regiones aproximadamente el 78% de la oferta de Grupo Aeroméxico en operaciones regulares domésticas y el 22% restante son destinos de playa.

Las 24 principales rutas operadas por las aerolíneas de Grupo Aeroméxico representaron al 31 de diciembre de 2010 el 79.6% de la oferta total de ASKs de la Compañía en destinos domésticos. Se estima que, en conjunto, la participación de mercado de Grupo Aeroméxico en estas rutas es superior a 50% con base en cálculos internos³⁹.

³⁸ DGAC. Número de pasajeros en servicio regular.

³⁹ Cálculos con base en cintas MIDT, OAG Aviation, DGAC, información de mercado y estadísticas operacionales de Grupo Aeroméxico a octubre de 2010.

Grupo Aeroméxico. Operaciones domésticas en servicio regular al 31 de diciembre de 2010.⁴⁰

Local			Frontera			Playa		
Rank	Ruta	% ASKs	Rank	Ruta	% ASKs	Rank	Ruta	% ASKs
3	MEXMTY	9.1%	2	MEXTIJ	10.1%	1	CUNMEX	12.5%
4	HMOMEX	5.6%	6	GDLTIJ	4.7%	12	MEXSJD	2.0%
5	GDLMEX	4.9%	7	CJSMEX	4.3%	16	LAPMEX	1.5%
8	CUUMEX	3.7%	19	BJXTIJ	1.0%	15	MEXPVR	1.5%
9	MEXMID	3.6%	21	MEXREX	0.9%	22	MEXMZT	0.9%
10	CULMEX	2.5%	24	CJSMTY	0.9%			
11	MEXVSA	2.3%						
13	MEXTRC	1.8%						
14	GDLMTY	1.6%						
17	MEXTAP	1.4%						
18	DGOMEX	1.2%						
20	CENMEX	0.9%						
23	CPEMEX	0.9%						
	Local	50.9%		Frontera	27.2%		Playa	21.8%
	Total							100%

Negocio internacional

Los ingresos por pasajeros internacionales representaron el 38.1%, 35.3% y 38.6% de los ingresos totales de la Compañía en 2010, 2009 y 2008, respectivamente. Al cierre de 2010 se observa la recuperación del mercado con un incremento en el número de pasajeros de 15.8% comparado con el año anterior. En 2009 el número de pasajeros transportados en operaciones regulares en servicio internacional en México se redujo 10% con relación a 2008 como consecuencia principalmente de la crisis económica internacional y de la contingencia sanitaria por AH1N1 en México. La siguiente tabla muestra cifras relevantes de las operaciones internacionales de Grupo Aeroméxico.

Grupo Aeroméxico. Operaciones internacionales en servicio regular.

	2010	2009	2008
Operaciones	25,330	23,408	27,417
Pasajeros (millones)	2.45	2.12	2.35
RPKs (millones)	9,950	8,325	9,487
ASKs (millones)	12,282	11,784	12,959
Factor de Ocupación (%)	81.0	70.6	73.2
Participación de mercado (%) ⁴¹	10.1	9.4	9.2

⁴⁰ Grupo Aeroméxico con información interna.

⁴¹ DGAC. Pasajeros internacionales en servicio regular.

Costo por ASK (pesos)	0.850	0.812	0.831
Costo por ASK (expresado en pesos constantes de 2010)	0.850	0.847	0.898
Costo por ASK sin combustible (pesos)	0.565	0.581	0.503
Costo por ASK sin combustible (expresado en pesos constantes de 2010)	0.565	0.607	0.544

Aeroméxico y Aeroméxico Connect operan 13 destinos en Estados Unidos y Canadá: Chicago, Denver, Houston, Las Vegas, Los Angeles (LAX), Miami, Montreal, Nueva York (JFK), Ontario, Orlando, Phoenix, San Antonio y San Francisco. La oferta de Aeroméxico se complementa con las rutas de largo alcance a Europa: Madrid, Barcelona y París (CDG), así como Tokio (NRT) y Shanghai (PVG) en Asia, siendo la única aerolínea latinoamericana que ofrece vuelos a Asia. En Sudamérica, el itinerario de Aeroméxico incluye los destinos de Lima, Bogotá, Santiago de Chile, Buenos Aires y Sao Paulo. En estos mercados de largo alcance Aeroméxico se encuentra bien posicionado en términos de participación de mercado. Finalmente, en Centroamérica y el Caribe, las aerolíneas de Grupo Aeroméxico ofrecen vuelos a Honduras, Costa Rica y Cuba.

*Grupo Aeroméxico. Operaciones internacionales en servicio regular al 31 de diciembre de 2010.*⁴²

Región	Rutas	% de ASKs Internacionales
USA	BJXLAX	37.5%
	DGOORD	
	GDLLAX	
	GDLORD	
	HMOLAX	
	HMOPHX	
	IAHMEX	
	IAHMTY	
	JFKMEX	
	LASMEX	
	LASMTY	
	LAXMEX	
	MCOMEX	
	MEXMIA	
	MEXORD	
	MEXSAT	
MEXSFO		
MIAMID		
MIAMTY		
MTYSAT		
Asia	MEXNRT	7.4%
	NRTTIJ	
	PVGTIJ	
Centroamérica & Caribe	CUNHAV	1.5%
	HAVMID	
	MEXSAP	

⁴² Grupo Aeroméxico con información interna.

	MEXSJO	
Sudamérica	BOGMEX	
	EZEMEX	
	GRUMEX	24.9%
	LIMMEX	
	MEXSCL	
Europa	BCNMEX	
	CDGMEX	25.8%
	MADMEX	

Ante un entorno altamente competitivo en vuelos internacionales la estructura de rutas de Grupo Aeroméxico le permite ofrecer servicios entre diversos destinos en México y algunos de los más importantes centros de negocios y turísticos en Estados Unidos, Europa, Asia y Sudamérica.

Vuelos de fletamento

Los ingresos por vuelos de fletamento representan 2.5%, 3.5% y 3.9% de los ingresos totales de la Compañía en 2010, 2009 y 2008, respectivamente.

Transportación aérea de carga

Los ingresos por carga representaron 2.3%, 2.2% y 2.5% de los ingresos totales de la Compañía en 2010, 2009 y 2008, respectivamente. La carga que transportaron los aviones de la flota de Grupo Aeroméxico en 2010, 2009 y 2008 fue operada exclusivamente por Aeromexpress.

(6) Flota

Flota existente

La flota de Grupo Aeroméxico se ha homologado hasta tener sólo dos familias de aviones, siendo éstas Boeing y Embraer.

Al 31 de diciembre de 2010 la flota estaba compuesta por 97 aviones operativos, de los cuales Aeroméxico opera 48 aeronaves, Aeroméxico Connect 46 y AM Travel cuenta con 3 equipos como se señala a continuación:

Flota Aeroméxico. Equipos al cierre de 2010, 2009 y 2008.

Tipo	Dic-10	Dic-09	Dic-08
Boeing 777	4	4	4
Boeing 767-300	2	2	3
Boeing 767-200	4	3	3
Boeing 737/800	10	6	6
Boeing 737/700	28	28	33
MD	0	0	7
<i>Total Aeroméxico</i>	<i>48</i>	<i>43</i>	<i>56</i>

Flota Aeroméxico Connect. Equipos al cierre de 2010, 2009 y 2008.

Tipo	Dic-10	Dic-09	Dic-08
Embraer – 190	7	7	6
Embraer – 145	39	37	35
Saab – 340B	0	0	3
<i>Total AM Connect</i>	<i>46</i>	<i>44</i>	<i>44</i>

Flota AM Travel. Equipos al cierre de 2010, 2009 y 2008.

Tipo	Dic-10	Dic-09	Dic-08
McDonnell Douglas MD83/87	3	3	3
<i>Total AM Travel</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>3</i>

Esquema operativo

Aeroméxico maneja la mayoría de sus aviones a través de contratos de arrendamiento operativo celebrados con varios arrendadores. De los 48 equipos operados por Aeroméxico al 31 de diciembre de 2010, 4 están bajo contrato de arrendamiento financiero y 44 están bajo contrato de arrendamiento operativo con plazos pendientes de entre 1 y 8 años. Ciertos contratos de arrendamiento operativo otorgan a Aeroméxico la opción de compra de las aeronaves a valor de contrato al final del plazo de arrendamiento.

La flota de Aeroméxico Connect es operada en su totalidad a través de contratos de arrendamiento operativo, los cuales están celebrados con varios arrendadores. Al 31 de diciembre de 2010 la flota de Aeroméxico Connect estaba integrada por 46 aviones. Los plazos de arrendamiento pendientes para Aeroméxico Connect se ubican entre 2 y 7 años.

La administración pretende incrementar la eficiencia de las aeronaves, el servicio al cliente y los resultados operativos manteniendo una alta calidad de su flota y el ajuste de las futuras entregas de aeronaves, según sus necesidades. El plazo promedio original de nuestros contratos de arrendamiento es de aproximadamente 7 años, con un plazo remanente promedio ligeramente menor a 4 años. Aproximadamente 40% de los arrendamientos terminan en el periodo 2011-2013 teniendo en 30% de éstos, la opción de extender el período de arrendamiento. Adicionalmente, Grupo Aeroméxico cuenta con opciones para incorporar 15 nuevos equipos a su flota en el período 2011-2013, cubriendo así, aproximadamente el 40% de los equipos cuyos contratos de arrendamiento vencen en el mismo período.

Edad promedio

La edad promedio de la flota de Aeroméxico y de Aeroméxico Connect, en lo individual, es de 7.8 años y 8.8 años, respectivamente, al 31 de diciembre de 2010.⁴³ La edad promedio de la flota de Grupo Aeroméxico es de 8.7 años al 31 de diciembre de 2010, 5 años menor al promedio de las aerolíneas de México y menor que el promedio de edad de las flotas en diversos países incluyendo los que se señalan a continuación⁴⁴.

	Equipos	Edad promedio
Aeroméxico	48	7.8
<i>Grupo Aeroméxico</i>	<i>97</i>	<i>8.7</i>
USA	5,926	11.2
Canadá	847	15.8

⁴³ Fuente: Ascend Online al 31 de diciembre de 2010.

⁴⁴ Fuente: Ascend Online al 31 de diciembre de 2010. La información de México excluye la flota de Grupo Aeroméxico.

México	115	14.0
<i>América</i>		11.8
Reino Unido	812	9.8
Alemania	669	9.9
Francia	442	9.6
Italia	274	10.5
Holanda	172	9.1
<i>Europa</i>		9.6

Fuente: Ascend Online al 31 de diciembre de 2010.

Clasificación FAA

Todas las aeronaves operadas por Aeroméxico fueron clasificadas como Fase III, considerada por la FAA como el menor nivel de ruido para los jets comerciales. Para la integración de la flota total de Aeroméxico al 31 de diciembre de 2010. Ver Sección “3(b)(x) La Emisora – Descripción del Negocio – Descripción de los principales activos”.

Derechos para futuros incrementos de flota

Grupo Aeroméxico tiene derechos preferentes para adquirir directamente del fabricante, durante el plazo 2011-2015, hasta 22 nuevas aeronaves (Embraer EMB190, B737 en sus series 700 y 800 y equipos B787 los cuales reemplazarán a los equipos Boeing 767 que actualmente cubren rutas de largo alcance), que le permitirá contar con flexibilidad en el tamaño de su flota para servir a los mercados nacionales e internacionales en los que participa y aquellos en los que se considere apropiado incursionar. A continuación se presentan las fechas estimadas de entrega de los equipos que en su caso se incorporarían:

Grupo Aeroméxico. Entrega de aviones

Embraer 190			Boeing 737*			Boeing 787		
No.	Fecha Acordada para la Entrega		No.	Fecha Acordada para la Entrega		No.	Fecha Acordada para la Entrega	
1	Marzo 2011		1	Agosto 2012		1	2° trimestre 2014	
2	Julio 2011		2	Septiembre 2012		2	2° trimestre 2014	
3	Agosto 2011		3	Octubre 2012				
4	Febrero 2012		4	Junio 2013				
5	Mayo 2012		5	Julio 2013				
6	Agosto 2012		6	Agosto 2013				
7	Enero 2013		7	Noviembre 2014				
8	Abril 2013		8	Diciembre 2014				
9	Agosto 2013		9	Julio 2015				
10	Enero 2014		10	Agosto 2015				

* El contrato con Boeing otorga el derecho a Aeroméxico a escoger entre los modelos 737-700 y 737-800 hasta con 18 meses de anticipación. El costo asociado a esta decisión se encuentra únicamente relacionado con la diferencia en el precio de ambas aeronaves.

(7) Alianzas

Alianzas Globales

Actualmente, Aeroméxico forma parte de SkyTeam una alianza que agrupa a 13 aerolíneas a nivel global y las cuales cuentan con convenios de Código Compartido y de programas de viajero frecuente. Los miembros actuales

incluyen a Aeroflot, Aeroméxico, Air Europa, Air France, KLM, Alitalia, China Southern, Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, Korean Air, Tarom y Vietnam Airlines. En conjunto SkyTeam opera más de 12,600 vuelos por día a 898 destinos ubicados en 169 países, transporta a más de 385 millones de pasajeros por año y cuenta con más de 400 salones VIP, con 3,127 aviones, con 324,000 empleados y con 148 millones de viajeros frecuentes alrededor del mundo, de acuerdo con la Oficina Central de SkyTeam ubicada en Amsterdam, Holanda. Aeroméxico es parte de SkyTeam desde el año 2000 como miembro fundador de la alianza.

Los principales beneficios que Aeroméxico busca obtener para sus pasajeros mediante la celebración de alianzas son: más vuelos a un mayor número de destinos, mejores horarios, conexiones convenientes en los principales centros de distribución de pasajeros (*hubs*), documentación hasta los destinos finales, mayores y mejores opciones de tarifas, homologación de servicio a bordo, información y servicio de boletos a nivel mundial, procedimientos coordinados entre las distintas aerolíneas, acceso de cortesía a salones VIP, acumulación y redención de kilómetros y mayor facilidad para obtener ascensos a niveles superiores en su programa de viajero frecuente, con beneficios como: prioridad para documentar en mostradores especiales para clase premier, prioridad en el manejo de equipaje, y prioridad al momento del abordaje.

Mediante la participación en alianzas, Aeroméxico busca multiplicar su red de destinos, mejorar el nivel de servicio, consolidar su estrategia de negocios, transportar mayor número de pasajeros y obtener ingresos adicionales, así como reducir costos.

El órgano de gobierno de la alianza SkyTeam, el cual está compuesto por representantes de los miembros de la alianza, puede acordar la terminación del contrato respecto de un participante en diversos casos incluyendo el incumplimiento con lo establecido en el contrato, y otras más. Salvo por excepciones particulares previstas en el contrato tales como el caso de terminación por mandato de autoridad competente, la terminación del contrato por la Compañía o por la resolución del órgano de gobierno darían lugar al pago de penas convencionales a cargo de la Compañía. El contrato expirará el 21 de junio de 2020, estando previstas renovaciones por períodos de cinco años.

Código Compartido y Viajero Frecuente

Grupo Aeroméxico tiene un contrato de cooperación comercial con Delta que incluye Código Compartido, acceso a salones y programa de viajero frecuente. El contrato tiene una vigencia que expirará en 2014 y contempla renovaciones. El contrato tiene una cláusula de exclusividad que impide a cualquiera de las partes realizar (a la Compañía con aerolíneas estadounidenses y a Delta con aerolíneas mexicanas) acuerdos para servicios similares a los previstos en el contrato de cooperación comercial, incluyendo participar en esquemas de Código Compartido y participar en programas de pasajero frecuente sin el previo consentimiento por escrito de la otra parte.

Por otra parte, Grupo Aeroméxico tiene contratos de Código Compartido y programas de pasajero frecuente con: Air Europa, Air France, Alitalia, Copa Airlines, Czech Airlines, Korean Airlines, KLM, Lan Airlines y Lan Perú; y únicamente contrato de Código Compartido con GOL y sólo de programa de pasajero frecuente con Aeroflot, China Southern, Kenya Airways, Tarom y Vietnam Airlines.

En los contratos están establecidas las regulaciones para que cada una de las aerolíneas comercialice bajo su propio código los vuelos operados por la otra. Los contratos relativos a pasajero frecuente tienen como propósito la participación mutua de las aerolíneas que entre sí los suscriben, en programas que tienen implementados para ampliar los beneficios de los clientes en la acumulación de millas al viajar en cualquiera de las aerolíneas participantes.

Otras Alianzas

Desde 1997, Aeroméxico mantiene un contrato de Marca Compartida con American Express Company. Bajo este contrato, se han emitido tarjetas de servicio y crédito conjuntas American Express – Aeroméxico a un mercado de clientes que, de manera paralela, participa de los beneficios del programa de lealtad Club Premier de Aeroméxico.

American Express ofrece servicios de marca compartida a través de tarjetas de servicio regulares y Platinum. American Express paga a la recién creada compañía PLM un porcentaje establecido sobre el gasto que hacen sus tarjetahabientes tanto por servicios de Aeroméxico como por otros servicios. PLM es una subsidiaria de Grupo

Aeroméxico que se encarga de la administración del programa de lealtad Club Premier.

En febrero de 2011, Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex (“Banamex”) presentó su tarjeta de marca compartida con Aeroméxico, emitida por Visa y dirigida al segmento Premium de clientes de ese banco. Algunos beneficios que ofrecen las tarjetas Banamex-Aeroméxico son: bono de bienvenida, documentación en mostradores de Clase Premier, uso de salones VIP de Banamex y de Aeroméxico, obtención permanente de descuentos entre 15% y 20% en la compra de boletos de avión y la generación de hasta 2 kilómetros premier por cada dólar utilizado en compras con la tarjeta. La tarjeta cuenta también con una amplia gama de seguros usados en viajes, como seguro de accidentes, gastos médicos, pérdida o demora de equipaje, renta de autos en caso de robo o daños.

El beneficio para los clientes se da cuando PLM compra los asientos a Grupo Aeroméxico al momento de la redención. En Estados Unidos de América se tiene un convenio similar de operación de tarjeta de marca compartida con US Bank. Banamex es otra institución importante con la que Grupo Aeroméxico ha trabajado en la oferta de promociones exclusivas para sus tarjetahabientes.

Adicionalmente, Aeroméxico tiene convenios o alianzas comerciales con más de 650 hoteles a través de su producto Gran Plan, el programa con mayores ventas de paquetes vacacionales en México. Estos convenios permiten a Grupo Aeroméxico ofrecer a sus clientes tarifas preferenciales en hoteles en atractivos destinos en México y el extranjero, fortaleciendo así su posición en dichos destinos.

Aeroméxico cuenta asimismo, con alianzas comerciales con Air Europa, Grupo LAN y Japan Airlines.

(8) Programa Viajero Frecuente (Club Premier)

En diciembre de 1991, Aeroméxico anunció el lanzamiento de su programa “Club Premier”, el primer programa de lealtad para una aerolínea en México, el cual fue diseñado para promover la lealtad entre los pasajeros y para incrementar la participación de mercado. Al 31 de diciembre de 2010 el número de socios afiliados a Club Premier es de aproximadamente 2.8 millones⁴⁵. Entre otros beneficios, Club Premier otorga boletos de avión a los miembros que han acumulado un número determinado de kilómetros Premier, así como documentación preferencial en el aeropuerto para los Socios nivel Platino. En conjunto con otras aerolíneas y programas, los beneficios pueden extenderse a través de acuerdos recíprocos. Club Premier también tiene alianzas con una gran cantidad de empresas que permiten la acumulación de kilómetros al adquirir productos o servicios de hospedaje, renta de autos, alimentos, etcétera.

El programa de lealtad de Grupo Aeroméxico cuenta con productos y programas enfocados a distintos segmentos a través de cuatro productos: Club Premier Cometa (dirigido a niños de entre 2 y 12 años de edad), Skape (dirigido a menores de entre 13 y 17 años de edad), Universitarios (dirigido a personas de entre 18 y 23 años de edad, sin importar si estudian o trabajan) y Club Premier Tradicional (dirigido a adultos).

Recientemente Club Premier lanzó el programa de “Boleto Beneficio Siempre” con el cual es posible que los socios de este programa de lealtad puedan reservar sus lugares con kilómetros premier, sin restricciones de temporada o vuelo. Además, desde Agosto de 2010 ha incorporado un nuevo sistema tecnológico para la administración del programa de viajero frecuente de Grupo Aeroméxico. Este nuevo sistema permite mejorar los tiempos de atención a los socios del programa y realizar promociones con enfoques diferentes para distintos tipos de clientes al proporcionar una mejor segmentación de los mismos.

Grupo Aeroméxico firmó en septiembre de 2010 una alianza con Groupe Aeroplan, a través de la cual, el cliente podrá gozar de una mayor diversidad de productos y promociones. A través de esta alianza Groupe Aeroplan adquirió una posición minoritaria en la sociedad PLM, la cual se encarga de la operación del programa de viajero frecuente Club Premier de Aeroméxico. El valor razonable determinado para PLM al momento de la transacción entre Groupe Aeroplan y Grupo Aeroméxico es de 170 millones de dólares. Groupe Aeroplan es la compañía de administración de programas de lealtad líder a nivel global. Opera programas en Canadá, Reino Unido, Italia,

⁴⁵ En Club Premier Corporativo se encuentran más de 12 mil empresas.

Estados Unidos de América y Oriente Medio. En el Reino Unido administra la coalición de programas de lealtad denominada Néctar.

Grupo Aeroméxico tiene para disposición de sus clientes 12 salones premier (*Lounges*) distribuidos en los principales aeropuertos en México con acceso directo para los Socios nivel platino de su programa “Club Premier”. En la Terminal 2 del AICM se creó un nuevo concepto de Salón Premier, ofreciendo servicios que van desde centro de negocios hasta un spa. A través de convenios con otras empresas y de las alianzas comerciales, los pasajeros pueden usar otras redes de salas VIP en diversos destinos.

El Salón Premier de Aeroméxico, ubicado en la Terminal 2 del AICM, recibió por segundo año consecutivo el reconocimiento de parte de los clientes del programa Priority Pass. Dicho reconocimiento, obtenido en la categoría de “Salón Altamente Recomendable” es determinado con base en una encuesta realizada a los miles de miembros de este programa, los cuales tienen acceso a más de 600 salones ubicados en 300 ciudades de 100 países. Solamente 13 salones son los que reciben el premio, entre los que se encuentra el Salón Premier de Aeroméxico.

El programa Priority Pass fue lanzado en 1992 con el objetivo de proporcionar acceso a las salas de los aeropuertos a las personas que viajan con frecuencia, independientemente de la clase de tarifa, la línea aérea con la que vuelen o de que sean en ese momento miembros de un programa de lealtad de una línea aérea.

(9) Aeropuertos

El 9 de febrero de 1998, la SCT publicó en el Diario Oficial de la Federación los lineamientos generales para la apertura a la inversión del sistema aeroportuario mexicano, operado en ese momento por ASA. De conformidad con la Ley de Aeropuertos del 22 de diciembre de 1995, la SCT concesionó a la inversión privada algunos aeropuertos quedando divididos en tres regiones: Sureste, Pacífico y Centro Norte. Asimismo, aceptó ofertas internacionales para concesiones a largo plazo para operar y desarrollar los principales aeropuertos en México, incluyendo el AICM cuya concesión se publicó en el Diario Oficial del 1 de junio del 2004. La SCT, conjuntamente con ASA, realizó un análisis detallado respecto de la adecuación de la capacidad proyectada del AICM, lo que derivó en la construcción de la Terminal 2 del aeropuerto, en la cual Aeroméxico y Aeroméxico Connect operan desde 2007. La Ciudad de México es la principal base de operaciones de la Compañía, y los vuelos que salen de o llegan a la Ciudad de México suman aproximadamente el 74% de los ingresos totales de las subsidiarias de la Compañía. Han sido presentadas diversas propuestas para consideración de un aeropuerto alternativo para vuelos internacionales hacia o desde la Ciudad de México. Actualmente México cuenta con 60 aeropuertos que tienen la capacidad de manejar tráfico aéreo comercial de pasajeros utilizando aviones jet. Hoy en día, las subsidiarias de la Compañía proporcionan servicios en 40 de estos aeropuertos. Actualmente la Compañía no ha experimentado limitaciones de capacidad en la utilización de cualquiera de estos aeropuertos, con la posible excepción del AICM en ciertas horas pico.

(10) Subsidiarias principales

I. Aerolíneas

Aeroméxico

Aeroméxico, la línea aérea transcontinental más grande de México en términos de su participación en el mercado nacional de pasajeros conforme a información obtenida de la SCT, presta servicios de transportación aérea nacional e internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo. Al 31 de diciembre de 2010, Aeroméxico prestaba servicios a los siguientes 19 destinos nacionales: Acapulco, Bajío (León), Cancún, Ciudad Juárez, Ciudad de México, Culiacán, Chihuahua, Guadalajara, Hermosillo, Los Cabos, Mérida, Mexicali, Monterrey, Morelia, Puerto Vallarta, Tijuana, Torreón, Tuxtla Gutiérrez y Villahermosa.

Los 22 destinos internacionales atendidos por Aeroméxico al 31 de diciembre de 2010 eran: Barcelona, Bogotá, Buenos Aires, Chicago, Denver, La Habana, Las Vegas, Lima, Los Angeles (LAX), Madrid, Miami, Montreal (YUL), Nueva York (JFK), Ontario, Orlando, París (CDG), San José Costa Rica, Santiago de Chile, San Francisco, Sao Paulo, Shanghai (PVG) y Tokio (Narita).

Los ingresos obtenidos por el servicio nacional de transportación de pasajeros representaron el 35.7%, 36.1% y el 36.1% del total de los ingresos de operación de Aeroméxico para los años 2010, 2009 y 2008, respectivamente. El número total de pasajeros en servicio regular transportados por Aeroméxico durante 2010, 2009 y 2008, en el mercado nacional fue de aproximadamente 4.2 millones, 3.9 millones y 4.7 millones, respectivamente. Aeroméxico estima que su participación dentro del mercado nacional de pasajeros fue de aproximadamente el 17.1%, 16.0% y 17.1% durante 2010, 2009 y 2008, respectivamente.

Los ingresos obtenidos por servicios a pasajeros internacionales que conforman la fuente de ingresos más importante de Aeroméxico, representan el 50.3%, 48.0% y 47.9% del total de los ingresos de operación de Aeroméxico para 2010, 2009 y 2008, respectivamente. El número total de pasajeros en servicio regular transportados por Aeroméxico durante 2010, 2009 y 2008 en el mercado internacional fue de aproximadamente 2.1 millones, 1.9 millones y de 2.1 millones, respectivamente. Del mismo modo, Aeroméxico estima que su participación en el mercado internacional de pasajeros fue de aproximadamente 8.9% para 2010, 8.5% para 2009 y 8.3% para 2008 (E.U.A. y Canadá, Sudamérica, Centroamérica y el Caribe, Europa y Asia).⁴⁶

Adicionalmente, Aeroméxico ofreció durante 2010, 2009 y 2008 servicios de carga y mensajería en México y en el extranjero a través de Aeromexpress, usando la capacidad de carga disponible en sus aeronaves que operan los vuelos de pasajeros programados. Los ingresos para Aeroméxico derivados de los servicios de carga durante 2010, 2009 y 2008 fueron de 586 millones de pesos, 441 millones de pesos y 564 millones de pesos, que representaron el 2.9%, 2.8% y 3.0% respectivamente, del total de los ingresos de operación de Aeroméxico. Hasta diciembre de 2010, Aeromexpress era el operador de carga exclusivo de Aeroméxico y Mexicana y prestaba servicios de transporte aéreo de carga para el Servicio Postal Mexicano; era miembro de SkyTeam Cargo; tenía alianzas comerciales con DHL, Panalpina y Cargolux. Además, Aeromexpress era el representante general de ventas en México para Korean Air Cargo y celebró alianzas comerciales con más de 30 aerolíneas alrededor del mundo. Aeromexpress ofrecía sus servicios de carga en 44 ciudades en México y 35 en el extranjero. Se estima que a partir del segundo semestre de 2011, la operación carguera se llevará a través de una nueva subsidiaria denominada "Aeroméxico Cargo" la cual tiene un enfoque operativo y comercial distinto al utilizado por Aeromexpress.

Aeroméxico ofrece servicios de vuelo de fletamento utilizando sus aeronaves, basado en la disponibilidad de las mismas, a varios operadores de excursiones seleccionados previamente, a destinos nacionales e internacionales, basados en la demanda y considerando la temporada. Aeroméxico ha puesto énfasis en la superioridad de la calidad de sus servicios de fletamento para distinguir sus servicios de aquellos ofrecidos por otras empresas de fletamento que operan dentro del mercado mexicano. En 2010, 2009 y 2008, los ingresos consolidados por los servicios de vuelos de fletamento de Aeroméxico fueron de 669 millones de pesos, 756 millones de pesos y 928 millones de pesos, respectivamente, que representaron el 3.4%, 4.9% y 4.9% respectivamente, del total de los ingresos de operación de Aeroméxico.

Aeroméxico Connect

Aeroméxico Connect, es la aerolínea regional subsidiaria de Grupo Aeroméxico, la cual opera sus propias redes de rutas y alimenta con tráfico de pasajeros y carga a Aeroméxico. Al 31 de diciembre de 2010, Aeroméxico Connect prestaba servicios a 39 destinos en México, así como a 7 destinos en la región sur de los Estados Unidos y 2 destinos en Centroamérica y el Caribe, con una flota operativa de 46 aviones jet.

Al 31 de diciembre de 2010, Aeroméxico Connect operaba 39 destinos en México: Acapulco, Aguascalientes, Bajío (León), Campeche, Ciudad del Carmen, Ciudad Juárez, Ciudad de México, Ciudad Obregón, Culiacán, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Los Cabos, Los Mochis, Matamoros, Mazatlán, Mérida, Mexicali, Minatitlán, Monterrey, Morelia, Nuevo Laredo, Oaxaca, Poza Rica, Puerto Vallarta, Reynosa, Querétaro, San Luis Potosí, Tampico, Tapachula, Tijuana, Torreón, Tuxtla Gutiérrez, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas y Zihuatanejo. Aeroméxico Connect también presta servicio a 7 destinos en los Estados Unidos, los cuales al 31 de diciembre de 2010 eran: Chicago, Houston, Las Vegas, Los Ángeles, Miami, Phoenix y San Antonio. Aeroméxico Connect también opera en Centroamérica y el Caribe con destinos a La Habana y San Pedro Sula.

Aeroméxico Connect estima que el número total de pasajeros que transportó durante 2010, 2009 y 2008, fue de

⁴⁶ Fuente: DGAC.

aproximadamente 4.9, 4.2 y 3.2 millones, respectivamente.

II. Empresa de servicios de mantenimiento

En el año 2006 se creó EMA como una nueva empresa de Grupo Aeroméxico, especializada en proveer servicios de mantenimiento aeronáutico a terceros. EMA, a través de Aeroméxico, firmó un convenio con Delta bajo el cual se da mantenimiento periódicamente por un lapso inicial de 10 años a aviones MD de Delta y Aeroméxico enviará para servicio sus motores de la flota B737 a Delta cuando éstos así lo requieran.

(11) Asociadas de Servicios

Grupo Aeroméxico participa, asimismo, en otras sociedades que prestan servicios de apoyo terrestre y aeroportuario, de capacitación, tecnológicos y de mantenimiento.

SEAT

SEAT es un Fideicomiso creado en 1992 para la prestación de servicios de soporte en tierra, diseñado a fin de reducir costos en servicios en tierra.

Entre los acuerdos alcanzados por la Sociedad con Grupo Mexicana a raíz de la suspensión de operaciones de esta última, se encuentra la liquidación del Fideicomiso y, consecuentemente, la reversión de los activos aportados a cada aerolínea. Aeroméxico ha iniciado los trabajos necesarios para el establecimiento de su propia subsidiaria, “Aeroméxico Servicios”, para brindar servicios en tierra, la cual contará con una estructura más ágil y con objetivos claros y alineados con los objetivos globales de la Compañía.

Como parte de este proceso, la Sociedad implementó en diciembre de 2010 cambios en las condiciones económicas y operativas del contrato colectivo de trabajo de los trabajadores que llevarán a cabo las operaciones de tierra en la nueva subsidiaria de la Compañía (servicios de personal realizados anteriormente por SICOPSA para SEAT), que permiten operar con una planta menor al incluir multi-habilidades y que disminuyen el costo del contrato colectivo de trabajo. Se estima que a partir del segundo trimestre del año, esta nueva subsidiaria inicie operaciones, la cual contará con un costo de operación competitivo y con una estructura flexible para ofrecer servicios a terceros y enfrentar el crecimiento futuro de operaciones de Grupo Aeroméxico.

Carga

Grupo Aeroméxico estima que la participación de Aeromexpress en el mercado de los servicios de carga durante 2010, 2009 y 2008, fue de 17%, 17% y 15%, respectivamente, en el mercado de carga mexicano (incluyendo servicios en México y en el extranjero). Los ingresos por servicios de carga de la Compañía durante 2010, 2009 y 2008 fueron de 2.0, 1.5 y 1.8 miles de millones de pesos, respectivamente.

Para Aeromexpress, los acuerdos de separación de las subsidiarias con Mexicana también contemplan la terminación de la compañía mediante la liquidación de la misma. Como parte de este proceso, se terminaron las relaciones laborales individuales y colectivas de los trabajadores y se terminaron los contratos de carga aérea de Aeromexpress con Aeroméxico y Mexicana. Esto permitió el movimiento de personal de tierra en rampa a la nueva subsidiaria de servicios en tierra y el aprovechamiento del nuevo contrato colectivo de trabajo para integrar la operación de carga.

La operación carguera se llevará a cabo en una nueva subsidiaria con un enfoque operativo distinto. A diferencia de Aeromexpress, la nueva “Aeroméxico Cargo” se concentrará en labores de comercialización y administración de ingresos, realizando la operación en tierra a través de “Aeroméxico Servicios” con las consecuentes sinergias. Las nuevas condiciones laborales y la consolidación operativa con “Aeroméxico Servicios”, antes SEAT generarán un beneficio en los servicios de manejo de carga y mayor competitividad para la nueva Aeroméxico Cargo.

Alas de América

Es una empresa orientada al desarrollo y formación profesional del personal de Grupo Aeroméxico, sus subsidiarias, asociadas y de terceros. A través de este centro de capacitación se imparten las carreras de piloto aviador comercial, oficial de operaciones, mecánico de aviación y sobrecargo, así como capacitación técnica aeronáutica y de manejo de sistemas de reservaciones. Durante 2010, se impartieron 7,288 cursos a 52,712 participantes, lo que equivale a 125,437 horas de adiestramiento, es decir un 1% más que en el año 2009 y un 4% más que en el año 2008. Alas de América presta, asimismo, servicios a terceros en Centro y Sudamérica en las áreas de mantenimiento, desarrollo humano y capacitación a sobrecargos.

En el caso de Alas de América, considerando la importancia de los permisos de centro de capacitación técnica emitidos por la Autoridad Aeronáutica y el valor estratégico de los programas de capacitación, así como del personal altamente capacitado, se negoció con Grupo Mexicana la adquisición de la compañía por parte de Grupo Aeroméxico. Con esta adquisición, Grupo Aeroméxico es titular del 100% de las acciones de Alas de América.

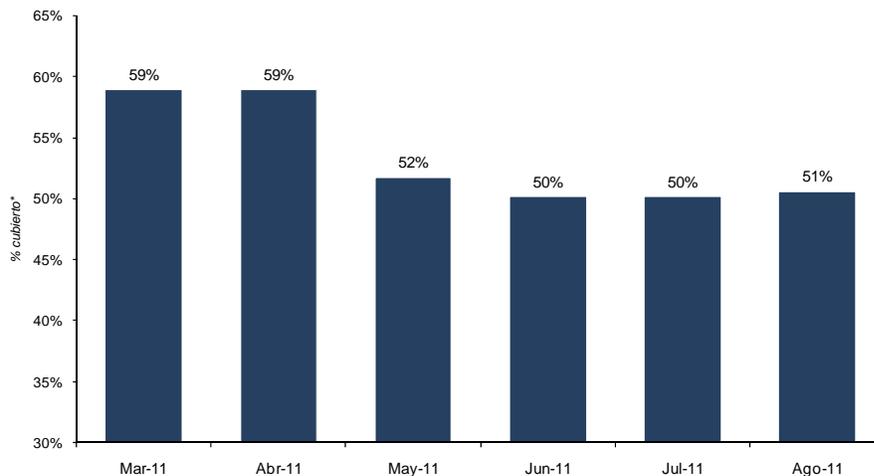
La nueva subsidiaria, propiedad de Aeroméxico, continuará siendo principalmente un centro de costos en materia de capacitación y entrenamiento para la Compañía, permitiendo materializar los planes de crecimiento de Grupo Aeroméxico. Se anticipa que la infraestructura será utilizada para generar más ingresos por venta de servicios a terceros, sin que esto implique la transferencia de conocimientos estratégicos de la Compañía.

(12) Materias Primas y Proveedores

Combustible

Grupo Aeroméxico adquiere aproximadamente el 72% de su combustible de ASA. PEMEX es, a su vez, quien suministra a ASA. PEMEX controla el precio del combustible en México y vende el combustible a precios basados en el precio del combustible según se cotiza en el U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel Price, más flete y manejo. Aeroméxico obtiene el combustible restante en aeropuertos fuera de México. Aeroméxico nunca ha sufrido escasez de combustible debido, en parte, a que México es un exportador de combustible. Aeroméxico adquiere el combustible necesario para cubrir sus necesidades restantes en los distintos aeropuertos internacionales a los que vuela de proveedores locales, entre los que se incluyen Mobil, Exxon, Citgo y Chevron Texaco y Repsol YPF a precios generalmente basados en el Platt's Oilgram Price Report.

El costo de combustible aéreo es un componente importante de los costos de operación de las aerolíneas de Grupo Aeroméxico, y se encuentra sujeto a muchos factores que están fuera del control de dichas sociedades, incluyendo fluctuaciones en el precio en los mercados internacionales de petróleo. Cualquier cambio sustancial en el costo de combustible podría tener un efecto importante en los costos de Aeroméxico. La empresa busca protegerse de este riesgo a través de la adquisición de coberturas de combustible y/o la aplicación de sobrecuotas en las tarifas. La gráfica líneas abajo muestra el porcentaje del consumo estimado mensual de combustible que se encuentra cubierto mediante instrumentos derivados durante 2011. En la mayoría de los casos, las coberturas adquiridas son de tipo opciones con pagos al frente de primas con el fin de limitar riesgos por posibles llamados de margen. No podemos asegurar que el programa de coberturas se efectuará en su totalidad. *Ver Sección "1(c)(ii)(3) Información General – Factores de Riesgo – Factores Relacionados con la Industria de la Aviación – Dependencia de los Costos de Combustible".*



**Porcentaje del consumo estimado de combustible.*

Se tiene formalizado un Contrato de Combustible con ASA de fecha 8 de marzo de 2011, con vigencia de tres años a partir de la fecha de formalización. En el contrato referido se contemplan las siguientes garantías emitidas para el cumplimiento de obligaciones: (i) un Contrato de Garantía Prendaria de partes y refacciones de aeronaves; (ii) diversas hipotecas sobre bienes inmuebles en el D.F., e interior de la República; (iii) un contrato de fideicomiso sobre una aeronave MD87 de la Compañía; y (iv) diversas fianzas. Adicionalmente, en este contrato se han incorporado elementos que no se incluían en el contrato anterior, tales como facturación electrónica y un nuevo esquema de pagos.

Operadores de aeropuertos

Las aerolíneas de Grupo Aeroméxico rentan espacios de aeropuertos, la cual incluye renta de equipo de vuelo y de propiedades de distintos proveedores como Swissport, Lufthansa, Air Canada, Globe Ground y United, entre otros.

Debido a la importancia de contar con estos espacios para poder realizar sus operaciones, las aerolíneas de Grupo Aeroméxico dependen significativamente de estos proveedores.

Fabricantes de aeronaves

Aproximadamente el 49.5% y 47.4% de las aeronaves que conforman las flotas de las distintas aerolíneas de Grupo Aeroméxico al 31 de diciembre de 2010 son fabricadas y ensambladas por Boeing y Embraer, respectivamente. El restante 3.1% lo conforman equipos MD asignados a las operaciones de AM Travel y fueron fabricados originalmente por McDonnell-Douglas, compañía que fue adquirida por Boeing.

(13) Comportamiento Estacional de las Operaciones

Las operaciones de la Compañía están sujetas a un comportamiento cíclico y estacional, siendo los meses más activos los de julio, agosto y diciembre, que corresponden a los periodos de vacaciones en el hemisferio norte y la semana anterior a Pascua Católica, En los meses de febrero, septiembre y octubre se registra una notoria disminución en las operaciones, ya que no son periodos vacacionales que impliquen una mayor demanda o necesidad de transporte aéreo.

(14) Seguridad y Mantenimiento

Seguridad

Grupo Aeroméxico coloca como principal prioridad la seguridad de sus operaciones, adoptando altos estándares relacionados con la capacitación y entrenamiento de sus tripulaciones y personal de tierra, así como con el mantenimiento de aeronaves. Aeroméxico fue la primera aerolínea en México en recibir el certificado de seguridad de IOSA de parte de la IATA. Esta certificación se ha renovado por tres ocasiones consecutivas en los años 2005, 2007 y 2009, siendo Aeroméxico la primera aerolínea mexicana en conseguirlo. IOSA utiliza principios de auditorías de calidad reconocidos internacionalmente, diseñados para que las auditorías puedan conducirse de forma consistente e independiente.

La Compañía está también involucrada en el programa de prevención contra interferencias ilícitas y ha obtenido el certificado C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*). Además, Aeroméxico es miembro activo de la ISASI (*International Society of Air Safety Investigators*), enfocada en la prevención de accidentes aéreos.

Mantenimiento

Los procesos para el mantenimiento de las aeronaves de Grupo Aeroméxico están soportados por un experimentado equipo encargado de controlar y ejecutar las tareas de acuerdo con el programa de mantenimiento aplicable a cada familia de aviones. La capacitación técnica que recibe el personal de mantenimiento se revisa con autoridades y fabricantes para garantizar el cumplimiento de los estándares de mantenimiento más rigurosos de la industria.

La integración de los programas de mantenimiento, el sistema de monitoreo de confiabilidad y tecnología de punta como el sistema ACARS (*Aircraft Communications Addressing and Reporting System*), el cual brinda información para analizar datos de los motores y sistemas del avión, además de las condiciones de operación, permiten eficientar los procesos de mantenimiento de Grupo Aeroméxico.

Los procedimientos de mantenimiento seguidos por las aerolíneas de Grupo Aeroméxico se llevan a cabo de conformidad con los requerimientos de las autoridades mexicanas y estadounidenses (DGAC y FAA respectivamente). La DGAC certifica una instalación de mantenimiento cuando se aprueba: (i) los procedimientos de mantenimiento en las instalaciones de mantenimiento; (ii) el personal que ejecuta los procedimientos de mantenimiento; (iii) el equipo y material utilizado por dicho personal; y (iv) el programa de mantenimiento para cada aeronave. La FAA exige sustancialmente los mismos requisitos. Adicionalmente, la FAA inspecciona las instalaciones de mantenimiento de Aeroméxico y realiza inspecciones periódicas a las aeronaves de Aeroméxico que vuelan a los Estados Unidos. La autoridad aeronáutica europea ("EASA") por su parte, realiza funciones de inspección similares a las de la FAA respecto de las aeronaves de Aeroméxico que vuelan a Europa.

En 2006 la administración de Grupo Aeroméxico tomó la decisión de crear EMA, una empresa especializada en servicios de mantenimiento programado con el objetivo de servir tanto a la flota de Aeroméxico como a aeronaves de terceros. Dentro de las ventajas que presenta EMA destacan la posición geográfica de México, misma que otorga ventajas para atender flotas de fuselaje angosto principalmente del mercado norteamericano (en particular con Delta Airlines se tiene un contrato multianual para proveer servicios de mantenimiento a aviones MD), la disponibilidad de mano de obra especializada a costos competitivos, así como la experiencia de Aeroméxico en el mantenimiento de aeronaves avalada por acreditaciones de la FAA, así como la certificación IOSA. Grupo Aeroméxico cuenta con instalaciones para el mantenimiento de aeronaves en las Ciudades de México, Guadalajara (en donde EMA atiende la flota de equipos MD de Delta Airlines con base en un contrato multianual, prestando el servicio en dos líneas continuas) y Monterrey. Los hangares de mantenimiento de Aeroméxico han sido certificados como instalaciones autorizadas para reparación de aeronaves tanto por la FAA como por la DGAC, mismas que realizan auditorías periódicas.

(15) Sistemas de Tecnología Informática y Reservas

La operación de Grupo Aeroméxico se apoya en diversos sistemas que pueden agruparse en sistemas de inteligencia del negocio, sistemas básicos de soporte, programa de lealtad, sistemas operacionales, reservas, administración e integridad de los ingresos y sistemas de estrategia de ingresos y planeación. Aeroméxico cuenta con un contrato de prestación de servicios con HP Enterprise Services para la operación de los sistemas informáticos (propios de Aeroméxico, de HP Enterprise Services o de terceros), con el fin de tener integrada la administración de los sistemas de reservas, tripulaciones, control de operaciones, mantenimiento, contabilidad, rentabilidad y ventas. Para aspectos de comunicación, Aeroméxico utiliza los servicios de Global Crossing en Estados Unidos, Sudamérica y Europa, y de Telmex en México, ambos con conexiones a HP Enterprise Services para la comunicación con todo el sistema de Aeroméxico.

La mayoría de los sistemas vigentes de la Compañía son desarrollos de HP Enterprise Services y resultan funcionales para la operación de la Compañía. Sin embargo, ante un entorno competitivo en el cual otras aerolíneas han realizado inversiones en diferenciadores tecnológicos, y después de analizar distintas propuestas para renovar las principales aplicaciones de negocio que soportan los procesos de venta, servicio al cliente y optimización de ingresos, Grupo Aeroméxico inició en 2010 el proceso de migración de los sistemas de reservas, optimización, y contabilidad de ingresos al sistema SABRE, mismo que se tiene programado concluir en el primer semestre de 2011.

La inversión en la nueva plataforma permitirá desarrollar ventajas competitivas a través de una mejor adecuación de la oferta y la demanda, potenciar el incremento de ingresos en cada vuelo, personalizar la experiencia de viaje del cliente y mejorar el servicio al pasajero. Algunos beneficios que se contempla se obtendrán con la migración a la nueva plataforma de reservas SABRE son:

- Mejorar la experiencia del cliente en todos los puntos de contacto: en procesos de reservación, compra de boletos y documentación.
- Incorporar el perfil del cliente obteniendo un reconocimiento personalizado.
- Utilizar tecnología avanzada para herramientas de autoservicio en web, kioscos, móviles, estaciones remotas en procesos de “check in” en aeropuertos.
- Notificar a través de móvil y correo electrónico de cambios en itinerarios.
- Se dispondrá, en tiempo real, del inventario de asientos de Aeroméxico para todos los canales de distribución.
- Facilitar la reservación de servicios adicionales como asientos preferenciales, pago anticipado de exceso de equipaje y seguros.

Grupo Aeroméxico busca estar a la vanguardia de los avances tecnológicos y consolidar su presencia en comercio electrónico y herramientas web, teniendo a partir del mes de octubre de 2010 un portal con un rediseño fresco y sencillo que hace más fácil el proceso de compra y la búsqueda de información útil. También ha iniciado una estrategia para participar activamente en redes sociales.

En internet agilizamos la búsqueda de nuestros servicios a través de los principales buscadores de la industria como son Google, Yahoo, Bing, entre otros. Se estima que a partir del primer semestre del 2011 podrá llevarse a cabo el lanzamiento de los sitios web de Argentina, Brasil, Chile, Perú, Colombia y Costa Rica, el cual permitirá vender los servicios de Grupo Aeroméxico, en moneda y tarjetas locales de cada país.

Actualmente, las reservas y ventas pueden también realizarse a través de la página de Internet www.aeromexico.com, cuyos boletos electrónicos, junto con los vendidos a través del centro de atención de llamadas, pueden imprimirse en el domicilio de los pasajeros.

Se cuenta también con un sistema informático especializado para la venta de paquetes “Gran Plan” llamado Nuevo Gran Plan, el cual manda automáticamente las reservas y ventas tanto a hoteles con los que Aeroméxico tiene convenio, como al sistema de reservas Azteca 2000.

Desde enero del 2004, el centro de atención de llamadas opera a través de un modelo de outsourcing. Hasta marzo

del 2007 se operó con la compañía Teletech de México, y posteriormente se emigró a la compañía Telvista. En el centro de atención de llamadas se utilizan los sistemas de reservaciones y venta de Aeroméxico, optimizando el servicio a los clientes.

A principios de 2010 realizamos exitosamente la actualización del “Sistema de Planeación de Itinerarios” a la versión web de la empresa Sabre y con servidores administrados por ellos mismos. Lo anterior nos trajo como beneficios:

- Mejora en la productividad a través de una reasignación de la flota en tiempo real con itinerarios operacionalmente más robustos
- Mejor asignación de capacidad de acuerdo a oportunidades de ingreso, incluyendo la integración de las flotas de Aeroméxico y Aeroméxico Connect
- Incremento de pasajeros en conexión debido al potente constructor de conexiones que contiene la herramienta.
- Cálculo preciso de los costos fijos y variables a través del procesador de costos flexible que puede dar como beneficio un pronóstico más exacto del costo operacional.

Por último, Aeroméxico cuenta con sistemas informáticos de Revenue Management, cuya finalidad es una mejor administración de tarifas, así como maximizar el ingreso por RPK y el ingreso basado en el comportamiento histórico de cada vuelo y el monitoreo en tiempo real del comportamiento de la oferta y la demanda.

(ii) Canales de distribución

Grupo Aeroméxico cuenta con la más amplia red de canales de distribución entre las aerolíneas nacionales para la venta de boletos de avión, servicios y paquetes Gran Plan principalmente. A través del centro de llamadas tiene presencia en 14 países y se brinda atención en 6 idiomas. Asimismo, la página de Internet le permite ofrecer servicios en 11 países y 2 idiomas. Para brindar atención directa a sus clientes, la Compañía ha desarrollado una red de 109 oficinas y puntos de venta en aeropuertos a nivel global, complementando esta extensa red con 73 oficinas en modalidad de franquicia distribuidas en México y 55 Inplants ubicadas en oficinas gubernamentales y en las instalaciones de los principales clientes corporativos.⁴⁷ Adicionalmente, Grupo Aeroméxico trabaja con casi 17 mil agencias en todo el mundo autorizadas para realizar la venta de pasajes en la red de rutas de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2010, aproximadamente el 60% de las ventas de Grupo Aeroméxico se realizaron a través de agencias de viajes. Tan solo en los Estados Unidos, Grupo Aeroméxico ha autorizado a más de 5,800 agencias de viaje para vender boletos en su representación. Dada la relevancia que tiene el mercado estadounidense, Grupo Aeroméxico opera oficinas regionales en Nueva York y Houston. Las oficinas regionales proveen soporte de ventas para garantizar el cumplimiento de la estrategia corporativa de ventas.

En 2010, una parte importante de nuestras ventas de boletos se realizó a través de una combinación de los canales de atención directa del Grupo. La página de Internet contribuyó con aproximadamente 7% de las ventas totales en este año y nuestro centro de llamadas alcanzó un porcentaje similar. Las ventas realizadas en oficinas de boletos, franquicias e Inplants representaron más del 20% de las ventas totales de Grupo Aeroméxico.

En menor proporción se realizan ventas de servicios a través de mayoristas y operadores de tours. Por último, los boletos pueden ser vendidos a través de otras aerolíneas mediante procedimientos establecidos por la IATA.

Adicionalmente, Aeroméxico tiene convenios o alianzas comerciales con más de 650 hoteles a través de su producto Gran Plan, el programa con mayores ventas de paquetes vacacionales en México. Estos convenios permiten a Grupo Aeroméxico ofrecer a sus clientes tarifas preferenciales en hoteles en atractivos destinos en México y el extranjero, fortaleciendo así su posición en dichos destinos. Los ingresos generados por la venta de paquetes Gran Plan han crecido 18.1% en los últimos tres años.

⁴⁷ A nivel mundial tenemos firmados 998 contratos corporativos (que incluyen descuentos upfront, tarifas privadas, y condiciones especiales).

(iii) Patentes, licencias, marcas y contratos relevantes

(1) Patentes y Marcas

La totalidad de las marcas más representativas de la Compañía y sus subsidiarias, en las que se encuentran, “Aeroméxico”, “Gran Plan”, “Club Premier”, “Aeroméxico Connect” y “Aeroméxico Travel”, entre otras, son marcas registradas de la Compañía o de sus subsidiarias tanto en los países en los que opera, como en algunos otros países. En virtud de que la ley considera que las marcas son una forma de activos intangibles de las empresas, los derechos de propiedad sobre una marca pueden establecerse ya sea a través del uso continuo de la misma en el comercio o a través de su registro en la oficina de marcas del país en que se pretende usar. En algunas jurisdicciones los derechos de propiedad pueden adquirirse por cualquiera de estos medios y en otras se requiere cumplir con ambos, esto es, uso y registro de la marca.

En el caso de las marcas anteriormente señaladas, se ha tenido que recurrir al registro, ya que las jurisdicciones en las cuales se usan no reconocen derechos de titularidad solamente por el uso de las mismas.

Una vez que los derechos sobre una marca han quedado firmemente establecidos en una determinada jurisdicción, los derechos de titularidad sobre una marca pueden durar indefinidamente, mientras se pueda comprobar el uso de la marca (en las jurisdicciones en las cuales este es un requisito) y se mantenga vigente el registro de dicha marca ante la oficina de marcas correspondiente. En la mayoría de las jurisdicciones se requiere que el registro se renueve cada 10 años.

Las marcas de la empresa son importantes para su desarrollo, pues permiten que el público consumidor identifique de manera clara e inconfundible cual es la fuente de los servicios que recibe bajo el amparo de dichas marcas, distinguiéndolos nítidamente de los servicios que prestan otras empresas que tengan el mismo giro mercantil.

(2) Concesiones y Permisos

Grupo Aeroméxico es una sociedad controladora que no lleva a cabo operaciones y no tiene autorizaciones, permisos ni concesiones para prestar servicios de transporte aéreo al público. Aeroméxico presta dichos servicios en México al amparo de la concesión otorgada el 16 de marzo de 2000 por la SCT de acuerdo con la Ley de Aviación Civil. Hasta dicha fecha, Aeroméxico operaba conforme a permisos otorgados por la DGAC. Según lo establecido por dicha Ley, la prestación del servicio público de transportación aérea nacional regular requiere el otorgamiento de una concesión por parte de la SCT, por lo que sin la concesión, ni Aeroméxico ni el resto de las Aerolíneas del Grupo podrían prestar servicios de transportación aérea nacional. Dicha concesión establece las rutas en las que la aerolínea podrá prestar servicios así como las aeronaves que forman parte de su flota. Aeroméxico cuenta, desde la fecha mencionada, con una concesión por 30 años otorgada por la SCT, la cual reemplazó los permisos otorgados anteriormente por la DGAC. Aeroméxico puede, en términos generales y en cualquier momento, solicitar a la DGAC autorización para operar rutas adicionales a las ya autorizadas. La concesión bajo la cual actualmente opera Aeroméxico establece los supuestos bajo los cuales el Gobierno Federal podría revocarla; estos supuestos incluyen, entre otros: cobrar tarifas diferentes a las aprobadas o registradas con la SCT, no operar los vuelos de conformidad con los itinerarios registrados y aprobados ante la SCT, no conservar los aviones en un buen estado de aeronavegabilidad; no contar con seguros suficientes e incumplir con las obligaciones que contiene la Ley de Vías Generales de Comunicación o con las disposiciones de la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

De conformidad con la Ley de Aviación Civil, para que una aerolínea pueda obtener una concesión, dicha sociedad deberá: (i) estar constituida de conformidad con el derecho mexicano; (ii) demostrar a las autoridades que cuenta con suficiente capacidad técnica, financiera, legal y administrativa para prestar el servicio público de transportación aérea de conformidad con los requisitos de seguridad; (iii) tener aviones disponibles que cumplan con los requisitos técnicos y de seguridad aplicables, que estén en condiciones de aeronavegabilidad y que cumplan con los requisitos de protección al medio ambiente aplicables; (iv) que tenga hangares y talleres de mantenimiento y la infraestructura para respaldar sus operaciones; y (v) tener personal de tripulación, mantenimiento y administrativo debidamente calificado para poder operar servicios de transportación aérea. Las concesiones se pueden otorgar por periodos de hasta treinta años y se pueden renovar por uno o más periodos de treinta años, siempre que la renovación sea solicitada mínimo con un año de anticipación y se cumplan con los requerimientos. Una concesión se puede dar por

terminada entre otras circunstancias, por la expiración del plazo, la renuncia del concesionario, la revocación de la concesión, la declaración de quiebra del concesionario y la desaparición del objeto de la concesión o permiso.

Conforme a la Ley de Aviación Civil, la prestación de los servicios de transportación aérea nacional no regular, internacional regular y no regular, y privado comercial requiere del otorgamiento de autorizaciones o permisos. Respecto de las aerolíneas regionales, Aeroméxico Connect opera rutas nacionales bajo la concesión otorgada por la SCT el 24 de octubre de 2000, la cual vence en el 2030, y rutas hacia Estados Unidos bajo la autorización correspondiente.

Aeroméxico presta servicios a destinos internacionales al amparo de designaciones y autorizaciones otorgadas por la SCT, de conformidad con lo previsto en convenios bilaterales entre el Gobierno Federal y los gobiernos de los destinos a los que vuela, y de conformidad con las regulaciones promulgadas por las autoridades competentes de cada destino, incluyendo al DOT y la FAA en el caso de Estados Unidos. A la fecha, México ha celebrado convenios bilaterales con respecto a servicios de transportación aérea con 40 países. La SCT otorga las autorizaciones para volar a destinos internacionales que estén cubiertos por los convenios bilaterales por un plazo indeterminado, sin embargo, la SCT puede retirar cualquier autorización o designación si el autorizado no inicia operaciones dentro de los 180 días naturales siguientes a la fecha en que dichos permisos sean otorgados. Durante febrero de 1999, los gobiernos federales de México y de Estados Unidos celebraron un acuerdo modificatorio al Convenio Bilateral de Transporte Aéreo que habían firmado en 1960. Dicha modificación cambia en términos generales las descripciones de rutas y otras condiciones pertinentes relativas a servicios regulares de transportación de pasajeros y servicios de fletamento entre México y los Estados Unidos, acordándose servicios entre cualquier punto de México y los Estados Unidos por dos aerolíneas de cada país. Aeroméxico actualmente opera rutas a 14 países: Estados Unidos, Canadá, España, Francia, Colombia, Chile, Perú, Brasil, Argentina, Japón, China, Honduras, Costa Rica y Cuba, al amparo de convenios bilaterales entre los gobiernos de dichos países y el gobierno de México y las autorizaciones respectivas otorgadas por la SCT. Los servicios a países con los que no se han celebrado convenios bilaterales con el gobierno de México se otorgan bajo autorizaciones unilaterales sujetas a reciprocidad.

(3) Contratos Operativos

Para la prestación del servicio público de transporte aéreo se cuenta con una flota que en su mayoría se incorpora a la Compañía a través de contratos de arrendamiento de aeronaves. Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía cuenta con los siguientes contratos significativos de arrendamientos operativos de aviones y motores:

Aeroméxico tiene contratados 44 aviones y 17 motores en arrendamiento puro con diferentes periodos de renta; el vencimiento máximo será en 2018. En algunos casos al término del contrato, se tiene el derecho de ejercer la opción de compra a valor de mercado y, en otros, de extender los plazos de los arrendamientos.

Aeroméxico Connect tiene contratados 46 aviones en arrendamiento puro con diferentes periodos de renta; el vencimiento máximo será en 2017. En algunos casos, se tiene el derecho de extender los plazos de los arrendamientos.

De los contratos relativos a estos arrendamientos, al 31 de diciembre de 2010, la Compañía consideró dos aeronaves MD, un simulador de vuelo de equipo B737 y 2 motores Rolls Royce de equipos ERJ 145 como arrendamientos capitalizables. Por ese motivo, están registrados como parte del activo fijo de la Compañía con un importe de \$205.2 millones de pesos.

Los contratos de arrendamiento celebrados por las compañías están garantizados con cartas de crédito o depósitos en garantía en efectivo. Asimismo, se establecen ciertas obligaciones para las compañías, siendo las más importantes las siguientes: (i) mantener las cartas de crédito en los bancos de 15 hasta 60 días promedio después del término del contrato; (ii) mantener los registros, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación competente, efectuando los pagos correspondientes; (iii) dar mantenimiento al equipo de acuerdo al programa respectivo; (iv) mantener asegurado el equipo de acuerdo con los montos y riesgos establecidos en cada contrato; (v) entregar información financiera correspondiente; (vi) cumplir con las condiciones técnicas para la devolución de las aeronaves; y (vii) mantener ciertas razones financieras (para algunos contratos).

(4) Arrendamiento de terrenos

En general, es importante contar con terrenos en lugares estratégicos para realizar la operación normal de Aeroméxico y las demás aerolíneas. La Compañía cuenta con contratos de arrendamiento de terrenos en donde están construidas las bases de mantenimiento y otras instalaciones, las cuales se encuentran en zona federal y están bajo contratos de arrendamiento puro. En el AICM, Grupo Aeroméxico cuenta con dos instalaciones principales: la plataforma oriente, con una extensión de 14 hectáreas, la cual se encuentra en período de amortización de renta y cuyo contrato de arrendamiento tiene una vigencia hasta 2018 y el hangar de mantenimiento, con una superficie de aproximadamente 20 mil metros cuadrados y cuyo contrato está vigente hasta el 31 de diciembre de 2013.

En Guadalajara, en terrenos controlados por Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), Grupo Aeroméxico ha establecido instalaciones de mantenimiento, las cuales incluyen un hangar de mantenimiento con una superficie de más de 30 mil metros cuadrados y cuyo contrato de arrendamiento está vigente hasta julio de 2012. Adicionalmente, la Compañía cuenta con una base de mantenimiento cuya superficie es de casi 12 mil metros cuadrados y, al igual que el hangar de mantenimiento, el contrato respectivo está vigente hasta julio de 2012.

(5) Arrendamiento de espacios en aeropuertos

En general, es importante contar con espacios en aeropuertos para realizar la operación normal de Aeroméxico y las demás aerolíneas. La Compañía cuenta con contratos de arrendamiento puro de espacios con los respectivos concesionarios. La vigencia de los contratos y los montos mensuales de pago varían de acuerdo a cada grupo operador de los aeropuertos. Con Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), la vigencia del contrato actual es hasta julio de 2012. El contrato de arrendamiento con Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A. de C.V. (OMA) tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2011. También, Grupo Aeroméxico y Aeropuertos del Sureste, S.A.B. de C.V. (ASUR) tienen contratos cuya vigencia es hasta el 31 de diciembre de 2011 y, por otra parte, durante el primer trimestre de 2011 han llevado a cabo un proceso de renovación de contratos cuyo vencimiento ocurrió en diciembre de 2010. Por último, con el AICM se tienen contratados espacios principalmente en la Terminal 2, cuya vigencia es hasta diciembre de 2011 y se paga un monto aproximado de 2.9 millones de pesos mensuales por concepto de rentas, en el cual no se incluyen los pagos por las instalaciones de mantenimiento, mencionadas en Arrendamiento de terrenos ni por el Centro de Capacitación Alas de América. Para esta última instalación Grupo Aeroméxico tiene un contrato de arrendamiento con vigencia hasta noviembre de 2013 y paga una renta mensual de aproximadamente 2.6 millones de pesos.

(6) Otros contratos operativos

Aeroméxico cuenta con contratos de prestación de servicios informáticos con HP Enterprise Services. *Ver Sección “3(b)(i)(15) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal – Sistemas de Tecnología Informática y Reservaciones”*. En general, es importante contar con servicios de información para realizar la operación normal de Aeroméxico y las demás aerolíneas.

(7) Contratos de Seguros

Aeroméxico y Aeroméxico Connect tienen una amplia cobertura de seguros consistente con las prácticas de la industria de aviación y superiores a los mínimos establecidos por la legislación nacional. El seguro de aviación para cada aerolínea, cuenta con cobertura de responsabilidad civil general que asegura, entre otros riesgos, daños a propiedad ajena por aeronaves, responsabilidades por lesiones o daños corporales, pérdidas o daños a carga aérea así como correo o equipaje, que se encuentren bajo su responsabilidad. Adicionalmente, cuenta con cobertura de Casco Todo Riesgo sobre los fuselajes, la cual protege contra todos los posibles daños materiales a los que están expuestos, incluyendo guerra y terrorismo, hasta por el valor acordado de cada fuselaje. De igual manera, el seguro cuenta con cobertura de Partes y Refacciones, la cual cubre los daños a motores de repuesto y a todas las piezas y productos de los aviones, así como los daños ocurridos mientras los motores, piezas y productos sean separados de los fuselajes y/o durante su transporte.

Las pólizas de seguro de aviación de Aeroméxico y Aeroméxico Connect se aseguran anualmente de manera conjunta, y están respaldadas por reaseguradores internacionales de primera línea.

En general, la consolidación de los programas de seguros de las subsidiarias de Grupo Aeroméxico ha permitido obtener ahorros en el pago de primas de seguros.

En cuanto al seguro de propiedades, éste se contrata igualmente de manera conjunta para las empresas del Grupo. Dicho seguro cuenta con cobertura de Todo Riesgo, la cual cubre los bienes muebles e inmuebles, maquinaria equipo de contratistas, equipo electrónico, cristales, dinero y valores, contra las pérdidas o daños directos causados por incendios, terremoto, erupción volcánica, así como por riesgos hidrometeorológicos como son los huracanes, vientos tempestuosos, granizo, heladas, inundaciones por lluvia, entre otros. Asimismo, la maquinaria está cubierta contra la impericia de los operadores, rotura, corto circuito, defectos de mano de obra y montaje incorrecto, y la mercancía está cubierta contra el robo con violencia y asalto.

Todas las empresas cuentan con cobertura de Responsabilidad Civil Arrendatario, la cual cubre los daños ocasionados por incendio o explosión (principalmente) que afecte directamente a los inmuebles tomados en arrendamiento. También cuentan con la cobertura de Responsabilidad Civil Actividades e Inmuebles, protegiéndose por daños causados accidentalmente a terceros con motivo de su actividad principal.

Por otro lado, Grupo Aeroméxico cuenta con un seguro de responsabilidad civil de Consejeros y Funcionarios, el cual los protege contra posibles indemnizaciones presuntamente causadas a terceros, por los daños y perjuicios derivados de acciones y/o omisiones y/o decisiones en el ejercicio de su cargo.

(iv) Principales clientes

Los principales clientes de las subsidiarias de Grupo Aeroméxico son pasajeros nacionales e internacionales. El número de pasajeros nacionales de Grupo Aeroméxico en servicio regular durante 2010, 2009 y 2008 fue de aproximadamente 8.9, 7.9 y 7.7 millones, respectivamente, representando un 78%, 79% y 77%, respectivamente, del total de pasajeros en servicio regular durante dichos periodos y el número de pasajeros internacionales de Grupo Aeroméxico durante 2010, 2009 y 2008 fue de aproximadamente 2.45, 2.12 y 2.35 millones, respectivamente, representando un 22%, 21% y 23%, respectivamente, del total de pasajeros en servicio regular durante dichos periodos. Grupo Aeroméxico atiende también al segmento de vuelos de fletamento, en el cual transportó aproximadamente 0.25, 0.34 y 0.48 millones de pasajeros, nacionales e internacionales, durante 2010, 2009 y 2008 respectivamente.

(v) Legislación aplicable y situación tributaria

La Emisora está sujeta al cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones aplicables a las sociedades mercantiles en general. Entre los ordenamientos más relevantes se encuentran la Ley del Mercado de Valores, el Código de Comercio y la Ley General de Sociedades Mercantiles. En su carácter de contribuyente está sujeta a legislación fiscal aplicable y sus respectivos reglamentos. Entre otros, la Compañía está obligada a pagar el Impuesto Sobre la Renta, el Impuesto Empresarial a Tasa Única y contribuciones de previsión social.

A raíz de la inscripción de las Acciones en el RNV y de la adopción de la Emisora del régimen de sociedad anónima bursátil, también está sujeta a la Ley del Mercado de Valores, a la Circular Única de Emisoras y a las demás disposiciones de carácter general aplicables que emita la CNBV.

Por otra parte, la Emisora en razón de las operaciones que realiza, directamente o a través de sus Subsidiarias, está sujeta a diferentes leyes, regulaciones y normas federales y locales, entre las que se encuentran la Ley de Aviación Civil y su reglamento.

La entrada en vigor de la Ley de Aviación Civil en mayo de 1995, modificada en marzo de 1998 y diciembre de 2001, el Reglamento de la misma, en vigor desde diciembre de 1998, y modificado en agosto y diciembre de 2000, y demás regulaciones en materia de aviación civil, han establecido un nuevo ambiente regulatorio para las aerolíneas establecidas como Aeroméxico. Según lo establecido por la Ley de Aviación Civil, la prestación del servicio público de transportación aérea nacional regular requiere el otorgamiento de una concesión por parte de la SCT. Dicha concesión establece las rutas en las que la aerolínea podrá prestar servicios y las aeronaves que forman parte de su flota. Aeroméxico cuenta desde el 16 de marzo de 2000 con una concesión por 30 años otorgada por la SCT, que

reemplazó los permisos otorgados anteriormente por la DGAC. Conforme a la Ley de Aviación Civil, la prestación de los servicios de transportación aérea nacional no regular, internacional regular y no regular, y privado comercial requiere del otorgamiento de autorizaciones a permisos. Aeroméxico Connect por su parte, opera rutas nacionales bajo la concesión otorgada por la SCT el 24 de octubre de 2000, la cual vence en el 2030 y rutas internacionales hacia Estados Unidos bajo la autorización correspondiente. Tanto las concesiones, como las autorizaciones y los permisos otorgados, son susceptibles de prórroga siempre que se cumpla con los requisitos correspondientes.

Las aerolíneas que operan el servicio público de transporte aéreo regular deben obtener autorización previa de la DGAC para operar rutas adicionales y deben iniciar operaciones en un plazo de 90 días en rutas nacionales y en un plazo de 180 días en rutas internacionales, a partir de la fecha de autorización de las mismas. Los solicitantes deben presentar las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo nacional regular que pretenda operar y, en su caso, el programa de inversión. Las regulaciones establecen que los servicios de transporte aéreo no regular, de fletamento y taxi aéreo, serán complementarios al servicio de transporte aéreo regular y deben comercializarse como parte de otros servicios en paquete. Adicionalmente, existen diversas regulaciones que todas las aerolíneas deben cumplir en materia de ruido, requisitos en materia ambiental, seguridad, capacitación, entre otras.

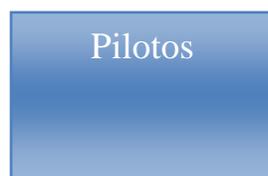
(vi) Recursos humanos

Grupo Aeroméxico considera que un factor que contribuye al éxito de la organización, es la participación activa de todos los empleados. Se realizan esfuerzos continuos por mantener una organización que recompensa a los empleados calificados, comprometidos y competitivos y les ofrece la oportunidad de crecimiento y desarrollo. La Organización pone especial énfasis en los valores de honestidad, compromiso, respeto y eficiencia en nuestros empleados y los evaluamos con base en dichos factores. Como resultado, la Compañía considera que un equipo entusiasta, puntual e informado fomenta la confianza y lealtad de nuestros clientes y nos distingue de otros competidores.

Al 31 de diciembre de 2010, Grupo Aeroméxico contaba con aproximadamente 10,433 empleados, incluyendo 1,263 pilotos, 1,527 sobrecargos, 4,451 empleados de tierra incluyendo despachadores, mecánicos, agentes de servicios a clientes, agentes de reservaciones, empleados de rampa y de aeropuertos y los restantes 3,192 son empleados administrativos. Aproximadamente el 69% de los empleados de Grupo Aeroméxico están representados por alguno de los cuatro sindicatos diferentes: ASPA, que representa a los pilotos, Independencia, que representa al personal de tierra, incluyendo mecánicos, STIA, que representa a sobrecargos y personal de tierra de Aeroméxico Connect, y ASSA, que representa a los sobrecargos de Aeroméxico.

Cada una de las subsidiarias de la Compañía ha celebrado contratos colectivos de trabajo con los sindicatos respectivos. Como lo establece la legislación laboral mexicana, dichos contratos tienen un plazo indefinido y prevén una revisión salarial anual, así como una revisión cada dos años de otros términos y condiciones, especialmente prestaciones.

Las subsidiarias de Grupo Aeroméxico tienen como premisa lograr una relación equilibrada con los grupos de trabajo que integran a cada una. La Sociedad trabaja constantemente para incrementar la productividad de su personal y mantener un esquema de compensaciones competitivo, apto para el crecimiento de la empresa y acorde con las nuevas condiciones del mercado. Dentro de este marco, se han conseguido acuerdos con los distintos grupos de trabajadores que han permitido una reducción en el costo laboral por ASK. Algunos de los acuerdos obtenidos son:



- Incremento de productividad: 55 a 72 horas promedio de vuelo
- Pilotos de Nuevo Ingreso con un costo menor que el actual en un 40%, en línea con otros competidores en la industria
- Futuras negociaciones sin cambio en las condiciones económicas del CCT
 - Incremento salarial igual a la inflación para 2011, 2012 y 2013

Las condiciones negociadas con los pilotos permiten a la Sociedad llevar a cabo incrementos en la flota y en el número de operaciones sin que se requiera la contratación de pilotos en el corto plazo y, adicionalmente, reduce en un 40% el costo para pilotos de nuevo ingreso⁴⁸.

Sobrecargos

- Ahorro de 11.3% en el costo del contrato
 - Reducción en la planta por reducción de operaciones (crisis influenza)
 - Revisión salarial de 2009 con cero incremento
- Ahorro de 14% en el costo del contrato durante 2008
 - Reducción de planta por permisos temporales sin goce de sueldo
 - Reducción del número de sobrecargos en cada avión
 - Reducción de pagos variables
 - Reducción de descansos e incremento en disponibilidad

Los ahorros de 11.3% calculados para sobrecargos de Aeroméxico en 2009 provienen principalmente de la reducción de la planta de sobrecargos en 215 empleados⁴⁹ y, en menor medida, de haber pospuesto durante nueve meses y medio de la revisión del Contrato Colectivo de Trabajo⁵⁰, posponiendo a la vez el incremento anual. Por otra parte, las acciones implementadas en 2008 redujeron el costo del contrato en 14%⁵¹.

Personal de tierra

- Convenio con el sindicato Independencia con ahorros del 5%
 - Reducción temporal por paro técnico y menores prestaciones (crisis influenza)
 - Revisión contractual de EMA en 2010 sin modificación de salarios. Bono sujeto a desempeño
- Personal sindicalizado de aeropuertos y oficinas de boletos
 - Contratación del personal eventual con menor costo
 - Transferencia del personal de medio tiempo a una nueva categoría con menor costo
 - Nuevas condiciones de trabajo para futuros ingresos (ahorro de 34%)

La reducción del costo laboral relacionado con personal de tierra, afiliados al Sindicato Independencia, representa ahorros de 5% conseguidos a través de convenios con este Sindicato en 2009 durante la crisis por la contingencia sanitaria por AH1N1⁵² y, en 2010 implementando un bono por desempeño⁵³. Para personal de aeropuertos y oficinas de boletos se estimó un ahorro per cápita de 34% para futuros ingresos⁵⁴.

(vii) Desempeño ambiental

Las operaciones en México están sujetas a las leyes y los reglamentos federales y estatales relacionados con la protección del medio ambiente. La legislación principal es la Ley Federal de Equilibrio Ecológico y Protección al

⁴⁸ Para pilotos de Aeroméxico. Cálculos con base en: (i) planta vigente en julio de 2010, (ii) aplicación de las nuevas condiciones del Contrato Colectivo de Trabajo y (iii) el costo empresa para el período octubre 2009 a junio 2010.

⁴⁹ Para sobrecargos de Aeroméxico. La base para el cálculo de ahorros considera: (i) la referencia de costos en el período junio 2008 a marzo 2009 y (ii) el costo de fuerza de trabajo integra salarios, prestaciones y cargas impositivas.

⁵⁰ El incremento estimado en dicha revisión era de 4%

⁵¹ Cifras para un período de 12 meses anteriores a la aplicación de las medidas así como la planta vigente

⁵² Para personal de Aeroméxico y EMA. Cálculos con base en: (i) sueldos a mayo 2009 incluyendo efecto de escalonamiento (piramidación), (ii) costos para el período julio 2008 a mayo 2009 y (iii) reducción de prestaciones durante 6.5 meses.

⁵³ Para personal de EMA. Simula el costo de entrega de bono versus la revisión salarial en condiciones del incremento anual para la industria.

⁵⁴ Para personal de Aeroméxico. Cálculo con base en: (i) la comparación de nuevas condiciones versus condiciones anteriores, (ii) costos para el período octubre 2009 a septiembre 2010 y (iii) asumiendo que la planta vigente tuviera las nuevas consideraciones de valor per cápita.

Ambiente, cuyo cumplimiento es vigilado, entre otros, por la SEMARNAT. La SEMARNAT puede iniciar procedimientos administrativos y penales contra las compañías que violen las leyes ambientales y tiene facultades para cerrar las instalaciones que no cumplan con la normatividad aplicable. Al amparo de dicha ley, se han promulgado normas relativas a contaminación del agua, aire y acústica, así como respecto de sustancias peligrosas. Las leyes y los reglamentos ambientales de México requieren que la Compañía presente reportes periódicos con respecto a las emisiones de aire, ruido, residuos peligrosos y observe ciertos estándares para descarga de aguas residuales.

Se ha puesto énfasis en todas aquellas acciones que permitan realizar las operaciones de la Compañía de la manera más eficiente y amigable con el medio ambiente, reconociendo que la protección ambiental es vital para la sustentabilidad del negocio a largo plazo. Las Aerolíneas del Grupo como poseedoras de una concesión para prestar el servicio de transporte aéreo expedida por el gobierno mexicano, deben cumplir los estándares ambientales, monitoreando aquellas operaciones que tienen un impacto ecológico significativo e implementando acciones que limiten dichos impactos. El cumplimiento de la legislación ambiental en México ha sido una de las prioridades fundamentales para Grupo Aeroméxico. Se han implementado medidas a través de las cuales Grupo Aeroméxico busca minimizar el impacto ambiental de sus actividades, tales como: uso responsable del agua; manejo adecuado de los materiales de desecho y optimización de la cantidad de energía eléctrica que se consume.

El cambio climático global es un tema por demás importante en el contexto actual, y Grupo Aeroméxico reconoce que la emisión de gases de efecto invernadero (*Greenhouse Gases*) tal como el dióxido de carbono (CO₂) debe reducirse. Las Aerolíneas del Grupo han implementado acciones que son consistentes con las estrategias reconocidas por IATA como: 1) mejoras tecnológicas, particularmente la sustitución de aviones MDs por equipos Boeing B737 de nueva generación; 2) procedimientos operacionales más eficientes; 3) optimización de servicios de gestión del tránsito aéreo.

Aeroméxico espera recibir en el segundo trimestre de 2014 su primer Boeing 787–Dreamliner, propulsado por 2 motores General Electric de baja emisión, el cual adopta tecnologías dirigidas a reducir el impacto ambiental.

Además, Aeroméxico participa a partir del 1° de enero de 2010 en el esquema europeo de comercio de emisiones denominado EU ETS, que tiene como meta reducir en un 20% las emisiones de la aviación para el año 2020.

(viii) Información del mercado y competencia

Consideraciones Generales

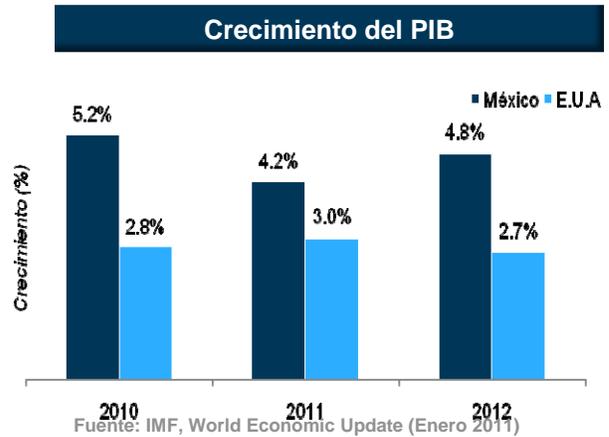
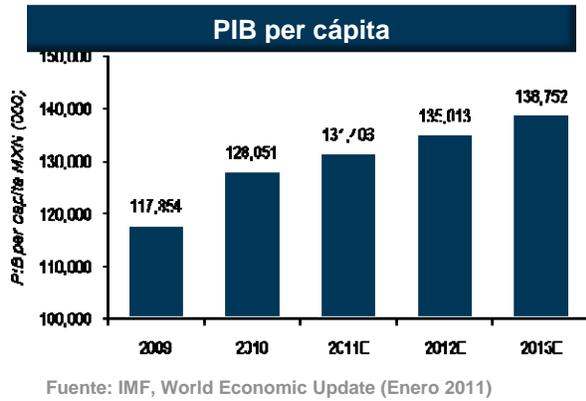
Consideramos que el sector aéreo mexicano cuenta con características que le confieren un gran potencial. Por un lado, México tiene sólidas bases macroeconómicas y demográficas que facilitan un adecuado desarrollo orgánico del sector. Por otro, el sector aéreo nacional, en nuestra opinión, se encuentra relativamente subpenetrado en relación con lo que se aprecia en otros países. Estos dos elementos se conjuntan actualmente en un entorno de consolidación de la industria que consideramos coloca a Grupo Aeroméxico, el principal grupo aéreo del país en términos de pasajeros transportados⁵⁵, en una gran posición para capitalizar este enorme potencial.

Por lo que se refiere a las condiciones macroeconómicas destacan, por una parte, las expectativas de crecimiento económico en el futuro: algunas estimaciones apuntan a un crecimiento de la economía mexicana superior al 4% en los próximos años,⁵⁶ es decir hasta 2 puntos porcentuales adicionales al crecimiento esperado para su principal socio comercial, Estados Unidos. Igualmente favorable resulta la expectativa de crecimiento del producto interno bruto per cápita, el cual se espera lo haga a una tasa compuesta cercana al 3% entre el 2010 y 2013, condición que podría

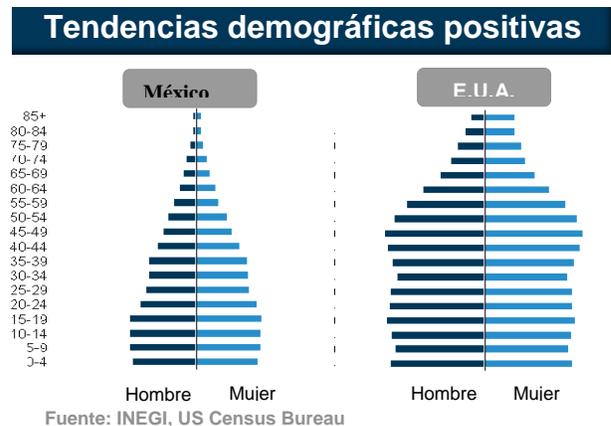
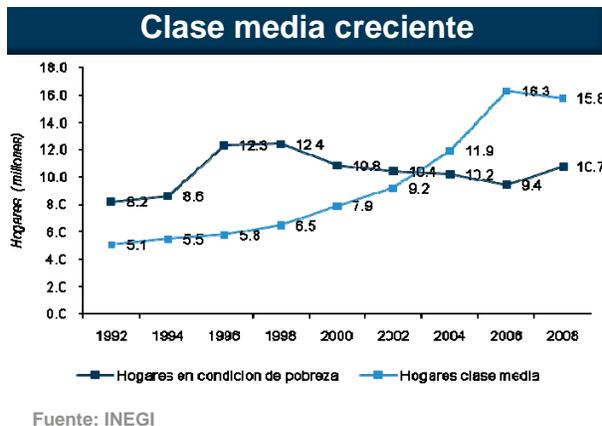
⁵⁵ Fuente: DGAC.

⁵⁶ El Fondo Monetario Internacional, IMF, en su “World Economic Update (Enero 2011)” estima crecimientos del Producto Interno Bruto de México de 4.2% y 4.8% para los años 2011 y 2012, en tanto que en el caso de la economía estadounidense la estimación es de 3.0% y 2.7% para los mismos años.

permitir la continuación del incremento en el número de hogares de clase media, mismos que han crecido más de 3 veces entre 1992 y 2008 al pasar de 5.1 millones a 15.8 millones.⁵⁷



Por lo que se refiere a la dinámica poblacional, un porcentaje cercano al 40% es menor de 20 años, lo que nos permitirá contar con un mercado creciente de pasajeros. Esto contrasta favorablemente con mercados de aviación más maduros como el estadounidense en el cual el 28% de la población es menor a 20 años. Además, los hogares de clase media en México han ido aumentando en los últimos años, siendo en 2008 el doble de hogares de clase media que se tenían en el año 2000.

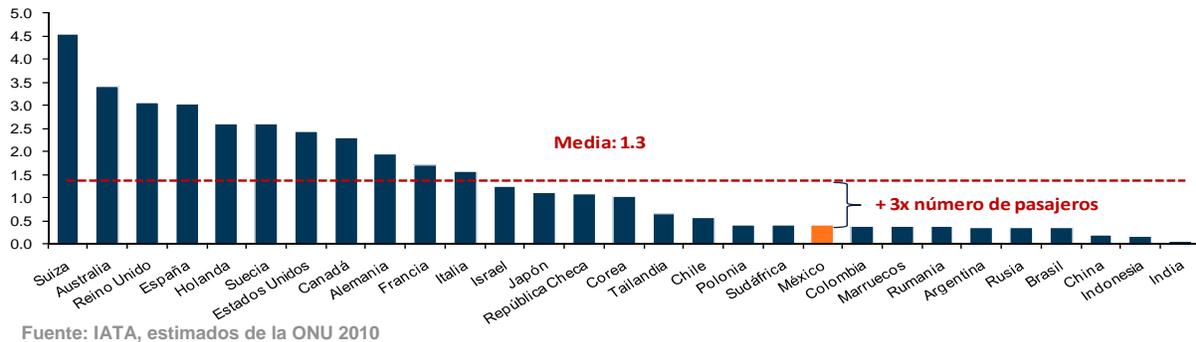


Adicionalmente, existen métricas que evidencian un mercado mexicano relativamente sub-penetrado. Así, mientras que a nivel mundial se observa un promedio de 1.3 viajes por persona al año, en México esta cifra alcanza apenas una tercera parte.⁵⁸

⁵⁷ Fuente: INEGI

⁵⁸ Fuente: IATA y estimados de la ONU 2010.

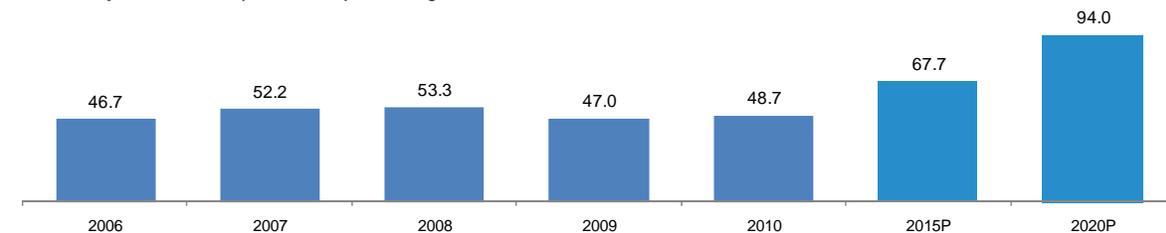
El mercado mexicano está relativamente sub-penetrado



La combinación de los factores antes mencionados podría traducirse en un crecimiento relevante en el número de pasajeros de un mercado mexicano. Por ejemplo, Boeing estima que el mercado aéreo en Latinoamérica crecerá por encima del promedio mundial durante los siguientes 20 años, con un cociente promedio entre el crecimiento de pasajeros y el crecimiento económico (RPKs/PIB) de 1.7 veces⁵⁹. Así, utilizando este cociente, un crecimiento económico de 4% en los siguientes 20 años podría reflejarse en un crecimiento cercano al 40% del mercado para el año 2015 y de más de 93% para el año 2020

La expansión económica se podría ver reflejada en un aumento de pasajeros*

Pasajeros totales transportados en operación regular en México



Fuente: DGAC y OD Passengers
* Cifras anuales en millones.

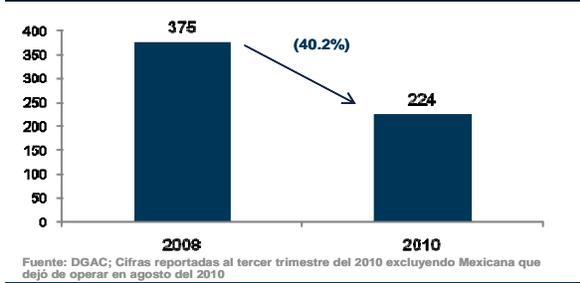
Lo anterior se enmarca en un entorno de consolidación del mercado. En particular, la flota de las aerolíneas comerciales mexicanas ha disminuido en 40%, al pasar de 375 aeronaves en 2008 a 224 aeronaves en 2010⁶⁰. Asimismo, en el periodo 2007-2010 dejaron de operar 10 aerolíneas (Azteca, Aladia, Aerocalifornia, Avolar, Alma, Aviacsa, Nova Air, Mexicana, Click y Link)⁶¹, lo que se ha reflejado en un incremento de 9.8 puntos porcentuales de enero 2009 a diciembre 2010 en el factor de ocupación de mercado doméstico. Lo anterior ha permitido que los factores de ocupación en el mercado doméstico se eleven a niveles superiores al 77%.

⁵⁹ Fuente: Boeing. Long-Term Market (CMO).

⁶⁰ DGAC.

⁶¹ Airfleets y DGAC.

Flota de aerolíneas mexicanas

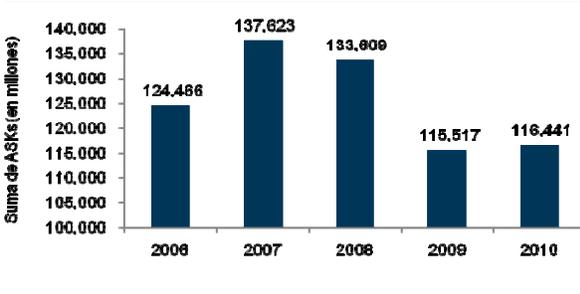


Aerolíneas que abandonaron el mercado

Aerolínea	Año	Flota
Azteca	2007	Boeing 737: 4
Aladia	2008	Boeing 757: 3
Aerocalifornia	2008	DC-9 :13
A Volar	2008	Boeing 737: 8
Alma	2008	CRJ 100/200:12
Aviacsa	2009	Boeing 737: 12
Mexicana	2010	B-717:18; B-767:3 A330:2; A319/320:32 Fokker:24; CRJ200:15

Fuente: Airfleets

Capacidad



*ASKs totales en México (doméstico e Internacional)

Factor de ocupación mercado doméstico



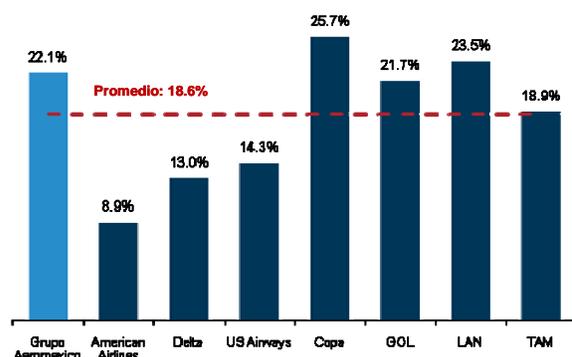
Consideramos que las características de mercado antes mencionadas (sólidas bases macroeconómicas y demográficas, mercado relativamente sub-penetrado e industria en consolidación), le confieren al sector aéreo mexicano un enorme potencial y que, dadas nuestras fortalezas y ventajas competitivas, tenemos una posición privilegiada para capitalizarlo.

La estrategia emprendida y la experiencia adquirida en el difícil entorno de años recientes han sido claves para lograr nuestro fortalecimiento estructural y solidez financiera, condiciones que se hace patentes al observar diversas métricas financieras. Un ejemplo de ello es el margen a nivel UAFIDAR al cierre de 2010, el cual alcanzó 22.1%⁶² y se ubica por encima del promedio de la industria, de 18.6%. De la misma forma, el margen a utilidad neta registró 8.5%⁶³, el cual se compara favorablemente contra el promedio de 5.7% registrado por la industria. De esta forma, Grupo Aeroméxico se encuentra posicionado para capitalizar las oportunidades de mercado que estimamos se presentarán en los siguientes años.

⁶² Fuente: Cifras de otras aerolíneas: Deutsche Bank, Airlines, The View (from 35,000 feet), 3 de diciembre. Cifras de Grupo Aeroméxico: estado de resultados no auditados para el 2010.

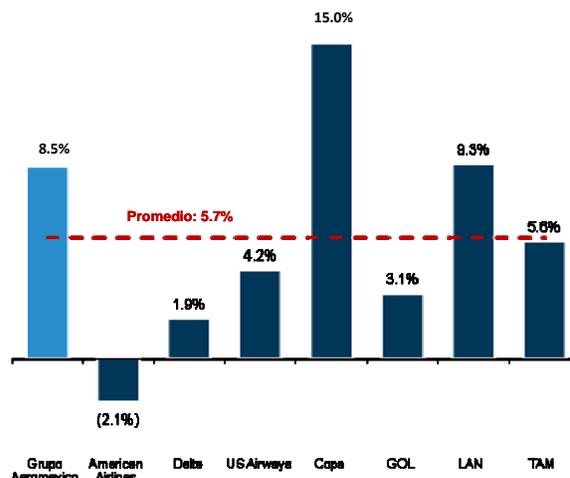
⁶³ Fuente: *Cifras de otras aerolíneas: estados de resultados 2010 a septiembre. Cifras de Grupo Aeroméxico: estado de resultados auditados para el 2010.

Margen UAFIDAR (2010)



Fuente:
*Cifras de otras aerolíneas: Deutsche Bank, Airlines, The View (from 35,000 feet), 3 de diciembre
** Cifras de Grupo Aeroméxico: estado de resultados auditados para el 2010

Margen neto (2010)



Fuente:
*Cifras de otras aerolíneas: estados de resultados 2010 a septiembre
** Cifras de Grupo Aeroméxico: estado de resultados auditados para el 2010

(1) Mercado Nacional de Transporte de Pasajeros

Aeroméxico ha sido designada como aerolínea troncal en México, (lo que le permite dar servicios a todos los destinos en México) al amparo de la concesión otorgada por la SCT. Aeroméxico Connect también presta servicios en las zonas norte, centro y sudeste de México, así como en las costas del Golfo de México y del Pacífico.

La Compañía estima que su participación en el mercado nacional de pasajeros durante 2010 fue de 36.3%, de 32.5% durante 2009 y de 27.9% durante 2008 con base en cifras de pasajeros transportados, de acuerdo con la siguiente tabla:

Aerolínea	2010	2009	2008
Grupo Aeroméxico	36.3%	32.5%	27.9%
Grupo Mexicana	18.5%	27.0%	23.6%
Interjet	16.3%	12.7%	10.6%
Volaris	14.7%	12.7%	11.9%
Viva Aerobús	8.8%	5.8%	4.7%
Magnicharters	3.0%	2.5%	2.3%
Aeromar	2.3%	2.1%	1.6%
Otros (actualmente sin operación)	0.1%	4.7%	17.4%
Total	100%	100%	100%

Fuente: DGAC. Pasajeros domésticos en operaciones regulares y de fletamento.

Algunas aerolíneas regionales y de fletamento, ofrecen servicios similares a aquellos ofrecidos por las aerolíneas regionales subsidiarias de Grupo Aeroméxico, y han expandido sus operaciones en México. Las perspectivas de mayor crecimiento de estas aerolíneas de o hacia destinos en los que ya opera Aeroméxico no se pueden predecir. Sin embargo Aeroméxico, siendo una aerolínea de servicio completo, con flota moderna, sistemas tecnológicos de vanguardia, programas de publicidad y ventas, y mayor experiencia en esta industria, considera que tiene ventajas competitivas sobre dichas aerolíneas.

(2) Mercados Internacionales de Transporte de Pasajeros

Además de Aeroméxico, ciertas aerolíneas nacionales e internacionales ofrecen servicios hacia y desde destinos internacionales. La mayoría de las líneas aéreas extranjeras que ofrecen servicios al mercado mexicano tienen flotas más grandes, operan en más rutas y tienen mayores recursos financieros y operativos que Aeroméxico. Estas aerolíneas incluyen a Air France, Alaska Airlines, America West, American Airlines, Avianca, Continental, Delta, Iberia, KLM, United, British Airways, Lan Chile, Lufthansa, entre otras.

Grupo Aeroméxico estima que su participación en el mercado internacional de pasajeros (de y hacia México) al 31 de diciembre de 2010 fue de 10.2%, de 9.7% durante 2009 y de 9.6% durante 2008 con base en número de pasajeros transportados, según se demuestra en la siguiente tabla:

Aerolínea	2010	2009	2008
Grupo Aeroméxico	10.2%	9.7%	9.6%
Grupo Mexicana	12.0%	18.4%	17.6%
American Airlines	13.4%	13.1%	12.1%
US Airways	11.8%	11.0%	10.8%
Delta Airlines	7.0%	5.7%	5.4%
Volaris	5.5%	4.5%	5.1%
Continental Airlines	2.2%	0.8%	0.0%
Air France KLM	1.9%	1.8%	1.9%
Copa	1.6%	1.4%	1.2%
Otras en operación	34.4%	33.5%	35.9%
Otros (actualmente sin operación)	0.0%	0.1%	0.4%
Total	100%	100%	100%

Fuente: DGAC. Pasajeros internacionales en operaciones regulares y de fletamento.

(3) Mercados de Carga

Entre los acuerdos alcanzados por la Sociedad con Grupo Mexicana a raíz de la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana el 27 de agosto de 2010, se encuentra la liquidación de Aeromexpress y la terminación de la relación laboral individual y colectiva con los trabajadores y su sindicato (SNTASS). Esto permitió el movimiento de personal de tierra en rampa a la nueva subsidiaria de servicios en tierra y el aprovechamiento del nuevo contrato colectivo de trabajo para integrar la operación de carga.

La operación carguera se llevará a cabo en una nueva subsidiaria con un enfoque operativo distinto. A diferencia de Aeromexpress, la nueva "Aeroméxico Cargo" se concentrará en labores de comercialización y administración de ingresos, realizando la operación en tierra a través de la nueva subsidiaria de servicios en tierra que se estima iniciará operaciones en el segundo semestre del 2011, con las consecuentes sinergias. Las nuevas condiciones laborales y la consolidación operativa con la nueva "Aeroméxico Servicios" generarán un beneficio en los servicios de manejo de carga y mayor competitividad para la nueva Aeroméxico Cargo. La estructura comercial se rediseñará para enfocarse a la atención de los mercados internacionales (altamente rentables) y en los cuales actualmente se opera mayoritariamente a través de terceros (*General Sale Agents, GSA*).

Aeroméxico estima que su participación en el mercado nacional de servicios de carga y de mensajería en México al 31 de diciembre de 2010 fue de 19.6%, de 20.7% durante 2009 y de 19.1% durante 2008 con base en número de toneladas transportadas, según se demuestra en la siguiente tabla:

Aerolínea	2010	2009	2008
Grupo Aeroméxico	19.6%	20.7%	19.1%
Estafeta	21.9%	22.3%	18.9%
Aerounión	14.6%	12.8%	13.9%
Mas Air	9.0%	5.8%	5.8%

Grupo Mexicana	8.4%	14.1%	18.5%
Volaris	8.0%	6.5%	4.2%
Interjet	5.3%	3.1%	0.6%
Otras en operación	13.2%	10.0%	6.8%
Otras (sin operaciones actualmente)	0.0%	4.7%	12.2%

Fuente: DGAC. Carga transportada en operaciones regulares y de fletamento.

Adicionalmente, Aeroméxico estima que su participación en el mercado internacional de servicios de carga y de mensajería de y hacia México al 31 de diciembre de 2010 fue de 5.5%, de 4.5% durante 2009 y de 4.1% durante 2008 con base en número de toneladas transportadas, según se demuestra en la siguiente tabla:

Aerolínea	2010	2009	2008
Grupo Aeroméxico	5.5%	4.5%	4.1%
FEDEX (Federal Express)	15.2%	12.8%	11.7%
Mas Air	15.0%	18.0%	16.6%
Air France – KLM	11.0%	11.7%	11.0%
Aerounión	9.9%	7.2%	7.4%
UPS (United Parcel Service)	6.3%	7.5%	7.6%
Cargolux Airlines	4.3%	4.3%	5.8%
Lan	2.6%	2.7%	2.6%
Grupo Mexicana	2.3%	3.0%	2.6%
Otras en operación	27.9%	28.0%	30.3%
Otras (sin operaciones actualmente)	0.0%	0.3%	0.3%

Fuente: DGAC. Carga transportada en operaciones regulares y de fletamento.

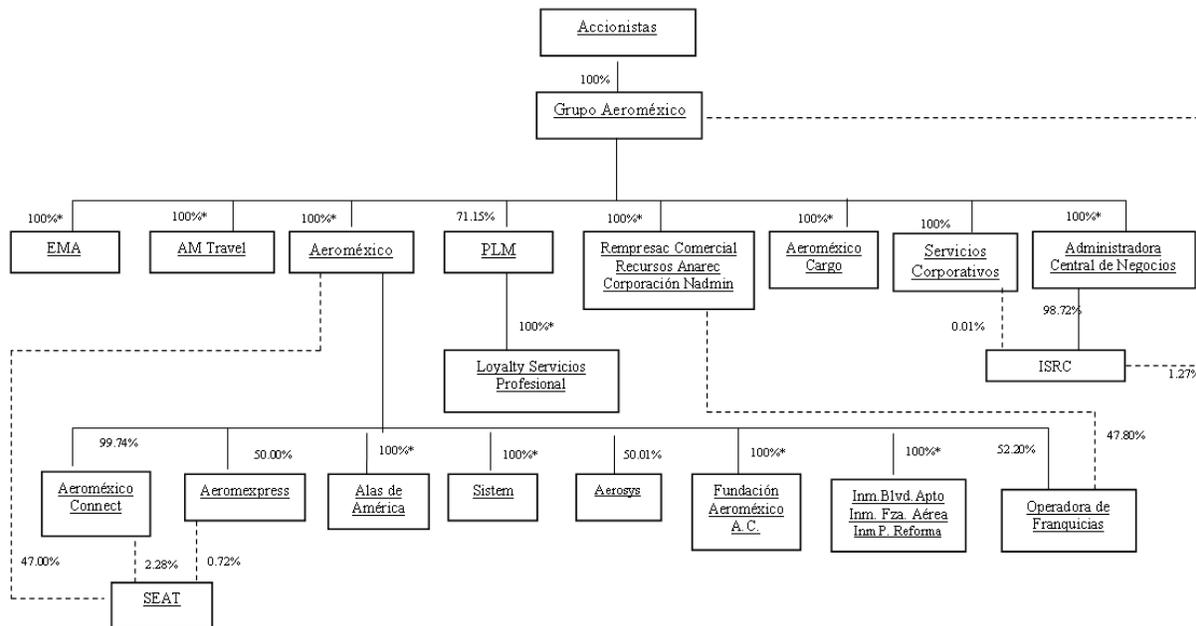
(4) Mercado de Servicios Aéreos de Fletamento

El mercado de servicios aéreos de fletamento hacia México es atendido por un gran número de líneas aéreas extranjeras que prestan servicios principalmente al mercado de vacacionistas a zonas turísticas de México desde Estados Unidos, Canadá y Europa. De igual forma varias compañías mexicanas de fletamento proporcionan servicios a destinos nacionales y en el extranjero, principalmente a destinos por temporada o vacacionales. Grupo Aeroméxico estima que su participación en el mercado de transportación de pasajeros en vuelos de fletamento, domésticos e internacionales fue de 14.8%, 18.0% y 16.6% para los años 2010, 2009 y 2008 respectivamente. La reducción en la participación de mercado en 2010 comparada con 2009 se debe al incremento de más de 6% en las operaciones regulares durante 2010 versus 2009, mismas que se vieron reforzadas utilizando la flota de AM Travel, la subsidiaria de Grupo Aeroméxico dedicada al mercado de vuelos de fletamento, en vuelos de itinerario.

Los destinos de los vuelos de fletamento son principalmente playas mexicanas, desde Estados Unidos y desde ciudades de México. Por otro lado, también se ofrecen servicios hacia, destinos internacionales como Las Vegas, Orlando, San Francisco, Canadá, Centroamérica y el Caribe. De igual forma, el mercado de grupos y convenciones, el cual puede ser de una ciudad de negocios a otra o a destinos de placer. Adicionalmente, eventos puntuales que van desde los de carácter masivo como eventos deportivos y conciertos, hasta bodas, han observado buena aceptación del servicio de fletamento.

(ix) Estructura corporativa

A continuación se presenta la estructura corporativa de Grupo Aeroméxico y sus principales subsidiarias al 31 de marzo de 2011.



* El 0.01% de participación en estas empresas lo tiene Servicios Corporativos.

<i>Empresa</i>	<i>Participación de Grupo Aeroméxico</i>	<i>Actividad comercial</i>
<i>Empresa de Mantenimiento Aéreo (EMA)</i>	100%	Unidad de mantenimiento y reparación de aeronaves para las empresas del Grupo Aeroméxico y para terceros (tiene un contrato multianual con Delta Airlines), con instalaciones certificadas por la FAA en Guadalajara y Ciudad de México.
<i>Servicio Mexicano de Vuelos de Fletamento (AM Travel)</i>	100%	Servicio de transporte de pasajeros en vuelos de fletamento.
<i>Aerovías de México (Aeroméxico)</i>	100%	Aerolínea enfocada a rutas internacionales de largo alcance y nacionales de mediano alcance. Además, es tenedora de acciones de subsidiarias.
<i>Aeroméxico Cargo</i>	100%	Aerolínea de carga nacional e internacional.
<i>Rempresac Comercial</i>	100%	Administración de inversiones en acciones.
<i>Recursos Anarec</i>	100%	Administración de inversiones en acciones.
<i>Corporación Nadmin</i>	100%	Administración de inversiones en acciones.
<i>Premier Loyalty &</i>	71.15% ⁶⁴	Administrador del programa de lealtad de viajero frecuente. Es

⁶⁴ La participación de la Sociedad en PLM se modificó el 28 de febrero de 2011 al pasar de 81.24% al 71.15% actual.

<i>Marketing (PLM)</i>		una coinversión con Groupe Aeroplan.
<i>Servicios Corporativos Aeroméxico</i>	100%	Prestación de servicios.
<i>Administradora Central de Negocios</i>	100%	Administración de inversiones en acciones.
<i>Integración y Sup. de Recursos Corporativos (ISRC, antes Aeroméxico Cap)</i>	100%	Tesorería de varias subsidiarias.
<i>Loyalty Servicios Profesionales</i>	100%	Administración de personal para PLM.
<i>Aerolitoral (Aeroméxico Connect)</i>	99.74%	Aerolínea enfocada en rutas de baja densidad e internacionales de corto alcance. Actualmente no tiene subsidiarias, sólo participa como fideicomitente y fideicomisario en el Fideicomiso SEAT.
<i>Aeromexpress</i>	50%	Aerolínea de carga nacional e internacional.
<i>Alas de América</i>	100%	Sociedad especializada en entrenamientos y capacitación en materia de aeronáutica, diseñada a fin de reducir costos de adiestramiento. Mantiene simuladores de vuelo para los equipos Boeing 737NG, MD y ERJ145.
<i>Sistemas Integrados de Soporte Terrestre (Sistem)</i>	100%	Prestación de servicios.
<i>Aerosys</i>	50.01%	Sociedad inactiva anteriormente tenedora de las acciones de Sabre Sociedad Tecnológica, S. de R.L. de C.V.
<i>Fundación Aeroméxico, A.C.</i>	100%	Apoyo a traslado de órganos y beneficencia relacionada con transporte aéreo.
<i>Inm. Blvd. Apto.</i>	100%	Propietaria de un inmueble necesario para las operaciones de las sociedades del Grupo.
<i>Inm. Fza Aérea</i>	100%	Propietaria de un inmueble necesario para las operaciones de las sociedades del Grupo.
<i>Inm. P. Reforma</i>	100%	Arrendamiento de nuestro inmueble ubicado en Av. Paseo de la Reforma 445.
<i>Operadora de Franquicias</i>	100%	Comercialización de los sistemas de franquicias de Aeroméxico.
<i>SEAT</i>	50%	Fideicomiso para la prestación de servicios de soporte en tierra, diseñado a fin de reducir costos en servicios en tierra.

(x) Descripción de los principales activos

Grupo Aeroméxico es una sociedad tenedora cuyos únicos activos significativos son las acciones de sus subsidiarias y cierta propiedad industrial.

(1) Inmuebles

Grupo Aeroméxico, a través de Inmobiliaria Paseo de la Reforma 445, S.A. de C.V. es propietaria del edificio en donde están las oficinas principales de Grupo Aeroméxico en la Ciudad de México, ubicadas en Paseo de la Reforma No. 445, el cual tiene aproximadamente 1,987.5 metros cuadrados. Además, a través de Inmobiliaria Boulevard Aeropuerto 161, S.A. de C.V. y de Inmobiliaria Avenida Fuerza Aérea Mexicana 416, S.A. de C.V., es propietaria de dos inmuebles de 6,334 metros cuadrados y 21,690 metros cuadrados, respectivamente, en donde están los hangares y oficinas de Grupo Aeroméxico en el AICM. Las aerolíneas de Grupo Aeroméxico mantienen en arrendamiento con el AICM los predios en donde están ubicados algunos de sus talleres de mantenimiento y además arriendan otras instalaciones importantes en los aeropuertos de Guadalajara y Monterrey (así como instalaciones en otros aeropuertos). Asimismo, Aeroméxico es propietaria de oficinas de venta de boletos en Ixtapa Zihuatanejo y Cancún.

Derivado de las obras de ampliación del AICM, en 2006 Aeroméxico celebró con el AICM un contrato de arrendamiento por un terreno dentro de sus instalaciones en donde construyó la plataforma de pernoctas de la Terminal 2 para concentrar las operaciones de Aeroméxico, Aeroméxico Connect y AM Travel en la Ciudad de México. Aeroméxico realizó inversiones en dicho terreno cercanas a los \$300 millones de pesos, acordando con AICM la amortización de dicha inversión contra el pago de rentas futuras.

(2) Aeronaves

Para una descripción de la flota de las Aerolíneas de Grupo Aeroméxico, ver *Sección “1(b)(iii) Información General – Resumen Ejecutivo – Nuestras fortalezas y ventajas competitivas”* y *Sección “3(b)(i)(6) La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal - Flota”*.

(xi) Procesos judiciales, administrativos o arbitrales

Grupo Aeroméxico tiene juicios y reclamaciones que se derivan del curso normal de sus operaciones, en algunos casos es demandada y en otros actora. La Sociedad con apoyo de sus asesores legales considera que las resoluciones finales de estos asuntos no tendrán, en su caso, repercusiones adversas de importancia en su situación financiera y resultados. A la fecha de este Prospecto, la Compañía no se encuentra en alguno de los supuestos establecidos en los artículos 9 y 10 de la Ley de Concursos Mercantiles ni ha sido declarada en concurso mercantil.

(1) Litigios fiscales

Existen procesos legales por diferencias de impuestos determinadas por la autoridad y que pudieran resultar a cargo de Aeroméxico.

La Compañía recibió diversos créditos fiscales por un monto aproximado de \$9.9 millones, derivados de la actividad que realiza en el recinto fiscal que tiene autorización para operar dentro de la aduana del AICM, correspondientes a extravíos de mercancías. Sin embargo, derivado a que dicho recinto fiscal es administrado por su compañía asociada Aeromexpress, conforme al contrato vigente entre las dos partes, estos créditos corresponden a Aeromexpress, la cual está comprometida a pagar todos los gastos relacionados con estos asuntos por cuenta de Aeroméxico como responsable solidario, dentro de los cuales se encuentra el garantizar el interés fiscal correspondiente, entre otros.

Por otra parte, existen procesos legales para obtener la devolución de contribuciones o ante la negativa de una confirmación de la autoridad en materia de criterios fiscales empleados por Aeroméxico que pudieran resultar favorables. De los relativos a devolución de contribuciones los más importantes son derivados del Decreto de Apoyo a Deudores del Fisco Federal (Proafi 2). Para este proceso, se han interpuesto y promovido los recursos legales que

se han juzgado necesarios en el caso. Aeroméxico junto con sus asesores legales, consideran tener elementos sólidos que permitan obtener una resolución favorable.

A finales del año 2010, se recibió la sentencia en contra de un juicio de amparo promovido por la Compañía en contra la promulgación de la Ley del IETU, por lo que se presentó el recurso correspondiente ante Tribunales Colegiados. La Suprema Corte de Justicia de la Nación atrajo para su análisis los asuntos relativos a diversos amparos promovidos por diversos actores contra la promulgación de la Ley del IETU, por lo que solicitó el aplazamiento de las sentencias correspondientes. Sin embargo, a finales del 2010, la propia Suprema Corte de Justicia levantó los aplazamientos y regresó a los Tribunales Colegiados estos casos. Se espera que durante el año 2011, dichos Tribunales Colegiados puedan emitir las sentencias definitivas. En todo caso, de recibir una resolución en contra al recurso promovido por la Compañía, no existiría ningún tipo de contingencia fiscal, en virtud de que la Compañía ha venido realizando los cálculos y enteros correspondientes conforme a la Ley del IETU promulgada.

(2) Reclamaciones ambientales

Están en curso reclamaciones relativas a temas ambientales dirigidas a aerolíneas que tienen operaciones en el estado de Florida, en los Estados Unidos, en las cuales podría existir un impacto para Aeroméxico. Al 31 de diciembre de 2010, no se tienen elementos para poder cuantificar los efectos que pudiesen tener estas reclamaciones, pero los asesores legales estiman que no tendrá un efecto adverso mayor para la Compañía.

(3) Investigación SkyTeam

Durante 2004, la Comisión Europea (la “Comisión”) inició una investigación relativa a los posibles efectos anticompetitivos de la cooperación entre los miembros de “SkyTeam” sobre los consumidores europeos. En conjunto con los otros miembros de “SkyTeam” se ha dado respuesta al pliego de observaciones de la Comisión y se presentó un paquete de acciones correctivas para acordar con la Comisión el fin de la investigación, principalmente la liberación de slots.

El paquete de acciones correctivas no afecta las rutas o slots de Aeroméxico. La Comisión solicitó comentarios de terceros al paquete de acciones correctivas y se está a la espera de su resolución.

Los asesores legales han manifestado que existen pocas posibilidades de que se imponga alguna sanción específica para las rutas investigadas que opera Aeroméxico.

(4) Reclamación relacionada con carga

Se mantiene en proceso una reclamación formal de Aeroméxico a la autoridad, por concepto de cobro de servicios de almacenaje, custodia y manejo, de carga abandonada que debió haber sido recogida por la autoridad.

(5) Demanda Aeroperú

Está en proceso un juicio derivado de una demanda presentada en agosto de 2001, por una entidad pública peruana, por supuesto incumplimiento al contrato de compraventa de Aeroperú. El monto reclamado a Aeroméxico asciende a 16 millones de dólares. A mediados de 2009, se emitió sentencia de primera instancia declarando infundada la demanda en razón a que no se ha acreditado ningún incumplimiento contractual de Aeroméxico como consecuencia de la privatización de Aeroperú. La entidad peruana apeló la sentencia. A marzo de 2011, Aeroméxico y sus asesores legales consideran que existen elementos para obtener una sentencia definitiva favorable.

(6) Sentencia sobre Proceso Penal.

Aeroméxico, subsidiaria de esta Sociedad Anónima Bursátil, presentó denuncia en contra del señor Gerardo de Prevoisin Legorreta (GDP) por administración fraudulenta durante su gestión como Director General de Aeroméxico, así como otros asuntos relacionados con diversas operaciones relacionadas con las empresas Inverworld y Dynaworld. Después de obtener sentencia condenatoria de última instancia por el delito de

administración fraudulenta y en vista de la complejidad de los demás procesos legales en contra de GDP y la limitación de bienes y activos que permitieran una recuperación del quebranto ocasionado a Aeroméxico, se llegó a un convenio de transacción mediante el cual GDP pagaría 3.2 millones de dólares y ambas partes se desistirían de los procedimientos legales. El convenio referido se encuentra en vías de implementarse y, a marzo de 2011, Aeroméxico ha recibido parcialmente la cantidad de 1.8 millones de dólares. Se espera concluir definitivamente el asunto en los próximos meses.

(7) Demanda pasajero

A consecuencia de un incidente en una aeronave de Aeroméxico sucedido en el año 2002, una persona física demandó a Aeroméxico el pago de la cantidad de 52 millones de pesos en el año 2004, argumentando que le fueron causados daños físicos y morales derivados de dicho accidente. De acuerdo al desarrollo del procedimiento, Aeroméxico ha planteado su defensa basada en las limitaciones que respecto a este tipo de responsabilidad, establece la legislación mexicana. Se ha emitido sentencia en la cual se condena a Aeroméxico al pago de una cantidad menor a un millón de pesos; sin embargo, a marzo de 2011, aún se encuentran pendientes de resolver instancias legales mediante las cuales dicha persona está pretendiendo que sea reconsiderada una cantidad mayor.

(8) Demanda de Transportes Aeromar

El 17 de noviembre de 2004, Aeroméxico celebró convenio marco de colaboración comercial con Aeromar. En abril de 2007, Aeroméxico dio por terminado el convenio. En septiembre de 2008, Aeromar presentó demanda por daños y perjuicios por 7.8 millones de dólares, en contra de Aeroméxico, pretendiendo basar la misma en el hecho de que AM terminó anticipadamente el convenio de colaboración comercial que se tenía celebrado con ellos.

El Tribunal Colegiado que conoció del amparo directo presentado por Aeroméxico ordenó que se repusiera el procedimiento para el efecto de que se desahogaran correctamente las pruebas periciales en contabilidad (ofrecida por Aeromar) y en administración de empresas (ofrecida por Aeroméxico). El 7 de diciembre de 2010 se dictó sentencia en la que se determinó que la parte actora no acreditó su acción y la demandada acreditó parcialmente sus excepciones y defensas. Aeroméxico fue absuelto de las prestaciones que le fueron reclamadas en virtud de que el Juez consideró que los daños y perjuicios no se podían haber causado en la forma que fue planteada por Aeromar. Sin embargo, el Juez también consideró que Aeroméxico había incumplido con las obligaciones a su cargo al haber dado por terminadas las operaciones inherentes a las rutas México-Durango, México-Campeche y México-Bajío.

Inconformes con dicha resolución, tanto Aeroméxico como Aeromar interpusieron los correspondientes recursos de apelación. El Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal resolvió la apelación promovida por Aeromar como fundada y, en consecuencia, revocaron la sentencia de primera instancia para condenar a Aeroméxico a todas las prestaciones reclamadas. Aeroméxico podrá promover el amparo correspondiente.

(9) Litigios laborales

Al 28 de febrero de 2011, están en proceso juicios laborales por \$126 millones aproximadamente. Este importe representa las pretensiones de los demandantes y no consideran salarios caídos eventualmente acumulables en caso de que los resultados de los laudos correspondientes sean adversos a la Compañía. Aeroméxico y sus asesores han establecido que una reserva por un monto de \$60.5 millones, se considera suficiente para cubrir posibles resultados adversos. Este dato corresponde únicamente a los asuntos que existen con actores que sí fueron empleados de alguna subsidiaria de la Compañía; existe otro rubro de actores que ha demandado a la Compañía (representando una contingencia por un monto agregado de aproximadamente \$6.5 millones), sin haber tenido una relación laboral con subsidiaria alguna de la Compañía.

(10) SENEAM

La Compañía, a través de su subsidiaria Aeroméxico Connect, recibió por parte del SENEAM invitaciones de pago por diferencias en extensión de horario que se derivan de criterios diferentes a los adoptados por la Compañía. La Compañía, con apoyo de sus asesores legales, considera que estos asuntos no tendrán repercusiones adversas de

importancia en su situación financiera y resultados, principalmente debido a que dichas invitaciones no constituyen un crédito fiscal a cargo de la Compañía.

(11) Venta de Boletos en Asia

Desde finales del año 2007 WAI Asia Limited (“WAI”) fungía como agente general de ventas de Aeroméxico y de Aeromexpress en Asia, principalmente en Japón, para lo cual se tenían celebrados ciertos contratos para la prestación de dichos servicios y bajo los cuales WAI, entre otros, estaba obligada a pagar a Aeroméxico y Aeromexpress las ventas realizadas en dicho territorio. A finales de 2008 WAI dejó de pagar, incumpliendo los mencionados contratos.

A principios de 2010 se terminó la relación con WAI y se contrataron despachos de abogados en Japón y en Estados Unidos para la revisión de los documentos y contratos relevantes, a efecto de presentar demandas en contra de WAI. Con fechas 27 de abril de 2010 y 15 de septiembre de 2010 las demandas en contra de WAI fueron presentadas en Nueva York, EUA y en Tokio, Japón, respectivamente. Los montos reclamados en las demandas ascendieron a 7.6 millones de dólares por Aeroméxico y 3.5 millones de dólares por Aeromexpress. Actualmente, dichas demandas siguen su curso.

(xii) Acciones representativas del capital social

El capital mínimo fijo asciende a la cantidad de \$50,000.00 (cincuenta mil pesos, moneda del curso legal de México).

A la fecha de este prospecto (y sin considerar las Acciones de la Oferta), nuestro capital social total íntegramente suscrito y pagado consta de 584,859,326 acciones Serie “Única”, especiales, nominativas, con valor nominal de \$10.00 (diez pesos, moneda del curso legal de México) cada una, divididas en acciones de capital fijo y variable de la siguiente forma:

Capital fijo mínimo	Capital variable	Capital total
5,000 acciones	584,854,326 acciones	584,859,326 acciones

En adición a las Acciones de la Oferta, las resoluciones adoptadas por los accionistas de la Compañía el día 6 de abril de 2011 aprobaron la emisión de 260,075,413 Acciones en Tesorería, que representan un monto de capital autorizado pero no suscrito de \$2,600,754,130.00 M.N. (dos mil seiscientos millones setecientos cincuenta y cuatro mil ciento treinta pesos 00/100 Moneda Nacional). Las Acciones en Tesorería podrán, sujeto a las restricciones de venta descritas en la *Sección “2(c) La Oferta – Plan de Distribución”*, ser ofrecidas para suscripción (incluyendo su uso para el Plan de Opción de Acciones), con posterioridad o a la fecha de la Oferta.

Conforme a los estatutos de Grupo Aeroméxico, las Acciones pueden ser propiedad de inversionistas mexicanos o extranjeros. En caso que, en cualquier momento, existan accionistas que tengan el carácter de “Inversionista Extranjero” o que sean sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero o controladas por la inversión extranjera (según dichos términos se definen en el artículo 2 de la Ley de Inversión Extranjera) (en conjunto, los “Accionistas Extranjeros”), las acciones que sean propiedad de dichos accionistas serán consideradas automáticamente y sin necesidad de acto posterior alguno como “inversión neutra” y únicamente conferirán a sus propietarios los derechos que se señalan a continuación:

- (i) Derechos de Minoría. Los siguientes derechos de minoría, en la medida en la que alcancen los porcentajes que requiere la LMV:
 - (a) Derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 38 de la LMV;
 - (b) En términos del artículo 50 de la LMV, derecho a: (i) designar y revocar a un miembro del consejo de administración, (ii) requerir la convocatoria a asamblea general de accionistas, y

- (iii) solicitar el aplazamiento de la votación de cualquier asunto sobre el cual no se consideren suficientemente informados;
- (c) En términos del artículo 51 de la LMV, derecho a oponerse judicialmente a las resoluciones de las asambleas generales; y
- (d) Derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 52 de la LMV.
- (ii) Asambleas Ordinarias. Sin perjuicio de los derechos conferidos en los incisos (i) anterior y (iii) siguiente, el derecho a comparecer a las asambleas ordinarias de accionistas y votar las acciones de las que sea propietario hasta por el Porcentaje Máximo. El resto de las acciones propiedad de Accionistas Extranjeros que excedan el Porcentaje Máximo serán consideradas votadas en el mismo sentido en que lo hagan los accionistas que no sean Accionistas Extranjeros. Para estos efectos, en el caso que más de un Accionista Extranjero pretendiese ejercer su derecho de voto conforme a este inciso, los Accionistas Extranjeros podrán ejercer su derecho hasta por la parte proporcional del Porcentaje Máximo que respecto del resto de los Accionistas Extranjeros que comparezcan a la asamblea les corresponda.
- (iii) Casos Especiales. El derecho a comparecer y votar en las asambleas extraordinarias de accionistas (incluyendo en las asambleas que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 108 de la LMV), en las asambleas en las que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 47 de la LMV y en cualesquier asambleas de accionistas (sean ordinarias o extraordinarias) en las que se pretenda acordar un aumento o reducción del capital social de las Sociedad.

Las acciones representativas de inversión neutra no computarán para el efecto de determinar el monto de la participación de la inversión extranjera en el capital social de la Sociedad en los términos de lo dispuesto por la Ley de Inversión Extranjera.

En caso que dichas acciones representativas de inversión neutra sean transmitidas a un accionista distinto a un Accionista Extranjero, dichas acciones automáticamente y sin necesidad de acto posterior alguno serán consideradas como acciones con plenos derechos de voto.

Las acciones propiedad de Accionistas Extranjeros, independientemente de que constituyan o no “inversión neutra”, en ningún caso podrán exceder del 90% de las acciones representativas del capital social de la Sociedad.

Asimismo y con el objeto de que la Sociedad no sea considerada como una “Sociedad de Inversión Estadounidense” o “Investment Company” en términos de la Ley de Compañías de Inversión Estadounidense de 1940 o “US Investment Company Act”, lo cual implicaría limitaciones y restricciones que perjudicarían a la Sociedad, sus consejeros o accionistas, tratándose de personas físicas o morales que tengan el carácter de “Personas de los Estados Unidos de América” o “U.S. Persons” según se define a éstas en la Regulación S de la Ley de Valores de 1933 o “U.S. Securities Act of 1933”, salvo que el Consejo de Administración o la asamblea de accionistas de la Sociedad acuerde lo contrario, dichas personas solamente podrán ser propietarias de acciones representativas del capital de la Sociedad cuando acrediten a la entera satisfacción de la Sociedad, de Indeval o de la persona que la Sociedad designe para tales efectos, que al momento de la adquisición de dichas acciones y/o durante el tiempo en el que mantengan la propiedad de las mismas, tienen y/o conservan el doble carácter de: (i) “Compradores Institucionales Calificados”, o “Qualified Institutional Buyers” según se define a éstos en la Regla 144 “A” de la Ley de Valores de 1933 o “U.S. Securities Act of 1933” y (ii) “Compradores Calificados” o “Qualified Purchasers” según se define a éstos bajo la Sección 2(a)(51) de la Ley de Compañías de Inversión Estadounidense de 1940 o “U.S. Investment Company Act”, vigentes a la fecha de la solicitud de confirmación respectiva.

Para los efectos anteriores, salvo que el Consejo de Administración o la asamblea de accionistas de la Sociedad acuerde lo contrario, la Sociedad tendrá en todo momento, y cuantas veces lo considere necesario, el derecho de exigir a cualquier accionista que le presente los documentos y certificaciones que la Sociedad requiera para acreditar que dicho accionista: (i) no tiene el carácter de “Persona de los Estados Unidos de América” o “U.S. Person”; o bien

que (ii) teniendo el carácter de “Persona de los Estados Unidos de América” ó “U.S. Person”, también tiene el doble carácter de “Comprador Institucional Calificado” o “Qualified Institutional Buyer” y de “Comprador Calificado” o “Qualified Purchaser” en términos de las disposiciones legales de los Estados Unidos de América que han quedado referidas anteriormente y que estén vigentes en la fecha en la que se realice la solicitud de información respectiva.

Los documentos y certificaciones que la Sociedad requiera para cumplir en todo momento con las restricciones anteriormente establecidas deberán ser presentadas de forma previa a la adquisición de las acciones, o en cualquier momento posterior en el que la Sociedad así lo solicite, ya sea directamente a la Sociedad, a Indeval o a la persona física o moral que la Sociedad designe para tales efectos en los términos y bajo los formatos establecidos por la Sociedad en cumplimiento de las disposiciones legales vigentes.

En el caso de adquisiciones realizadas en contravención a lo dispuesto en los párrafos anteriores, la Sociedad tendrá en todo momento, el derecho de negarse a reconocer la venta o transferencia de acciones hecha a favor de una “Persona de los Estados Unidos” o “U.S. Person” que no compruebe a satisfacción de la Sociedad que tiene también el doble carácter de “Comprador Institucional Calificado” o “Qualified Institutional Buyer” y de “Comprador Calificado” o “Qualified Purchaser” en los términos establecidos en los estatutos sociales de la Sociedad, en cuyo caso, los adquirentes no serán reconocidos como accionistas de la Sociedad por lo cual no podrán ejercer los derechos corporativos y económicos inherentes a las acciones. Para tales efectos, la Sociedad se abstendrá de inscribir en el libro de registro de acciones aquellas transmisiones que se realicen en contravención a lo dispuesto en este Artículo.

En los casos en que no se hubieren cumplido con los requisitos y formalidades previstos en este Artículo y en tanto no se regularice dicha situación a satisfacción de la Sociedad, las constancias o listados a que se refiere el artículo 290 de la Ley del Mercado de Valores no demostrarán la titularidad de las acciones adquiridas, no acreditan el derecho de asistencia a las asambleas de accionistas de la Sociedad, no darán derecho a la inscripción en el registro de accionistas de la Sociedad ni legitimarán a su tenedor el ejercicio de acción alguna, incluyendo las de carácter procesal.

Salvo que el Consejo de Administración o la asamblea de accionistas de la Sociedad acuerde lo contrario, en caso de que cualquier tenedor de acciones de la Sociedad, al momento en que sea requerido por ésta, no pueda, a través de los documentos y certificados antes mencionados, comprobar (i) que no tiene el carácter de “Persona de los Estados Unidos” o “U.S. Person” o bien que (ii) teniendo tal carácter, también tiene el carácter de “Comprador Institucional Calificado” o “Qualified Purchaser”, tendrá la obligación de pagar a la Sociedad una pena convencional equivalente al valor del mercado de las acciones adquiridas o poseídas en contravención a lo dispuesto en este artículo. Dicha pena será aplicable para adquisiciones a título oneroso o gratuito. La pena convencional antes referida será pagadera dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha de la adquisición o tenencia prohibida, debiendo considerarse el valor de mercado de las acciones vigente en la fecha de pago de la pena convencional referida.

Las restricciones anteriores se pactan para evitar que la Sociedad pueda ser considerada como una “Sociedad de Inversión Estadounidense” o “Investment Company” en términos de la Ley de Compañías de Inversión Estadounidenses de 1940 o “U.S. Investment Company Act” y permanecerán vigentes en tanto exista dicha posibilidad. En el momento en que no haya posibilidad para que la Sociedad sea considerada como “Sociedad de Inversión Estadounidense” o “Investment Company” aun con la eliminación de las restricciones pactadas, dichas restricciones dejarán de surtir efectos y las acciones serán de libre suscripción, aplicándose únicamente la estipulación establecida en el primer párrafo del presente artículo.

El nuevo régimen aplicable a la Sociedad estará vigente a partir de la fecha en la que la Sociedad informe al público inversionista, mediante la emisión de un evento relevante a través de la Bolsa Mexicana de Valores o cualquier otro mecanismo previsto por la ley o los estatutos sociales de la Sociedad, informando que no hay posibilidad de que la Sociedad sea considerada como una “Sociedad de Inversión Estadounidense” o “Investment Company” no obstante la eliminación de las restricciones anteriores.

En los últimos tres años, el capital social de Grupo Aeroméxico ha sido aumentado en la siguiente forma:

Año	Capital social inicial	Capital social final	Cambio
2008	\$2,379,037,765	\$5,203,918,794	118.74%
2009	\$5,203,918,794	\$5,848,593,259	12.38%
2010	\$5,848,593,259	\$5,848,593,259	0%

En los últimos tres años, no han sido emitidas acciones nuevas representativas del capital social de Grupo Aeroméxico, distintas de las Acciones materia de la Oferta y las Acciones en Tesorería.

(xiii) Dividendos

De acuerdo con la legislación mexicana y nuestros estatutos, Grupo Aeroméxico y sus subsidiarias pueden pagar dividendos hasta por la cantidad que sea aprobada por la Asamblea General de Accionistas, siempre y cuando las pérdidas acumuladas de años anteriores hayan sido absorbidas y las reservas legales y de otro tipo hayan sido creadas y debidamente registradas y la Sociedad mantenga una razón de efectivo y equivalentes contra ingresos superior al monto que determine la Asamblea General Ordinaria de Accionistas.

Conforme a la legislación mexicana y a las disposiciones aplicables de los estatutos de Grupo Aeroméxico, por lo menos el 5% de las utilidades netas de cada año deben destinarse a la reserva legal, hasta que el importe de dicha reserva sea igual al 20% del capital social pagado de Grupo Aeroméxico.

La capacidad de Aeroméxico para hacer pagos de dividendos, o de cualquier otra naturaleza, a favor de Grupo Aeroméxico, se encuentra limitada por ciertas restricciones contenidas en determinados contratos que les son aplicables. Estas limitaciones se pueden resumir en que ninguna de estas compañías pueden sobrepasar determinados niveles de endeudamiento o contratar deuda adicional. *Ver Sección “4(c) Información Financiera – Informe de Créditos Relevantes”.*

Grupo Aeroméxico no ha distribuido dividendos en los últimos tres años ya que no ha tenido utilidades a repartir.

La intención de Grupo Aeroméxico respecto de pago de dividendos en el futuro es la de conservar el efectivo disponible para financiar el desarrollo y crecimiento de la Compañía.

Sin perjuicio de lo anterior, cualquier política futura sobre el pago de dividendos será propuesta por el Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, debiendo considerar para ello, las condiciones que en ese momento imperen, tales como, los ingresos de la Compañía, su situación financiera, sus necesidades de capital y sus proyectos para el futuro, así como las condiciones económicas, consecuencias fiscales y demás aspectos que el Consejo de Administración considere importantes. La Sociedad, en su carácter de compañía tenedora sin otros activos significativos que las acciones de sus subsidiarias, dependerá de los dividendos y otros pagos que éstas le realicen para obtener los fondos suficientes para pagar dividendos a sus accionistas.

4) INFORMACIÓN FINANCIERA

(a) Información financiera seleccionada

La siguiente tabla presenta información financiera seleccionada consolidada de balance general y estado de resultados, la cual se deriva de los Estados Financieros de la Compañía para cada uno de los ejercicios que terminaron el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008. No tenemos conocimiento de operaciones relevantes que no hayan sido registradas y que hubiesen tenido que ser registradas conforme a NIF Mexicanas en los estados financieros de la Compañía al cierre de cada uno de los ejercicios referidos. La información financiera consolidada que se incluye debe leerse en conjunto con los Estados Financieros y sus notas respectivas que forman parte de este prospecto. Asimismo, dicho resumen debe leerse conjuntamente con todas las explicaciones proporcionadas por la administración de la Compañía en la Sección “4(d) Información Financiera Seleccionada – Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y la Situación Financiera de la Emisora”. Los Estados Financieros han sido preparados de conformidad con las NIF Mexicanas.

Información del Estado de Resultados (en millones de pesos excepto utilidad (pérdida) por acción)

Del 1 de enero al 31 de diciembre de	2010	2009	2008
Total de ingresos	28,080	22,348	24,282
Gastos de operación	21,882	19,630	22,441
Utilidad antes de gastos de capital (UAFIDAR)	6,198	2,718	1,841
Margen UAFIDAR	22.1%	12.2%	7.6%
Gastos de capital	3,494	3,811	3,363
Utilidad (pérdida) de operación	2,704	(1,093)	(1,523)
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad y participación no controladora	1,774	(2,407)	(1,406)
Utilidad (pérdida) neta consolidada	2,382	(2,320)	(1,779)
Margen neto	8.5%	(10.4%)	(7.3%)
Utilidad (pérdida) básica por acción (cifras en pesos)	0.4834	(0.4757)	(0.4420)

Información del Balance General (en millones de pesos)

Al 31 de diciembre de	2010	2009	2008
Efectivo no restringido y equivalentes	1,325	231	491
Activo total	13,793	11,392	12,354
Vencimiento circulante de deuda financiera	917	1,169	1,350
Deuda financiera, excluyendo vencimientos circulantes	1,318	1,927	2,308
Total del capital contable (déficit)	(322)	(2,647)	(966)

Reconciliación UAFIDAR:

Al 31 de diciembre de	2010	2009	2008
UAFIDAR			
Utilidad (pérdida) neta de participación controladora	2,334	(2,296)	(1,783)
Total de impuestos a la utilidad y participación no controladora	(560)	(110)	377
Participación en resultados de compañías asociadas	87	39	28
Resultado integral de financiamiento neto	1,231	1,045	(618)
Otros ingresos (gastos), neto	(387)	229	474
Depreciación y Amortización	476	466	388
Renta de equipo de vuelo	3,017	3,345	2,975
UAFIDAR	6,198	2,718	1,841
Margen UAFIDAR	22.1%	12.2%	7.6%

La siguiente tabla presenta información operativa seleccionada de Grupo Aeroméxico por los periodos que se indican.

Del 1 de enero al 31 de diciembre de	2010	2009	2008
Operaciones	185,730	175,923	185,645
Pasajeros (millones)	11.57	10.34	10.57
RPKs (millones)	18,632	16,342	17,911
ASKs (millones)	24,068	22,994	25,089
Factor de Ocupación (%)	77.4	71.1	71.4
Costo por ASK (pesos)	1.054	1.019	1.029
Costo por ASK (expresado en pesos constantes de 2010)	1.054	1.064	1.112
Costo por ASK sin combustible (pesos)	0.750	0.771	0.668
Costo por ASK sin combustible (expresado en pesos constantes de 2010)	0.750	0.805	0.723

Información financiera pro-forma condensada

La siguiente información pro-forma condensada del estado de resultados y del balance general preparada por la Administración, se basa en el reconocimiento bajo las IFRS, en particular la NIC 27 y la NIC 31, “Estados Financieros Consolidados y Separados” y “Participación en Negocios Conjuntos”, respectivamente, de la transacción realizada entre Grupo Aeroméxico y Groupe Aeroplan, la cual se describe más adelante.

La información pro-forma que se presenta a continuación pretende indicar el estado de resultados y balance general de la Compañía en el caso de haber reconocido la operación descrita en el párrafo anterior a valor razonable como lo indican los IFRS (NIC 27 y NIC 31). No se pretende mostrar el balance general y estado de resultados bajo IFRS, en virtud de que el reconocimiento integral de dichos pronunciamientos requiere la evaluación de otras transacciones y de otros pronunciamientos en adición a la NIC 27 y la NIC 31, ni tampoco bajo NIF Mexicanas, toda vez que el tratamiento contable bajo IFRS difiere de lo previsto en la NIF B-8 “Estados Financieros Consolidados o Combinados”.

El 13 de septiembre 2010, Grupo Aeroméxico se asoció con Groupe Aeroplan para que esta última participe en el desarrollo del programa de lealtad “Club Premier”, a través de la tenencia accionaria de hasta un 28.855% de la subsidiaria PLM, empresa, que a partir de esa fecha, maneja la unidad independiente de negocios de “Club Premier”, la cual anteriormente se administraba directamente dentro de Aeroméxico. El valor razonable del negocio “Club Premier” al momento de la transacción fue determinado entre las partes en 170 millones de dólares, por lo que considerando el traspaso del 28.855% de PLM a Groupe Aeroplan, el importe de la transacción asciende a 49 millones de dólares.

La contraprestación a pagar por parte de Groupe Aeroplan especificada en los contratos correspondientes, estipula una contraprestación en efectivo de 22 millones de dólares como inversión inicial y 12 millones de dólares sujeto a ciertas metas a ser alcanzadas por Grupo Aeroméxico, en un plazo no mayor a 18 meses de la fecha de la transacción, así como un componente representado por el traspaso de cierta propiedad intelectual por parte de Groupe Aeroplan, por aproximadamente 15 millones de dólares. El total de estas contraprestaciones, suman los 49 millones de dólares equivalentes al 28.855% de la participación inicial de Groupe Aeroplan en PLM.

Asimismo, derivado de la transacción mencionada en los párrafos anteriores, Grupo Aeroméxico y Groupe Aeroplan celebraron diversos acuerdos para administrar conjuntamente a PLM.

Esta operación ha sido registrada bajo las NIF Mexicanas en los estados financieros de Grupo Aeroméxico, sin embargo, sobre las bases de IFRS, al existir una administración conjunta como se refiere el párrafo anterior, se debería contabilizar la inversión remanente de Grupo Aeroméxico en PLM, a su valor razonable o de mercado, a partir de la fecha en que se acordó la administración conjunta de PLM. Esto significa, que bajo IFRS, Grupo Aeroméxico hubiera reconocido la ganancia sobre su inversión remanente en PLM por aproximadamente 138 millones de dólares y, por consecuencia, hubiera representado también un efecto positivo en el capital contable de Grupo Aeroméxico al 31 de diciembre de 2010. Desde nuestra óptica, el tratamiento contable bajo IFRS, muestra de mejor manera el espíritu de la transacción, ya que refleja el valor razonable de la misma, por haber entrado en el convenio con Groupe Aeroplan. En años futuros, cuando la Compañía esté obligada a preparar su información financiera bajo IFRS, esta operación deberá reconocerse de manera retrospectiva a la fecha en que ocurrió originalmente.

Derivado de lo anterior, a continuación se presenta el balance general y el estado de resultados condensados de Grupo Aeroméxico en donde la columna de cifras “Cifras Consolidadas Aeroméxico” corresponde a las cifras provenientes de los estados financieros auditados consolidados de Grupo Aeroméxico al 31 de diciembre de 2010 y por el año terminado en esa fecha, preparados bajo las NIF Mexicanas, la columna de ajustes pro-forma refleja el reconocimiento de la aplicación de la NIC 27 y NIC 31 de los IFRS en la transacción que se describe anteriormente, como se detalla en las notas a los ajustes pro-forma y la columna de cifras pro-forma refleja los saldos en el balance y en el estado de resultados consolidados dando efecto a dichos pronunciamientos bajo IFRS. Específicamente, los

ajustes pro-forma se reflejan en un aumento de la utilidad neta de participación controladora y, por consecuencia, del capital contable de Grupo Aeroméxico de \$1,280,805 miles de pesos al 31 de diciembre de 2010.

<i>(en miles de pesos)</i>	<u>Cifras consolidadas Aeroméxico</u>	<u>Ajustes Pro- forma</u>	<u>Ref</u>	<u>Cifras Pro- forma</u>
Total de Ingresos	\$ 28,080,240	-		28,080,240
Total de gastos de operación	<u>21,882,411</u>	<u>-</u>		<u>21,882,411</u>
Utilidad antes de gastos de capital	6,197,829	-		6,197,829
Total de gastos de capital	<u>3,493,734</u>	<u>-</u>		<u>3,493,734</u>
Utilidad de operación	2,704,095	-		2,704,095
Total otros ingresos, neto	387,226	1,778,896	(i)	2,166,122
Resultado integral de financiamiento, neto	(1,230,662)	-		(1,230,662)
Participación en los resultados de compañías asociadas	(86,628)	-		(86,628)
Total de impuestos a la utilidad	<u>607,751</u>	<u>(498,091)</u>	(ii)	<u>109,660</u>
Utilidad neta consolidada	2,381,782	1,280,805		3,662,587
Participación no controladora	<u>(47,939)</u>	<u>-</u>		<u>(47,939)</u>
Utilidad neta de participación controladora	\$ <u>2,333,843</u>	<u>1,280,805</u>		<u>3,614,648</u>

	<u>Cifras consolidadas Aeroméxico</u>	<u>Ajustes Pro- forma</u>	<u>Ref</u>	<u>Cifras Pro- forma</u>
Total del activo circulante	\$ 4,141,892			4,141,892
Propiedades y equipo, neto	3,637,659			3,637,659
Goodwill y activos intangibles	-	1,778,896	(i)	1,778,896
Otros activos	1,015,453			1,015,453

ISR y PTU, diferidos	1,832,979	(498,091)	(ii)	1,334,888
Inversión en acciones de compañías asociadas	62,057			62,057
Anticipos, depósitos en garantía y otros	3,006,735			3,006,735
Cuentas por cobrar a largo plazo	96,479			96,479
Total del pasivo	14,115,724			14,115,724
Capital social	5,848,593			5,848,593
Resultados acumulados (déficit)	(6,229,119)	1,280,805		(4,948,314)
Participación no controladora	58,056			58,056
Total del capital contable (déficit)	\$ (322,470)	1,280,805		958,335

- (i) Derivado de la pérdida de control de PLM por parte de Grupo Aeroméxico y con base en la NIC 27, el reconocimiento contable de una subsidiaria en la que ha perdido el control será a valor razonable. Para la determinación del ajuste se consideró el valor razonable determinado para PLM equivalente a 170 millones de dólares multiplicado por el porcentaje de tenencia accionaria que tendría Grupo Aeroméxico una vez finalizada la operación (71.15%). En el futuro, cuando la Compañía adopte el reconocimiento de IFRS, dicho efecto se verá reflejado en resultados acumulados de acuerdo con el IFRS 1.
- (ii) Pasivo por impuesto diferido derivado la diferencia temporal acumulable que se genera al reconocer a valor razonable la inversión de Grupo Aeroméxico en PLM considerando una tasa de impuestos del 28% para la determinación de dicho impuesto a las utilidades diferido. En el futuro, cuando la Compañía adopte el reconocimiento de IFRS, dicho efecto se verá reflejado en resultados acumulados de acuerdo con el IFRS 1.

(b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas

A continuación se presenta una tabla con los ingresos y utilidad (pérdidas) de la Compañía por área geográfica durante los últimos tres ejercicios:

Año terminado el 31 de diciembre de:						
	2010		2009		2008	
	Ingresos	Utilidad de operaciones	Ingresos	Utilidad (pérdida) de operaciones	Ingresos	Utilidad (pérdida) de operaciones
México	15,689	1,340	12,922	(630)	13,287	(878)
Norteamérica	4,985	373	4,229	(424)	4,829	(591)
Centro y Sudamérica	3,761	865	2,485	216	2,719	300
Europa	2,776	59	2,318	(149)	2,976	(208)
Asia	869	67	395	(105)	471	(147)
Total	28,080	2,704	22,348	(1,093)	24,282	(1,523)

(c) **Informe de créditos relevantes**

A continuación se señalan los créditos relevantes de las subsidiarias de la Compañía:

Al 31 de diciembre de 2010 Aeroméxico y Aeroméxico Connect tienen celebrados los siguientes créditos, préstamos y arrendamientos financieros:

- arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, en pesos, con la garantía del Ex Im Bank de los Estados Unidos y vencimientos en el año 2018 que devengan intereses a tasas anuales fijas, las cuales van de 8.04% a 8.45% por un monto total de \$939.8 millones de pesos;
- crédito en dólares, garantizado mediante fideicomiso, con la cobranza por ventas hechas en México a través de agencias de viaje en efectivo, con último vencimiento en 2012, devengando intereses a una tasa anual variable de Libor más 3.65 puntos. El saldo de dicho crédito al 31 de diciembre de 2010 era de \$278.3 millones de pesos. Si bien este crédito se encuentra garantizado con 100% de la cobranza señalada, el pago mensual de capital e intereses representa el 3.85% del flujo mensual depositado en el fideicomiso;
- crédito en dólares, garantizado mediante fideicomiso con la cobranza por ventas hechas en los Estados Unidos a través de tarjetas de crédito, con último vencimiento en 2012, devengando intereses a una tasa anual fija de 11%. El saldo de dicho préstamo al 31 de diciembre de 2010 era de \$299.7 millones de pesos. Si bien este crédito se encuentra garantizado con 100% de la cobranza señalada, el pago trimestral de capital e intereses representa el 8.63% del flujo trimestral depositado en el fideicomiso;
- crédito en pesos, garantizado mediante fideicomiso con la cobranza por ventas hechas en oficinas propias en México a través de tarjetas de crédito, con vencimiento en marzo de 2011, renovable cada 28 días, devengando intereses a una tasa fija de 13.43%. El saldo de dicho crédito al 31 de diciembre de 2010 era de \$183.9 millones de pesos. Si bien este crédito se encuentra garantizado con 100% de la cobranza señalada, el saldo insoluto del crédito representa el 5.68% del flujo anual depositado en el fideicomiso;
- créditos simples en pesos, con la garantía de Ex Im Bank de los Estados Unidos, con último vencimiento en 2012, devengando intereses a una tasa variable de TIE más 0.20 puntos. El saldo de dicho crédito al 31 de diciembre de 2010 era de \$231.6 millones de pesos;
- crédito en dólares, garantizado mediante fideicomiso con la cobranza por ventas hechas en México a través de tarjetas de crédito con agencias de viaje, con vencimiento en 2013, devengando intereses a una tasa anual variable de Libor más 11.50 puntos. El saldo de dicho crédito al 31 de diciembre de 2010 era de \$222.7 millones de pesos. Si bien este crédito se encuentra garantizado con 100% de la cobranza señalada, el pago mensual de capital e intereses representa el 4.92% del flujo mensual depositado en el fideicomiso;
- arrendamiento capitalizable en dólares de equipo de vuelo; con último vencimiento en 2015, equivalente a \$54.2 millones de pesos; y
- arrendamiento capitalizable en dólares de dos motores; con vencimiento en 2014 y con una tasa de interés de Libor más 3.15 puntos; cuyo saldo expresado en pesos asciende a \$25.4 millones de pesos.

Además, Aeroméxico y Aeroméxico Connect tienen celebrados contratos de arrendamientos de equipo de vuelo con diferentes períodos de renta, venciendo el último en 2018. Con base en los contratos de arrendamiento, la Compañía determina aquellos que califican para ser considerados como arrendamientos capitalizables. Al 31 de diciembre de 2010, la Compañía consideró dos aeronaves, un simulador de vuelo y dos motores como activo fijo por un monto de \$205.2 millones de pesos. Los contratos de arrendamiento están parcialmente garantizados con cartas de crédito o depósitos en garantía en efectivo.

Como parte de la reestructura de arrendamientos, Grupo Aeroméxico celebró en 2009 contratos de reconocimiento de deuda con distintos arrendadores para liquidar el saldo pendiente por arrendamiento de equipos de vuelo con vencimientos hasta el año 2014 que ascendía a más de 70 millones de dólares. Derivado de dicha reestructura, los

reconocimientos de deuda devengan intereses a tasas anuales fijas, las cuales van desde 4.25% hasta 11%. Al 31 de diciembre de 2010 el saldo pendiente para liquidar asociado a esta reestructura era de aproximadamente 12.3 millones de dólares.

Las Aerolíneas de Grupo Aeroméxico se encuentran al corriente en el pago del capital e intereses de los citados créditos.

Derivado de la crisis de la industria aérea en 2002, los bancos de Estados Unidos procesadores de cobranza realizada a través de ciertas tarjetas de crédito han requerido mantener garantías para dicha cobranza mientras no se da el servicio del primer tramo de vuelo adquirido por los pasajeros. La garantía otorgada por la Compañía consiste en una carta de crédito por 1.0 millones de dólares respaldada por una institución financiera y con un depósito en efectivo que asciende a 1.2 millones de dólares. Este depósito que forma parte del rubro de anticipos, depósitos en garantía y otros, devenga intereses a favor de la Compañía y está restringido en cuanto a su disponibilidad inmediata.

En adición a los depósitos en garantía mencionados en el párrafo anterior, al 31 de diciembre de 2010, la Compañía mantiene depósitos en garantía por la emisión de cartas de crédito a favor de arrendadores por 33.6 millones de dólares, otros depósitos en garantía (para beneficio de aeropuertos, aduanas, controladores de vuelo, entre otros), por 4.6 millones de dólares, y ha realizado pagos anticipados para adquisición de aeronaves por 18.9 millones de dólares.

La Compañía mantiene inversiones equivalentes a los montos de las cartas de crédito emitidas para garantizar operaciones realizadas con arrendadores de equipo de vuelo. Al 31 de diciembre de 2010, estas inversiones equivalentes ascendieron a 33.6 millones de dólares. Dichas inversiones forman parte del rubro de anticipos, depósitos en garantía y otros.

Algunos financiamientos que se considera deberán liquidarse en el año 2012, establecen una restricción al límite de endeudamiento financiero de Aeroméxico, que no deberá exceder de 225 millones de dólares, siempre y cuando dicho financiamiento no esté asociado al de aeronaves, motores, simuladores, refacciones y otros equipos de vuelo. La mayor parte de la deuda financiera actual de Aeroméxico está referida a equipo de vuelo, por lo que se considera no existen limitaciones en el perfil de deuda en este aspecto.

(d) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora

El siguiente análisis deberá ser leído en conjunto con los Estados Financieros Auditados incluidos más adelante como anexo de este prospecto.

Resumen

Grupo Aeroméxico, a través de sus aerolíneas Aeroméxico, Aeroméxico Connect y AM Travel, es el mayor operador de aerolíneas mexicanas en términos de flota, red y pasajeros transportados, de acuerdo con cifras publicadas por la SCT a través de la DGAC.

Las Aerolíneas de Grupo Aeroméxico integran la red de rutas más extensa en el mercado nacional. Adicionalmente, la estructura de rutas de Grupo Aeroméxico le permite ofrecer servicios entre los principales destinos en México y los más importantes centros de negocios y turísticos en Estados Unidos, Canadá, Europa, Asia, Sudamérica y Centroamérica y el Caribe. A través de nuestra extensa red durante 2010 se transportaron cerca de 11.6 millones de pasajeros, en operaciones regulares y de fletamento, el mayor número de pasajeros transportados por una aerolínea mexicana en ese periodo.

Al 31 de diciembre de 2010, la participación de Grupo Aeroméxico en el mercado nacional de pasajeros fue de aproximadamente 36.2%, y en el mercado internacional de pasajeros de aproximadamente 10.1%, en base al número

de pasajeros transportados por aerolíneas en operaciones regulares⁶⁵. Durante el cuarto trimestre de 2010, la participación de mercado de Grupo Aeroméxico en el mercado nacional fue de 45.2%, mientras que la participación de mercado de la Sociedad en el mercado internacional fue de 13.4%⁶⁶. Estas participaciones de mercado colocan a Grupo Aeroméxico como el líder entre las aerolíneas nacionales que operaban al cierre de 2010 en el mercado mexicano tanto en operaciones domésticas como internacionales.

Los ingresos consolidados de la Compañía se componen principalmente de ingresos por transporte aéreo de pasajeros a destinos nacionales e internacionales de Aeroméxico, AM Connect y AM Travel. Estos ingresos se complementan con ingresos por transporte de mercancías (carga), exceso de equipaje y ventas de servicios y productos ancilares. Los gastos de operación provienen de erogaciones realizadas por las subsidiarias de Grupo Aeroméxico por concepto de sueldos, salarios y prestaciones, servicios aéreos y de tráfico, combustible, comisiones a las agencias de viajes, mantenimiento, servicios al pasajero y gastos administrativos y de ventas, entre otros. Los gastos de operación incluyen también todos los demás costos, incluyendo los relacionados con seguros y costos de aterrizajes, comunicaciones y meteorología. Los gastos de capital corresponden a rentas bajo arrendamientos operativos y depreciación.

(i) Resultados de la operación

El siguiente análisis contempla la información financiera seleccionada de la Compañía (incluyendo subsidiarias) para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2010 comparado con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009, y de este último con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008. Las referencias a la Compañía en esta sección se refieren conjuntamente a la Compañía y sus subsidiarias.

Ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2010 comparado con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009

Ingresos de operación

Los resultados de la Compañía en 2010 son reflejo de la fortaleza estructural de Grupo Aeroméxico, la recuperación en la demanda en el tráfico de pasajeros en México, así como la consolidación de su posición en la industria. Durante 2010 se implementaron acciones que permitieron incrementar la utilización diaria de los aviones que integran la flota de Grupo Aeroméxico. En este marco, el factor de ocupación registró un incremento de más de 6 puntos porcentuales, la participación de mercado anual aumentó 3.9 y 0.7 puntos porcentuales en los mercados doméstico e internacional respectivamente. Los resultados financieros de 2010 son también consecuencia de los significativos ajustes en la flota, oferta y planta de personal del Grupo implementados durante 2009 mismos que permitieron enfrentar el difícil entorno y a la vez fortalecieron la estructura operativa y financiera de la Compañía.

Los ingresos totales de la Compañía durante 2010 fueron de \$28,080 millones de pesos, comparado con \$22,348 millones de pesos obtenidos durante 2009, lo que representa un incremento de casi 26%. Dicho incremento derivó de aumentos registrados prácticamente en todos los rubros de ingreso, destacando el crecimiento en los ingresos por pasajeros nacionales e internacionales, exceso de equipaje y carga. Los ingresos por ventas de vuelo de fletamento y los ingresos complementarios, por su parte, registraron moderadas disminuciones debido a la mayor utilización de la flota para vuelos de itinerario, en el primer caso, y a la desincorporación de la participación accionaria de Sabre efectuada a inicios del año, en el segundo caso. Cabe destacar que la oferta de ASKs de Grupo Aeroméxico durante 2010 se incrementó apenas 4.7% en comparación con 2009, lo cual contrasta favorablemente con el 26% de incremento en los ingresos.

Los ingresos por pasajeros de la Compañía, generados en 2010 ascendieron a \$24,953 millones de pesos en comparación con \$19,097 millones de pesos por ingresos por pasajeros obtenidos durante el ejercicio de 2009, lo que representa un incremento de 31%. Dentro de este concepto, los ingresos por pasajeros en vuelos nacionales pasaron de \$11,209 millones de pesos durante 2009 a \$14,253 millones de pesos en 2010, un incremento de 27% cuando la oferta de ASKs en servicio regular doméstico se incrementó sólo 7.2%. Durante 2010 el número de

⁶⁵ Fuente: DGAC.

⁶⁶ Idem.

pasajeros transportados en rutas domésticas creció 12.4% comparado con el año 2009. Por otra parte, los ingresos obtenidos por pasajeros en vuelos internacionales aumentaron casi 36% al pasar de \$7,887 a \$10,700 millones de pesos en ese mismo periodo mientras que la oferta de ASKs de Grupo Aeroméxico para mercados internacionales creció apenas 4.2%. Esta recuperación en los ingresos internacionales es resultado del mayor número de pasajeros transportados en rutas internacionales con un incremento de 15.8% respecto a 2009 y de las acciones que se implementaron para robustecer los ingresos, incluyendo el incremento en el número de frecuencias en mercados de alta densidad.

Los ingresos por carga de la Compañía se ubicaron en \$482 millones de pesos durante 2009 y en \$641 millones de pesos por el ejercicio correspondiente a 2010. Esto representa un incremento del 33%, derivado de la recuperación de la actividad económica y, consecuentemente, del mercado de carga. Por su parte, los vuelos de fletamento de la Compañía y otros ingresos representaron \$2,486 millones de pesos durante 2010, una reducción de casi 10% en comparación con los \$2,770 millones de pesos registrados durante 2009. La reducción en los ingresos por vuelos de fletamento se debe al incremento de más de 6% en las operaciones regulares durante 2010 versus 2009, mismas que se vieron reforzadas utilizando la flota de AM Travel, la subsidiaria de Grupo Aeroméxico dedicada al mercado de vuelos de fletamento, en vuelos de itinerario.

Los ASKs totales resultaron en 22,994 millones durante 2009 y 24,068 millones durante 2010, lo que representa un incremento de 4.7% debido en gran medida a la estrategia seguida por el Grupo basada en una mayor utilización de la flota del Grupo y la incorporación de equipos adicionales.

Durante 2009, los RPKs de itinerario, totalizaron 15,672 millones. En 2010, éstos alcanzaron 18,142 millones, lo cual representa un incremento de 15.8%, fundamentalmente debido a la recuperación económica, el aumento en la oferta por mayor utilización de equipos e incorporación de aviones adicionales a la flota, y la consolidación de la industria que llevó a una reducción en el número de aerolíneas y la oferta de asientos. La recuperación de los RPKs fue más que proporcional al incremento en la oferta de ASKs de itinerario, los cuales pasaron de 22,055 millones en 2009 a 23,290 millones en 2010, lo que representa un incremento de 5.6%. El diferencial en el incremento de RPKs y ASKs se tradujo en un Factor de Ocupación de 77.9% en 2010, 6.8 puntos porcentuales más que en 2009.

El Factor de Ocupación en operaciones regulares fue de 71.1% durante 2009 y de 77.9% durante 2010, con un incremento de 6.8 puntos porcentuales, fundamentalmente debido a la recuperación de más de 10 puntos porcentuales en el factor de ocupación internacional y en menor medida a la recuperación de casi 3 puntos porcentuales en el doméstico.

Gastos de operación

Durante el periodo enero-diciembre de 2010, los gastos totales de operación sumaron \$21,882 millones de pesos, superiores en 11.5% a los de 2009 que eran de \$19,630 millones de pesos. Este incremento se originó principalmente por un mayor gasto en combustibles debido a precios internacionales de turbosina mayores a los registrados durante 2009 y a un mayor volumen de operaciones.

Los gastos de operación, excluyendo combustible, resultaron en \$14,562 millones de pesos en 2010, mientras que en 2009 fueron de 13,929 millones de pesos; un incremento de 4.5% debido principalmente al mayor número de operaciones y pasajeros transportados. Cabe destacar que el incremento en estos gastos fue menor al incremento en la oferta (ASKs) de 4.7% registrado en 2010 respecto a 2009, lo que refleja una mayor eficiencia operativa. El incremento en gastos fue prácticamente igual a la inflación observada (4.4%), lo que implica que los gastos de operación se mantuvieron constantes en términos reales, a pesar del mayor volumen de operaciones.

Al calcular la relación de los gastos de operación con los ingresos totales, se observa que en el periodo enero-diciembre de 2010 este gasto representó el 78% contra 88% en 2009, una disminución de 10 puntos porcentuales. Lo anterior como resultado de las medidas implementadas para aumentar los ingresos y controlar los gastos. Por su parte, la relación de gastos de operación sin incluir el rubro de combustible a ingresos, registra una reducción de más de 10 puntos porcentuales al representar 51.9% en el periodo enero-diciembre de 2010 comparado con 62.3% en el mismo período de 2009.

Los gastos de fuerza de trabajo sumaron \$6,411 millones de pesos en 2010, lo que representa un incremento de 4.6%, respecto a los \$6,130 millones de pesos registrados en 2009. Este incremento, apenas superior en 0.2% a la inflación acumulada registrada en el periodo enero-diciembre de 2010, se explica principalmente por los incrementos salariales otorgados en 2010 y por el incremento en las operaciones y en la oferta (ASKs) observada en el año, lo cual fue parcialmente compensado con las medidas y programas enfocados a incrementar la productividad del personal de Grupo Aeroméxico. El incremento en los gastos de fuerza de trabajo de 4.6% en 2010 respecto a 2009 resulta inferior también al incremento en la oferta (ASKs) de 4.7% registrado en ese mismo periodo, lo que resulta en una mayor eficiencia operativa.

El gasto de combustible totalizó \$7,320 millones de pesos, representando un incremento de 28.4% respecto a 2009. El precio promedio del combustible para aeronaves *US Gulf Coast* (USGC) pasó de 1.65 dólares en 2009 por galón a 2.15 dólares por galón en 2010, lo que representa un incremento de 30% en el precio del combustible de acuerdo a cifras del *Department of Energy* de los Estados Unidos. El número de operaciones efectuadas por las aerolíneas de Grupo Aeroméxico creció 5.6%, lo cual aunado al incremento en el factor de ocupación representa un mayor consumo de combustible. El impacto en el gasto en combustibles derivado del mayor precio y consumo, se vio parcialmente compensado por las acciones tomadas para eficientar el consumo de combustible y por la apreciación del peso frente al dólar.

Los gastos por servicios de escala, tráfico y comunicaciones resultaron en \$2,660 millones de pesos, representando un incremento de casi 8% respecto a 2009, el cual está en función del incremento en el número de operaciones realizadas, mismas que se incrementaron 5.6% en el periodo enero-diciembre de 2010 versus 2009. La mezcla de rutas y equipos, así como la apreciación del peso frente al dólar compensaron parcialmente el mayor gasto asociado al incremento en el número de operaciones.

Los gastos por venta y administración general durante 2010 se redujeron más de 8% comparado con 2009, totalizando \$1,828 millones de pesos en 2010, lo que representa el 6.5% de los ingresos totales de la Compañía, 2.4 puntos porcentuales por debajo del 8.9% de los ingresos totales que representaron este tipo de gastos en 2009, equivalente a \$1,996 millones de pesos, debido principalmente a una disminución en el gasto por reservaciones.

En lo que se refiere a mantenimiento, este gasto permaneció prácticamente sin cambios, con una variación menor a 1% para el periodo enero-diciembre de 2010 con respecto a 2009. Aun cuando la utilización de los aviones de la flota de Grupo Aeroméxico durante 2010 fue mayor que la registrada en 2009 y el gasto de mantenimiento está relacionado con la utilización, la renovación y homogeneización de la flota, la continua revisión de los procesos de mantenimiento, la reducción en el número de aeronaves en operación respecto a 2009 como resultado de la negociación de los contratos de arrendamiento operativo y la apreciación del peso frente al dólar, compensaron el incremento en la utilización. Cabe señalar que, aun cuando el gasto en mantenimiento en 2010 con respecto a 2009 creció casi 1% con una mayor utilización de los equipos, la flota de Grupo Aeroméxico mantuvo los más altos estándares de mantenimiento y seguridad.

La UAFIDAR de la Compañía fue de \$6,198 millones de pesos durante 2010 lo cual representa un incremento de 128% frente a los \$2,718 millones de pesos de 2009. El margen UAFIDAR, medido como la UAFIDAR a ingresos totales, se ubica en 22.1% en 2010, casi 10 puntos porcentuales por encima del margen UAFIDAR de 12.2% registrado en 2009. El considerable incremento en la UAFIDAR deriva de los incrementos en los rubros de ingresos y las disminuciones en gastos explicados líneas arriba.

Resultado de Operación

Durante 2010 Grupo Aeroméxico, basado en su fortaleza estructural, ha podido aprovechar las oportunidades que representa un entorno de recuperación económica y de consolidación de la industria para desarrollar de manera significativa sus líneas de negocio. De esta forma, la Compañía registró en el periodo enero-diciembre de 2010 una utilidad de operación de \$2,704 millones de pesos frente a una pérdida de operación de \$1,093 millones de pesos obtenida en el mismo periodo de 2009. Líneas arriba se ha detallado el incremento en los ingresos, así como el comportamiento de los costos, mismos que han sido contenidos mediante diversas medidas para reducir el impacto de un mayor número de operaciones. Lo anterior permitió que la UAFIDAR se ubique en niveles de \$6,198 millones de pesos durante 2010.

Por su parte, las rentas totales de aviones durante 2010 fueron de \$3,017 millones de pesos y la depreciación y amortización fue de \$476 millones de pesos, resultando en un total de gastos de capital de la Compañía de \$3,494 millones de pesos. Dicha cifra es 8% inferior a los 3,811 millones de pesos registrados en 2009, compuestos por \$3,345 millones de pesos de rentas y 466 millones de pesos de gastos de depreciación y amortización. La disminución en el pago de rentas derivó de la renegociación de los contratos de arrendamiento llevada a cabo en 2009 a raíz de la contingencia sanitaria por el virus de la influenza AH1N1 y, en menor medida, de la apreciación del peso frente al dólar.

Otros ingresos (gastos)

La participación de los trabajadores en la utilidad durante 2010 representó un gasto por \$45.4 millones de pesos, comparado con un gasto de \$26.7 millones de pesos en 2009. La participación de los trabajadores sobre base legal representó un gasto de \$244.7 millones de pesos en 2010 y un gasto de 0.9 millones en 2009. Por otra parte, la participación diferida representó un beneficio de \$199.3 millones de pesos en 2010, cifra que se compara con un gasto de \$25.7 millones durante 2009. Adicionalmente, la sociedad reconoce un beneficio neto de \$432 millones de pesos, los cuales incluyen gastos por contingencias laborales, rentas de flota inoperante, gastos por reestructura y, por otra parte, se incluyen ingresos por utilidad de venta de activos, venta de acciones y reconocimiento de activo intangible. Este beneficio en 2010 se compara con un gasto de \$202.6 millones de pesos en 2009.

Resultado Integral de Financiamiento

El resultado integral de financiamiento abarca todos los ingresos y gastos financieros, incluyendo gastos por intereses y la ganancia o pérdida cambiaria. El resultado integral de financiamiento de la Compañía para 2009 representó una pérdida de \$1,045 millones de pesos, la cual, comparada con los \$1,231 millones de pesos de pérdida registrados durante 2010, representa una variación de casi 18%. El gasto neto de intereses y comisiones financieras de la Compañía durante 2009 fue de \$871 millones de pesos, comparado con los \$902 millones de pesos pagados en 2010, significa un incremento del 3.5% principalmente como resultado de la reestructura de arrendamientos realizada en la segunda mitad del 2009. La pérdida en cambios neta fue de \$329 millones de pesos por este periodo de 2010, la cual se compara con una pérdida de \$174 millones de pesos registrados en 2009 por este mismo concepto.

Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad

El ISR y el IETU causados en el año se determinan conforme a las disposiciones fiscales vigentes.

El ISR y el IETU diferidos, se registran de acuerdo con el método de activos y pasivos, que compara los valores contables y fiscales de los mismos. Se reconocen impuestos diferidos (activos y pasivos) por las consecuencias fiscales futuras atribuibles a las diferencias temporales entre los valores reflejados en los estados financieros de los activos y pasivos existentes y sus bases fiscales relativas, y en el caso de impuestos a la utilidad, por pérdidas fiscales por amortizar y otros créditos por recuperar. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se calculan utilizando las tasas establecidas en la ley correspondiente, que se aplicarán a la utilidad gravable en los años en que se estima se revertirán las diferencias temporales. El efecto de cambios en las tasas fiscales sobre los impuestos diferidos se reconoce en los resultados del período en que se aprueban dichos cambios.

En el año 2010, la Compañía registró un gasto corriente de impuestos a la utilidad por \$477.2 millones de pesos, el cual se compara con \$12.8 millones de pesos en 2009. Por lo que respecta a los impuestos a la utilidad determinadas sobre una base diferida, la Compañía reconoció un beneficio de \$1,085 millones de pesos en el 2010, y de \$99 millones de pesos en 2009, generado principalmente por el efecto de pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y la valuación de la probabilidad de recuperación de las mismas. El cambio neto en la reserva de valuación de impuestos a la utilidad diferidos en el año 2010, indica que la Compañía considera que para ejercicios futuros se generarán utilidades fiscales gravables, que de acuerdo con las estrategias de planeación de la Compañía, se estima amortizarán los efectos de estas partidas temporales en los años futuros. Debido a la incertidumbre que hasta el año 2009 existía sobre la recuperación futura de pérdidas fiscales por amortizar, la Compañía estableció una reserva de valuación al cierre de dicho ejercicio por \$1,432 millones de pesos. Sin embargo, debido a los resultados obtenidos en el año 2010 y las proyecciones y estrategias futuras, la Compañía estima que podrá hacer uso de los activos

diferidos que por este concepto ha generado, por lo que se procedió a registrar la liberación de la reserva de valuación antes mencionada en el año 2010.

Utilidad (Pérdida) Neta

Durante el periodo enero-diciembre de 2010, Grupo Aeroméxico registró una utilidad neta consolidada de \$2,381.7 millones de pesos, frente a una pérdida neta de \$2,320.4 millones de pesos sostenida en 2009.

Durante el periodo enero-diciembre de 2010, Grupo Aeroméxico tuvo una utilidad por impuestos diferidos de \$1,084.9 millones de pesos que, en adición a la consolidación de la industria durante el 2010, mencionada líneas arriba, generó utilidad neta en 2010.

Ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009 comparado con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008

Los resultados financieros de 2009 reflejan, por un lado, las difíciles condiciones de la economía tanto a nivel nacional como internacional y los problemas del sector turístico mexicano por la contingencia sanitaria por el virus de la influenza AH1N1 y, por otro, los ajustes en la estructura operativa ejecutados durante el año que permitieron reducir significativamente los costos operativos de la Compañía.

En particular, a raíz de la contingencia sanitaria por el virus de la influenza AH1N1, la Compañía inició un proceso de reestructura de sus contratos de arrendamiento operativos con el fin de reducir las presiones en el flujo de efectivo, mediante la obtención de financiamiento, ajuste a rentas y devolución anticipada de aeronaves, y ajustar la capacidad de la empresa para hacerla consistente con el entorno de mercado. Como resultado de estas negociaciones, se logró con base en acuerdos consensuados con los arrendadores de la Compañía, devolver anticipadamente 8 aeronaves, incluyendo 5 B737-700s, 1 B767, 1 ERJ 145 y 1 MD 80. Paralelamente, la Compañía ejecutó diversas medidas de contención de gasto y realizó ajustes significativos en su estructura laboral.

Ingresos de operación

Los ingresos totales de la Compañía durante 2009 fueron de \$22,348.1 millones de pesos, comparado con \$24,281.5 millones de pesos obtenidos durante 2008, lo que representa una disminución de 8%. Dicha disminución se registró en algunos rubros de ingreso, tales como ingresos por pasajeros, ingresos por carga e ingresos por vuelos de fletamento y otros ingresos de operación. Los ingresos por pasajeros de la Compañía, generados en este período, ascendieron a \$19,096.7 millones de pesos en comparación con \$20,732 millones de pesos por ingresos por pasajeros obtenidos durante el ejercicio de 2008. La disminución en los distintos rubros de ingresos fue resultado, principalmente, de la reducción en más del 8% de la oferta de ASKs en 2009 respecto a 2008, como consecuencia de la desaceleración económica y de la crisis turística por la contingencia sanitaria por el virus de la influenza AH1N1.

Los ingresos de carga de la Compañía fueron de \$481.8 millones de pesos durante 2009 y de \$600.5 millones de pesos por el ejercicio correspondiente a 2008, una disminución del 20% originada, principalmente, por la desaceleración de la economía global y la disminución de capacidad y oferta por parte de la Compañía. Por su parte, los vuelos de fletamento de la Compañía y otros ingresos representaron \$2,769.6 millones de pesos durante 2009, una disminución de 6% en comparación con los \$2,948.9 millones de pesos registrados durante 2008.

Los ASKs resultaron en 22,994 millones durante 2009 y 25,089 millones durante 2008, lo que representa un decremento de 8.3% basada en parte en las medidas mitigantes adoptadas para reducir frecuencias en respuesta a la contingencia sanitaria derivada del brote del virus AH1N1.

Durante 2009, los RPKs de itinerario, totalizaron 15,672 millones. En 2008, éstos alcanzaron 16,971 millones, lo cual representa un decremento de 7.7%, fundamentalmente debido a la disminución en la oferta antes mencionada.

El Factor de Ocupación fue de 71.1% durante 2009 y de 71.4% durante 2008, un decremento de 0.3 puntos porcentuales, fundamentalmente debido a la contingencia sanitaria derivada del brote del virus AH1N1. Así, el

ajuste de oferta permitió mantener estable el factor de ocupación a pesar del impacto de la crisis financiera y la contingencia sanitaria.

Gastos de operación

Durante el periodo enero-diciembre de 2009, los gastos totales de operación sumaron \$19,630.4 millones de pesos, inferiores en 13% a los de 2008 que fueron de \$22,441 millones de pesos. Esta disminución proviene principalmente de una disminución en los precios del combustible, sumada a la reducción de operaciones y otras medidas mitigantes adoptadas en respuesta a la contingencia sanitaria derivada del brote del virus AH1N1, incluyendo la reducción en flota, arrendamientos operativos y en ciertos costos laborales.

Durante 2009 el peso registró una depreciación de 17.4% frente al dólar versus 2008. Alcanzando un nivel de 14.62 pesos por dólar en promedio para el mes de marzo y un promedio anual en 2009 de 13.48 pesos por dólar, mientras que durante 2008 se registró un tipo de cambio promedio de 11.16 pesos por dólar. Parte de los gastos de operación de la Compañía están denominados en dólares, principalmente el combustible, gastos de mantenimiento, gastos de reservaciones así como la renta de equipos de vuelo. El impacto que tuvo la depreciación del peso frente al dólar se vio parcialmente compensado por las medidas de contención de costos implementadas durante 2009.

Los gastos de fuerza de trabajo alcanzaron \$6,129.8 millones de pesos, lo que representa una disminución de 3% respecto a 2008 mismos que fueron de \$6,291 millones de pesos. Esta disminución se explica principalmente por la reducción en la plantilla de personal y por los acuerdos alcanzados con personal en atención a la contingencia sanitaria derivada del brote del virus AH1N1. La reducción en este concepto de gasto se obtuvo a pesar de que en el año 2009 registró una inflación acumulada de 3.57%.

El gasto de combustible totalizó \$5,701.9 millones de pesos, representando un decremento de 37% respecto a 2008 derivado principalmente de una disminución en el precio del combustible y del número de operaciones.

Los gastos por servicios de escala, tráfico y comunicaciones resultaron en \$2,467.9 millones de pesos, representando un incremento de 6% respecto a 2008 en función del incremento en la paridad cambiaria, el cual fue parcialmente compensado por la reducción en operaciones.

Los gastos por venta y administración general resultaron en \$1,995.7 millones de pesos, representando un incremento de 21% respecto a 2008 en función de un mayor gasto por reservaciones, comisiones y gastos de oficinas de boletos en el extranjero derivados de la depreciación del peso frente al dólar.

En lo que se refiere a mantenimiento, este gasto presentó un incremento de 16% en el periodo enero-diciembre de 2009 con respecto a 2008. Este incremento es resultado principalmente de la variación en la paridad cambiaria entre el peso y el dólar así como de gastos incurridos por virtud de la devolución anticipada de 8 aviones en 2009, en términos de las condiciones de retorno previstas en los contratos de arrendamiento.

El gasto por concepto de Servicios a Pasajeros registró, una reducción de 6% como consecuencia de los diversos programas de ahorro y del rediseño exitoso del servicio.

Los gastos de comisiones a agencias alcanzaron \$897 millones de pesos, cifra que representó un decremento de 4% respecto al año anterior. Este decremento fue resultado de la reducción en el número de operaciones y el ingreso por pasajeros asociado así como la adopción de un nuevo esquema de comisiones para las agencias de viaje sujeto al cumplimiento de metas.

La UAFIDAR durante el periodo enero-diciembre de 2009 ascendió a \$2,717.7 millones de pesos, frente a \$1,840.5 millones de pesos de 2008, un incremento de 48%. Como porcentaje de los ingresos totales, la UAFIDAR aumentó de 7.6% en 2008 a 12.2% en 2009.

Resultado de Operación

La pérdida de operación se situó en \$1,092.7 millones de pesos, cifra que representa una mejoría en el resultado de operación de la Compañía equivalente a \$429.8 millones de pesos respecto al año 2008. Las medidas para contener los costos permitieron en 2009 mejorar el resultado de operación respecto al año anterior, a pesar del entorno de recesión económica mundial, la caída asociada en el tráfico de pasajeros (situación que en México se agravó por la contingencia sanitaria por el virus de la influenza AH1N1) y el impacto que tuvo la depreciación del peso frente al dólar.

Los gastos de capital se incrementaron 13%, en particular el rubro de rentas de equipo de vuelos, el cual se incrementó respecto al año anterior en 13% debido principalmente a la variación en el tipo de cambio y al programa de renovación de flota. El impacto en los resultados de la compañía fue atenuado por el proceso de reestructura de arrendamientos de equipos de vuelo, en el cual se redujo el número de equipos en operación y se pospuso la incorporación de nuevos equipos a la flota de Grupo Aeroméxico. En este sentido, la renta de equipo de vuelo ascendió en 2009 a \$3,344.9 millones de pesos (comparada con a \$2,975.2 millones de pesos en 2008) y la depreciación a \$465.6 millones de pesos (comparada con \$387.9 millones de pesos en 2008), resultando en un total de gastos de capital de \$3,810.5 millones de pesos (comparada con \$3,363.1 millones de pesos en 2008).

Otros ingresos (gastos)

Durante 2009 la participación de los trabajadores en la utilidad representó un gasto por \$26.7 millones de pesos, comparado con un gasto de \$17.9 millones de pesos en 2008. Grupo Aeroméxico registró un gasto neto de \$202.6 millones de pesos en 2009, entre los cuales se incluyen gastos por contingencias laborales, rentas de flota inoperante, gastos por reestructura y, por otra parte, se incluyen ingresos por utilidad de venta de activos y cancelación de provisiones. El gasto en 2009 se compara con un gasto de \$455.9 millones de pesos en 2009.

Resultado Integral de Financiamiento

El resultado integral de financiamiento abarca todos los ingresos y gastos financieros, incluyendo gastos por intereses y la ganancia o pérdida cambiaria. El resultado integral de financiamiento de la Compañía para 2009 representa una pérdida de \$1,045.1 millones de pesos, la cual, comparado con los \$617.9 millones de pesos de utilidad registrados durante 2008. El gasto neto de intereses y comisiones financieras de la Compañía durante 2009 fue de \$871.1 millones de pesos, comparado con los \$752.8 millones de pesos pagados en 2008, significa un incremento del 14%, el cual se derivó principalmente por el pago de intereses sobre pasivos que durante ese año fueron acordados con proveedores el tomar diferimientos en algunos pagos, como por ejemplo combustibles y algunos arrendamientos. La pérdida en cambios, neta fue de \$174.1 millones de pesos por este periodo, la cual se compara con una utilidad de \$1,370.7 millones de pesos registrados en 2008 por este mismo concepto, derivado principalmente de que en el año 2008 la Compañía inició el reconocimiento como moneda funcional del dólar norteamericano, por lo que el efecto de dicho cambio en ese año reflejó un efecto positivo en el resultado cambiario.

Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad

En el año 2009, la Compañía registró un gasto corriente de impuestos a la utilidad por \$12.8 millones de pesos, el cual se compara con \$34.7 millones de pesos en 2008. Por lo que respecta a los impuestos a la utilidad determinadas sobre una base diferida, la Compañía reconoció un beneficio de \$99.0 millones de pesos en 2009 y un gasto de \$338.1 millones de pesos en el 2008 derivado principalmente al impacto del cambio en los efectos de conversión de monedas extranjeras de un año al otro.

Utilidad (Pérdida) Neta

Durante el periodo enero-diciembre de 2009, Grupo Aeroméxico registró una pérdida neta consolidada de \$2,320.4 millones de pesos, frente a una pérdida neta de \$1,779.1 millones de pesos sostenida en 2008.

(ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital

El siguiente análisis contempla la información financiera seleccionada de la Compañía para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2010 comparado con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009, y de este último con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008.

La Compañía cuenta con diversas fuentes de financiamiento, incluyendo los honorarios y dividendos de sus subsidiarias y el financiamiento vía deuda. Aeroméxico y otras subsidiarias operativas de Grupo Aeroméxico, operan en una industria que requiere inversiones importantes y la realización de gastos en su flota, refacciones, equipo y otros conceptos. Los fondos para dichas inversiones, así como para satisfacer las necesidades de capital de trabajo de los últimos años han surgido de una combinación de fuentes provenientes de la operación y de aportaciones de capital.

Fuentes y usos de efectivo

Los saldos de caja e inversiones ascendieron a \$1,325.0 millones de pesos al 31 de diciembre de 2010, \$231.4 millones de pesos al 31 de diciembre de 2009 y \$490.6 millones de pesos al 31 de diciembre de 2008. Actualmente, la Compañía no tiene disponibles líneas de crédito no utilizadas, y tiene líneas para sobregiros no utilizadas por 5.21 millones de dólares. Dichas líneas de crédito (líneas para sobregiro) tienen fechas de vencimiento indefinidas (sujetas a revisión).

Recursos generados por (utilizados en) la operación

Los recursos generados por la operación son la suma de incrementos o disminuciones en rubros relacionados con la operación de la Compañía y que representan fuentes o usos de efectivo, principalmente Cuentas por Cobrar; Inventarios; Pagos Anticipados; Gastos Acumulados; Transportación Vendida no Utilizada; Provisiones y; Aplicaciones de la Reserva para Devolución de Aviones. Los recursos generados por la operación para la Compañía durante el periodo que terminó el 31 de diciembre de 2010 fueron de \$1,437 millones de pesos, resultado principalmente de la utilidad operativa generada en el ejercicio. Por otro lado los recursos generados por la operación de la Compañía para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2009 fueron de \$473 millones de pesos resultado principalmente de cambios netos en el capital de trabajo. Por último, los recursos generados por la operación de la compañía para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008 fueron de \$637 millones de pesos.

Recursos generados por (utilizados en) actividades de financiamiento

Durante 2010, los recursos utilizados en actividades de financiamiento para la Compañía sumaron \$880 millones de pesos, como resultado del pago de capital de préstamos obtenidos en años pasados, así como el pago de intereses asociados a éstos.

Durante 2009, los recursos utilizados en actividades de financiamiento para la Compañía resultaron en \$17.8 millones de pesos, como resultado de aumentos de capital social y pago del principal de préstamos contratados por la Compañía.

Durante 2008, los recursos generados por actividades de financiamiento para la Compañía resultaron en \$2,112.7 millones de pesos, principalmente como resultado de aumentos de capital social.

Recursos generados por (utilizados en) actividades de inversión

Durante 2010 los recursos obtenidos por actividades de inversión de la Compañía fueron \$137 millones de pesos, originados principalmente por los montos obtenidos por la venta de propiedades y equipo, así como recursos provenientes de la venta de acciones de las subsidiarias PLM y Sabre.

Durante 2009 los recursos utilizados en actividades de inversión de la Compañía fueron \$1,031.3 millones de pesos, originados principalmente por inversiones en propiedades y equipo.

Durante 2008 los recursos utilizados en actividades de inversión de la Compañía fueron \$1,526.7 millones de pesos, originados principalmente, por adquisiciones de propiedades y equipo, así como reparaciones mayores realizadas en equipo de vuelo.

Activo Circulante

Al 31 de diciembre de 2010, Grupo Aeroméxico contó con Activos Circulantes por \$4,141.9 millones de pesos, comparado con \$2,415.8 millones de pesos en el 2009 y \$3,084 millones de pesos del 2008, en donde el rubro de efectivo y equivalentes representó el 32.0%, 9.6% y 15.9% sobre el activo circulante para los años 2010, 2009 y 2008, respectivamente. El rubro de efectivo y equivalentes en el 2010 comparativamente con el 2009 tuvo un incremento neto de \$1,093.6 millones de pesos, básicamente por la generación neta de actividades de operación (que comprenden los resultados del año de la Compañía y la administración de las cuentas del capital de trabajo) por \$1,437.3 millones de pesos (\$473.2 millones de pesos en el 2009), que provienen principalmente de la generación de una utilidad antes de impuestos a la utilidad y participación no controladora por \$1,774.0 millones de pesos (pérdida de \$2,406.6 millones de pesos en el 2009). Por lo que respecta a la misma comparación entre los años 2009 y 2008, el efectivo y equivalentes tuvo una disminución de \$259.2 millones de pesos entre un año y otro, motivado principalmente por la pérdida antes de impuestos a la utilidad y participación no controladora en el año 2009 por \$2,406.6 millones de pesos (pérdida de \$1,406.4 millones de pesos en el 2008), déficit que pudo ser parcialmente resarcido por la administración de de las cuentas de capital de trabajo, lo que permitió en el año 2009 tener una generación neta actividades de operación de \$473.2 millones de pesos (\$637.0 millones de pesos en el 2008). En la sección anterior (ii) “*Situación financiera, liquidez y recursos de capital*”, se indica un mayor detalle de las variaciones observadas en los flujos consolidados de la Compañía, que permite analizar los conceptos que conforman las variaciones netas en el rubro de efectivo y equivalentes.

Las cuentas por cobrar se integran básicamente de créditos otorgados a agencias de viaje, líneas aéreas, clientes directos y transacciones liquidadas a través de tarjetas de crédito, que en cualquier caso están asociadas a los movimientos observados en las cuentas respectivas de ingresos operativos, principalmente en lo relativo a ingreso pasajeros. Ver Sección “4(d)(i) *Información Financiera – Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora – Resultados de la operación*”. Dentro de este rubro, las variaciones observadas en el rubro de cuentas por cobrar en el año 2010 versus el año 2009, representa el patrón de incremento en ventas generadas por un mayor número de pasajeros, que por otro lado mantiene el índice de días ingresos pasajeros promedio.

Pasivos

Al 31 de diciembre de 2010, los pasivos totales de la Compañía ascendían a \$14,115.7 millones de pesos, comparado con \$14,038.4 millones de pesos registrados durante 2009 y \$13,320.0 millones de pesos registrados durante 2008. Esta variación de 0.6% entre los pasivos de 2010 y los de 2009 se debe principalmente al incremento en la transportación vendida no utilizada (Ver la sección (e) *Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas*). El número de pasajeros transportados en servicio regular durante 2010 registró un incremento de 13.1% con relación a los pasajeros transportados durante 2009, lo cual es equivalente a 1.31 millones de pasajeros más en el período enero-diciembre 2010 versus 2009. El incremento significativo en el número de pasajeros ha generado un aumento en el monto de transportación vendida no utilizada, la cual se registra como un pasivo en la contabilidad de la Sociedad. Estas variaciones en el número de pasajeros, año – año y la recuperación en el precio promedio en las tarifa aéreas que pueda observarse, por lo tanto modifican el saldo de la transportación vendida no utilizada al final de cada período, que sin embargo, medida por los días de ingresos pasajero promedio del año, ha permanecido sin variaciones significativas (por ejemplo 30 días ingreso pasajero promedio para el año 2010).

Debido a la situación observada en la industria en el año 2009, la Compañía entró en un período de renegociación con algunos de sus proveedores, principalmente con arrendadores de aeronaves, lo cual concluyó en el mismo año 2009. Como resultado de dichas negociaciones, se establecieron entre otros calendarios de pagos, cuyos últimos vencimientos en algunos casos van hasta el año 2014. Este tipo de pasivos se presentan como parte del rubro de gastos acumulados, otros impuestos y otras cuentas por pagar en los estados financieros, lo que generó un incremento importante de esta deuda con acreedores entre el 2009 y el 2008, el cual disminuye conforme a la calendarización de pagos programados al cierre del 2010. Dentro del rubro de gastos acumulados, otros impuestos y otras cuentas por pagar, se incluyen conceptos tales como el Impuesto al Valor Agregado y otro tipo de retenciones

de impuestos o contribuciones directas que la Compañía entera a distintas autoridades; la Emisora se encuentra al corriente en el pago de sus obligaciones fiscales.

Por lo que respecta a la reserva para devolución de aviones y equipo de vuelo, ésta se registra con base en estudios técnicos y cálculos actuariales realizados por un tercero, con el propósito de reconocer durante la vigencia de cada contrato el gasto en que se incurrirá para cumplir con lo contractualmente establecido respecto del estado en que se deben regresar dichas aeronaves. Los saldos a largo plazo de dicha reserva al 31 de diciembre 2010, 2009 y 2008 ascienden a \$838 millones de pesos, \$494.5 millones de pesos y \$154.1 millones de pesos, respectivamente. Los pasivos de la Compañía incluyen créditos relevantes contratados por sus subsidiarias. *Ver Sección “4(c)Información Financiera – Informe de Créditos Relevantes”*.

Activos

Durante 2010, la Compañía realizó inversiones en propiedades y equipo por \$327.8 millones de pesos, comparada con \$306.8 millones de pesos durante 2009, y disminuciones ocasionadas principalmente por el ajuste a valor de moneda funcional, así como la baja de una aeronave a través de una operación de venta y arrendamiento de regreso (“*Sale and Lease Back*”). En el año 2009 las inversiones más importantes en las propiedades y equipo, se representaron principalmente por la reconfiguración y estandarización de equipo de vuelo, representados estos conceptos por la modificación de cabinas de equipos Boeing B767 en cuanto a instalación de asientos minipod en su clase premier. La inversión realizada en estos rubros de estandarización y reconfiguración de equipo de vuelo, en el año 2009 fue de \$102 millones de pesos.

Mediante acuerdo celebrado el 26 de febrero 2010, la subsidiaria Aerosys, compañía tenedora de Sabre vendió la totalidad de las acciones representativas del capital social que mantenía en esta última, y que constituía el mayor activo de Aerosys. Al 31 de diciembre 2009, y por el año terminado en esa fecha, los activos netos incorporados en los estados financieros consolidados y la pérdida neta de participación controladora en Sabre fueron de \$222.6 millones de pesos y \$4.6 millones de pesos respectivamente.

Honorarios y dividendos de las subsidiarias

Grupo Aeroméxico podría recibir en el futuro dividendos o reembolsos de capital de sus subsidiarias, de acuerdo con sus propias necesidades, sujeto a ciertas restricciones establecidas en la ley a los estatutos de sus subsidiarias y a limitaciones financieras contenidas en contratos de los que la Sociedad y sus subsidiarias forman parte⁶⁷.

Políticas que rigen la tesorería

Grupo Aeroméxico cuenta con una política que rige la inversión de excedentes de efectivo de todas las empresas que forman parte del Grupo. Los objetivos de esta política son optimizar el rendimiento, garantizar la disponibilidad de efectivo y minimizar el riesgo asociado a la inversión.

Para el cumplimiento de los objetivos descritos, la política establece lineamientos relativos al saldo mínimo que debe mantenerse, la mezcla de monedas en las que pueden mantenerse las inversiones, así como para los instrumentos, plazos, contrapartes y riesgo crediticio.

Monedas en que se mantiene el efectivo o inversiones temporales de la Emisora

Al 31 de diciembre de 2010, la Compañía mantiene sus reservas de efectivo e inversiones temporales aproximadamente en un 70% en Pesos y en un 30% en Dólares.

⁶⁷ Por ejemplo, bajo el crédito en dólares, garantizado con la cobranza por ventas hechas en México a través de tarjetas de crédito, referido en la sección “4(c)Información Financiera – Informe de Créditos Relevantes”.

(iii) Control interno

Todas y cada una de las empresas de Grupo Aeroméxico cuentan con un sistema de control interno individual dependiendo del tipo de sus operaciones, así como con un departamento de auditoría interna que se encarga de supervisar que se cumplan adecuadamente los controles establecidos.

A nivel corporativo se cuenta con políticas contables, administrativas y de control interno que rigen a las empresas y marcan las bases del control interno de Grupo Aeroméxico. Ver “Sección 4(e) – Información Financiera – Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas”.

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de Grupo Aeroméxico es el órgano regulador del control interno de la Compañía. Sus funciones, establecidas en los estatutos de la Compañía, comprenden las siguientes: A) dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan conforme a los Estatutos; B) evaluar el desempeño de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como analizar el dictamen, opiniones, reportes o informes que elabore y suscriba el auditor externo. Para tal efecto, el Comité podrá requerir la presencia del citado auditor cuando lo estime conveniente, sin perjuicio de que deberá reunirse con este último por lo menos una vez al año; C) discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión, y con base en ello recomendar o no al Consejo de Administración su aprobación; D) informar al Consejo de Administración la situación que guarda el sistema de control interno y auditoría interna de la sociedad o de las personas morales que esta controle, incluyendo las irregularidades que, en su caso, detecte; E) elaborar la opinión a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la LMV y someterla a consideración del Consejo de Administración para su posterior presentación a la asamblea de accionistas, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo. Dicha opinión deberá señalar, por lo menos: 1. Si las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuados y suficientes tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma. 2. Si dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el director general. 3. Si como consecuencia de los numerales 1 y 2 anteriores, la información presentada por el director general refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados de la Sociedad; F) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el artículo 28, fracción IV, incisos d) y e) de la LMV; G) presentar recomendaciones al Comité de Nominaciones y Compensaciones respecto de la remoción de miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, y sus subsidiarias, así como de los funcionarios de éstas por violaciones a lo dispuesto en los estatutos sociales de la Sociedad o en cualquier ordenamiento legal aplicable a la Sociedad; H) vigilar que las operaciones a que hacen referencia los artículos 28, fracción III y 47 de la LMV, se lleven a cabo ajustándose a lo previsto al efecto en dichos preceptos, así como a las políticas derivadas de los mismos; I) solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera; J) requerir a los directivos relevantes y demás empleados de la Sociedad o de las personas morales que ésta controle, reportes relativos a la elaboración de la información financiera y de cualquier otro tipo que estime necesaria para el ejercicio de sus funciones; K) investigar los posibles incumplimientos de los que tenga conocimiento, a las operaciones, lineamientos y políticas de operación, sistema de control interno y auditoría interna y registro contable, ya sea de la propia Sociedad o de las personas morales que ésta controle, para lo cual deberá realizar un examen de la documentación, registros y demás evidencias comprobatorias, en el grado y extensión que sean necesarios para efectuar dicha vigilancia; L) recibir observaciones formuladas por accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados y, en general, de cualquier tercero, respecto de los asuntos a que se refiere el inciso anterior, así como realizar las acciones que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones; M) solicitar reuniones periódicas con los directivos relevantes, así como la entrega de cualquier tipo de información relacionada con el control interno y auditoría interna de la Sociedad o personas morales que esta controle; N) informar al Consejo de Administración de las irregularidades importantes detectadas con motivo del ejercicio de sus funciones y, en su caso, de las acciones correctivas adoptadas o proponer las que deban aplicarse; O) convocar a asambleas de accionistas y solicitar que se inserten en el orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes; P) vigilar que el director general de cumplimiento a los acuerdos de las asambleas de accionistas y del Consejo de administración de la Sociedad, conforme a las instrucciones que, en su caso, dicte la propia asamblea o el referido consejo; Q) vigilar que se establezcan mecanismos y controles internos que permitan verificar que los actos y operaciones de la Sociedad y de las personas morales que esta controle, se apeguen a la normativa aplicable, así como implementar metodologías que posibiliten revisar el cumplimiento de lo anterior; R) las demás que establezcan la LMV o los estatutos sociales; y S) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los

informes a que se refiere el artículo 28 fracción IV, incisos d) y e) de la LMV. Ver Sección “5(d) Administración – Estatutos Sociales y Otros Convenios”.

(e) Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas

La preparación de nuestros estados financieros consolidados requiere que la Administración de la Compañía efectúe estimaciones y suposiciones que afectan los importes registrados de activos y pasivos y la revelación de activos y pasivos contingentes a la fecha de los estados financieros consolidados, así como los importes registrados de ingresos y gastos consolidados durante el ejercicio. Los rubros importantes sujetos a estas estimaciones y suposiciones incluyen el valor en libros de las propiedades y equipo; las estimaciones de valuación de cuentas por cobrar, inventarios, activos por impuestos a la utilidad diferidos, transportación vendida no utilizada, reservas para devolución de aviones y los activos y pasivos relativos a obligaciones laborales; así como reserva para el programa de pasajero frecuente. Los resultados consolidados reales pueden diferir de estas estimaciones y suposiciones.

Para propósitos de revelación en las notas a los estados financieros consolidados, cuando se hace referencia a pesos o “\$”, se trata de miles de pesos mexicanos, y cuando se hace referencia a dólares, se trata de dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

Las políticas contables significativas aplicadas en la preparación de los estados financieros son las que se mencionan a continuación.

(i) Reserva para devolución de aviones

La Compañía registra con base en estudios técnicos y cálculos actuariales, una reserva para devolución de los aviones rentados, para reconocer durante la vigencia de cada contrato el gasto en que se incurrirá para cumplir con lo acordado contractualmente respecto del estado en que se deben regresar dichas aeronaves.

(ii) Programa de pasajero frecuente

De acuerdo con lo establecido en la NIF-8 “Supletoriedad”, Aeroméxico reconoce el pasivo por el valor razonable de premios otorgados y por redimir con motivo del programa denominado “Club Premier”. El pasivo se registra con base en las especificaciones señaladas en las NIIF a través del Comité de Interpretaciones de las Normas de Información Financiera en su interpretación 13 (CINIF-13) “Programas de Lealtad de Clientes”.

Bajo estos lineamientos, los premios se cuantifican a su valor razonable y se presentan como un pasivo que, conforme se vayan redimiendo en el futuro, representarán un ingreso para la Compañía.

En adición, los kilómetros de “Club Premier” son vendidos a otros socios comerciales para ser empleados en diversas actividades promocionales de estos últimos. Estos ingresos por la venta de kilómetros son originalmente registrados dentro del pasivo descrito en el párrafo anterior y reconocidos como ingresos al momento de su redención.

En los ingresos reconocidos en el estado de resultados consolidado se incluyen los premios al momento de su redención, así como el porcentaje de puntos que la Administración ha estimado que expiran, con base en el número de premios que han sido redimidos en relación al número total que se espera sean redimidos.

(iii) Transportación vendida no utilizada y reconocimientos del ingreso por pasajes

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada, que en el momento en que se proporciona el servicio de transportación, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo es reducida. De esta manera, las variaciones en la cuenta de pasivo están asociadas a los movimientos observados en las cuentas respectivas de ingreso pasajeros. La cuenta de pasivo es también disminuida por los servicios prestados por otras aerolíneas (vendidos a través de Aeroméxico) y por los boletos reembolsados. Las comisiones pagadas por venta de boletos son reconocidas en resultados en la misma proporción que el ingreso por transportación.

La Compañía, como parte de su política de reconocimiento de ingresos, identifica aquellos boletos domésticos que ya fueron utilizados parcialmente y que sus tarifas son no reembolsables. Por otro lado, también distingue los boletos internacionales cuyo primer tramo ya fue utilizado, que sin embargo el cupón de regreso no ha sido empleado y su fecha fijada de vuelo conforme al itinerario ya transcurrió.

En ambos casos, se reconoce por dichos cupones no utilizados, el ingreso correspondiente como si se tratase de un tramo volado.

Las cuentas por cobrar se integran básicamente de créditos otorgados a agencias de viaje, líneas aéreas, clientes directos y transacciones liquidadas a través de tarjetas de crédito, que en cualquier caso están asociadas a los movimientos observados en las cuentas respectivas de ingresos operativos, principalmente en lo relativo a ingreso pasajeros.

Las estimaciones para pérdidas en la recuperación de cuentas por cobrar se registran con base en análisis y estimaciones de la Administración.

(iv) Contingencias

Las obligaciones o pérdidas importantes relacionadas con contingencias se reconocen cuando es probable que sus efectos se materialicen y existan elementos razonables para su cuantificación. Si no existen estos elementos razonables, se incluye su revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros consolidados. Los ingresos, utilidades o activos contingentes se reconocen hasta el momento en que existe certeza de su realización.

(v) Deterioro del valor de recuperación de propiedades y equipo y otros activos de larga duración

La Compañía evalúa periódicamente los valores netos en libros de las propiedades y equipo y otros activos de larga duración, para determinar la existencia de indicios de que dichos valores exceden su valor de recuperación. El valor de recuperación representa el monto de los ingresos netos potenciales que se espera razonablemente obtener como consecuencia de la utilización o realización de dichos activos. Si se determina que los valores netos en libros exceden su valor de recuperación, la Compañía registra las estimaciones necesarias para reducirlos a su valor de recuperación.

5) ADMINISTRACIÓN

(a) Auditores externos

Durante los últimos tres ejercicios, KPMG Cárdenas Dosal, S.C. ha dictaminado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico y Subsidiarias. Adicionalmente, durante este mismo período de tres años, los auditores externos independientes de la Compañía no han emitido opiniones con salvedades, opiniones negativas, ni se han abstenido de emitir opinión alguna respecto de los estados financieros de la Compañía.

Los auditores externos de la Compañía fueron designados por el Consejo de Administración tomando en cuenta su experiencia, calidad y estándares de servicio. Al adoptar el régimen de una sociedad anónima bursátil, los auditores externos de la Compañía serán designados por el Consejo de Administración, previa opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias con base en los factores antes mencionados. Asimismo, el Consejo de Administración debe ratificar, con la recomendación del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, la designación de los auditores externos anualmente.

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2010, los auditores externos independientes no prestaron servicios diferentes a los de la auditoría a Grupo Aeroméxico y subsidiarias.

(b) Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés

En el curso normal de nuestros negocios y en el futuro podríamos participar en distintas operaciones con nuestros accionistas y con sociedades propiedad de, o controladas por, o afiliadas a, directa o indirectamente a la Compañía o nuestros accionistas, sujeto, en su caso, a la aprobación del Consejo de Administración. Todas las operaciones con partes relacionadas se han llevado a cabo en el curso normal de las operaciones de negocios de la Compañía, en términos y condiciones de operaciones entre partes no relacionadas y cumplen con la legislación aplicable, es decir, en términos de mercado. En el 2010, tuvimos ingresos con partes relacionadas por \$637 millones de pesos y gastos por \$445 millones de pesos.

Para mayor descripción de ciertas operaciones importantes entre la Compañía y partes relacionadas en 2008, 2009 y 2010, ver nuestros Estados Financieros Auditados, en los cuales la nota (6) detalla estas operaciones.

Conforme a lo requerido por la LMV, el Consejo de Administración la Compañía deberá aprobar las operaciones que se llegaren a celebrar con los accionistas de la Compañía y/o con sus respectivas afiliadas, después de escuchar la opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y, en ciertos casos, después de obtener las opiniones de expertos independientes.

(c) Administradores y accionistas

Consejo de Administración

Los Estatutos de la Compañía señalan que la administración de la misma estará a cargo de un Consejo de Administración integrado por un mínimo de 5 (cinco) y un máximo de 21 (veintiún) miembros propietarios y sus respectivos suplentes, según lo determine la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, quien los designará. En todo caso, del número de consejeros que integran el Consejo de Administración, por lo menos el 25% deberán ser Consejeros Independientes, en el entendido de que sus respectivos suplentes deberán tener el mismo carácter. Cuando menos la mayoría de los Consejeros que integren el Consejo de Administración deberán ser de nacionalidad mexicana. En ningún caso podrán ser Consejeros las personas que hubieran desempeñado el cargo de auditor externo de la Sociedad o de alguna de las personas morales que integren el grupo empresarial al que pertenece la Sociedad, durante los 12 meses inmediatos anteriores a la fecha del nombramiento.

Obligaciones y Poderes del Consejo de Administración conforme a Estatutos

El Consejo de Administración tiene la representación legal de la Sociedad y goza de las más amplias facultades y poderes para realizar todas las operaciones inherentes al objeto social, salvo las encomendadas expresamente a la Asamblea General de Accionistas. De conformidad con los estatutos de la Sociedad, el Consejo de Administración tendrá las siguientes obligaciones y poderes:

A) Obligaciones del Consejo de Administración

- (a) Establecer las estrategias generales para la conducción de los negocios de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle.
- (b) Vigilar la gestión y conducción de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle, considerando la relevancia que tengan estas últimas en la situación financiera, administrativa y jurídica de la Sociedad, así como el desempeño de los Directivos Relevantes.
- (c) Aprobar, con la previa opinión del Comité que sea competente:
 - (i) Las políticas y lineamientos para el uso o goce de los bienes que integren el patrimonio de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle, por parte de personas relacionadas.
 - (ii) Las operaciones, cada una en lo individual, con personas relacionadas, que pretenda celebrar la Sociedad o las personas morales que ésta controle.

No requerirán aprobación del Consejo de Administración, las operaciones que a continuación se señalan, siempre que se apeguen a las políticas y lineamientos que al efecto apruebe el Consejo de Administración:

- (x) Las operaciones que en razón de su cuantía carezcan de relevancia para la Sociedad o personas morales que ésta controle;
 - (y) Las operaciones que se realicen entre la Sociedad y las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa o entre cualquiera de éstas, siempre que (1) sean del giro ordinario o habitual del negocio, y (2) se consideren hechas a precios de mercado o soportadas en valuaciones realizadas por agentes externos especialistas; y
 - (z) Las operaciones que se realicen con empleados, siempre que se lleven a cabo en las mismas condiciones que con cualquier cliente o como resultado de prestaciones laborales de carácter general.
- (iii) Las operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, que por sus características puedan considerarse como una sola operación y que pretendan llevarse a cabo por la Sociedad o las personas morales que ésta controle, en el lapso de un ejercicio social, cuando sean inusuales o no recurrentes, o bien, su importe represente, con base en cifras correspondientes al cierre del trimestre inmediato anterior en cualquiera de los supuestos siguientes:
 - 1. La adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior al 5% (cinco por ciento) de los activos consolidados de la Sociedad.
 - 2. El otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% (cinco por ciento) de los activos consolidados de la Sociedad.

Quedan exceptuadas las inversiones en valores de deuda o en instrumentos bancarios, siempre que se realicen conforme a las políticas que al efecto apruebe el propio Consejo de Administración.

(iv) El nombramiento, elección y, en su caso, destitución del Director General de la Sociedad y su retribución integral, así como las políticas para la designación y retribución integral de los demás Directivos Relevantes.

- (v) Las políticas para el otorgamiento de mutuos, préstamos o cualquier tipo de créditos o garantías a personas relacionadas.
- (vi) Las dispensas para que un Consejero, Directivo Relevante o persona con poder de mando, aproveche oportunidades de negocio para sí o en favor de terceros, que correspondan a la Sociedad o a las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa. Las dispensas por transacciones cuyo importe sea menor al mencionado en el inciso (iii) anterior, podrán delegarse en el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias.
- (vii) Los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle.
- (viii) Las políticas contables de la Sociedad, ajustándose a los principios de contabilidad reconocidos o expedidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores mediante disposiciones de carácter general.
- (ix) Los estados financieros de la Sociedad.
- (x) La contratación de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa y, en su caso, de servicios adicionales o complementarios a los de auditoría externa.

Cuando las determinaciones del Consejo de Administración no sean acordes con las opiniones que le proporcione el Comité correspondiente, el citado Comité deberá instruir al Director General revelar tal circunstancia al público inversionista, a través de la bolsa de valores en que coticen las acciones de la Sociedad o los títulos de crédito que las representen, ajustándose a los términos y condiciones que dicha bolsa establezca en su reglamento interior.

- (d) Presentar a la Asamblea General de Accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:
 - (i) Los informes a que se refiere el artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores.
 - (ii) El informe que el Director General elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores, acompañado del dictamen del Auditor Externo.
 - (iii) La opinión del Consejo de Administración sobre el contenido del informe del Director General a que se refiere el inciso anterior.
 - (iv) El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.
 - (v) El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en la Ley del Mercado de Valores.
- (e) Dar seguimiento a los principales riesgos a los que está expuesta la Sociedad y personas morales que ésta controle, identificados con base en la información presentada por el Comité de Auditoría

y Prácticas Societarias, el Director General y la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como a los sistemas de contabilidad, control interno y auditoría interna, registro, archivo o información, de éstas y aquella, lo que podrá llevar a cabo por conducto del Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias.

- (f) Aprobar las políticas de información y comunicación con los accionistas y el mercado, así como con los Consejeros y Directivos Relevantes, para dar cumplimiento a lo previsto en la Ley del Mercado de Valores.
- (g) Determinar las acciones que correspondan a fin de subsanar las irregularidades que sean de su conocimiento e instrumentar las medidas correctivas correspondientes.
- (h) Establecer los términos y condiciones a los que se ajustará el Director General en el ejercicio de sus facultades de actos de dominio.
- (i) Ordenar al Director General la revelación al público de los eventos relevantes de que tenga conocimiento. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación del Director General a que hace referencia el artículo 44, fracción V de la Ley del Mercado de Valores.
- (j) Vigilar y exigir el cumplimiento de los acuerdos de las Asambleas de Accionistas, lo cual podrá llevar a cabo a través del Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias.
- (k) Determinar el sentido en que deberán ser emitidos los votos correspondientes a las acciones propiedad de la Sociedad, en las asambleas ordinarias, extraordinarias y especiales de accionistas de las sociedades en que la Sociedad sea titular de la mayoría de las acciones;
- (l) Sin perjuicio de lo establecido en el Artículo Cuadragésimo Primero de los estatutos sociales, podrá establecer los demás comités o comisiones especiales que considere necesarios para el desarrollo de las operaciones de la Sociedad, fijando, en su caso, las facultades y obligaciones de tales comités o comisiones, determinar el número de miembros que los integren y las reglas que rijan su funcionamiento. Dichos comités o comisiones no tendrán facultades que conforme a la Ley o a los estatutos de la Sociedad correspondan en forma exclusiva a la Asamblea General de Accionistas o al Consejo de Administración;
- (m) En general, para llevar a cabo todos los actos autorizados por los estatutos de la Sociedad o que sean consecuencia de éstos.

B) Poderes del Consejo de Administración

El Consejo de Administración está investido en forma enunciativa más no limitativamente de las siguientes facultades o poderes:

- (a) General para pleitos y cobranzas con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusula especial de acuerdo con la Ley, sin limitación alguna, en los términos de lo establecido en el párrafo primero del artículo 2554 del Código Civil para el Distrito Federal, de sus correlativos de los Códigos Civiles de las entidades de los Estados Unidos Mexicanos y del Código Civil Federal; estará por consiguiente facultado en forma enunciativa más no limitativa para presentar querellas, denuncias penales y otorgar perdones, para constituirse en parte ofendida o coadyuvante en los procedimientos penales; desistirse de las acciones que intentare y de juicios de amparo; para transigir, para someterse a arbitraje, para articular y absolver posiciones, para hacer cesión de bienes, para recusar jueces, recibir pagos y ejecutar todos los otros actos expresamente determinados por la Ley, entre los que se incluyen representar a la Sociedad ante autoridades judiciales y administrativas, civiles o penales, ante autoridades y tribunales del trabajo, y ante la Secretaría de Relaciones Exteriores para celebrar convenios con el Gobierno Federal, en los términos de las fracciones primera y cuarta del artículo 27 Constitucional. Ningún Consejero ni el Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad, ni el Director o Gerente General tendrá

facultad para desahogar la prueba confesional, por lo que están impedidos para absolver posiciones en todo juicio o procedimiento en que la Sociedad sea parte; las citadas facultades corresponderán en exclusiva a los apoderados de la Sociedad a quienes en forma expresa se les haya otorgado;

- (b) General para actos de administración y de dominio de acuerdo con lo establecido en los párrafos segundo y tercero del artículo 2554 del Código Civil para el Distrito Federal, de sus correlativos de los Códigos Civiles de las Entidades Federativas de los Estados Unidos Mexicanos y del Código Civil Federal.
- (c) Para actos de administración con facultades específicas en materia laboral, en los términos del artículo 2554, párrafos segundo y cuarto del Código Civil del Distrito Federal, de sus correlativos en los Códigos Civiles vigentes en las Entidades Federativas de los Estados Unidos Mexicanos y del Código Civil Federal, así como de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 11, 692 fracciones II y III, 786, 876 y demás relativos de la Ley Federal del Trabajo, para que comparezca en su carácter de administrador y por lo tanto como representante legal de la Sociedad, ante todas las autoridades del trabajo, relacionadas en el artículo 523 de la Ley Federal del Trabajo, así como ante el Instituto del Fondo Nacional para la Vivienda de los Trabajadores, Instituto Mexicano del Seguro Social y Fondo Nacional para el Consumo de los Trabajadores, en todos los asuntos relacionados con estas instituciones y demás organismos públicos, pudiendo deducir todas las acciones y derechos que correspondan a la Sociedad, con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusula especial conforme a la Ley, autorizándolos para que puedan comprometer en conciliación a la empresa, así como para que en representación de la misma dirijan las relaciones laborales de la Sociedad;
- (d) Para suscribir, otorgar, endosar y avalar toda clase de títulos de crédito, siempre y cuando sean para cumplir con el objeto social de la Sociedad, en los términos del artículo 9 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;
- (e) Para abrir y cancelar cuentas bancarias a nombre de la Sociedad, así como para hacer depósitos y girar contra ellas y designar personas que giren en contra de las mismas;
- (f) Facultad para otorgar y delegar poderes generales y especiales, revocar unos y otros y sustituirlos en todo o en parte, conforme a los poderes de que está investido, incluyendo expresamente la facultad para que las personas a quienes otorgue dichos poderes puedan, a su vez, delegar esta facultad, otorgarlos, delegarlos, sustituirlos o revocarlos, en todo o en parte en favor de terceros.

Consejeros

Conforme a lo señalado en las resoluciones unánimes de Accionistas de Grupo Aeroméxico de fecha 6 de abril de 2011, el Consejo de Administración de la Compañía está conformado por las siguientes personas:

Consejeros Propietarios		En el Consejo desde	Consejeros Suplentes		En el Consejo desde
1.	María Asunción Aramburuzabala Larregui	2007	1.	Ricardo Garza Bustamante	2007
2.	Javier Arrigunaga Gómez del Campo	2007	2.	Fernando Borja Mujica	2007
3.	José Luis Barraza González	2007	3.	José Antonio González Molina	2011
4.	Juan Francisco Beckman Vidal	2007	4.	Juan Domingo Beckman Legorreta	2007
5.	Henry Bremond Pellat	2007	5.	Madeleine Bremond Santacruz	2007
6.	Fernando Canales Clariond	2007	6.	Ma. del Consuelo Canales de Valdés	2007
7.	Marcelo Canales Clariond	2007	7.	Susana Canales de Odriozola	2007
8.	Andrés Conesa Labastida	2004	8.	Andrés Fuentes Martínez	2007
9.	Antonio Cosío Pando	2007	9.	Antonio Cosío Ariño	2007
10.	Valentín Díez Morodo	2007	10.	José Alfonso Cervantes y Riba	2007
11.	Luis De La Calle Pardo	2008	11.	Alberto Sepúlveda Cosío	2007

12. José Eduardo Nicolás Esteve Recolóns	2007	12. Jorge Esteve Recolóns	2007
13. Juan Fernando Franco Hernaíz	2007	13. Rodrigo Franco Hernández	2007
14. Eugenio Garza Herrera	2007	14. Juan Ignacio Garza Herrera	2007
15. Héctor Madero Rivero	2007	15. Robert Dotson Castrejón	2007
16. Ricardo Martín Bringas	2007	16. Carlos Eduardo Martín Bringas	2007
17. Francisco Medina Chávez	2007	17. Rómulo Farrera Escudero	2007
18. Maximino Salazar Nava	2007	18. Alejandro Salazar Mireles	2007
19. Fernando Quiroz Robles	2007	19. Rodrigo Riveroll Gómez	2011
20. Eduardo Tricio Haro	2007	20. José Antonio Tricio Haro	2007
21. Luis Enrique Chiapa Vivas	2011		

Los Consejeros Propietarios podrán ser suplidos, en sus ausencias temporales o definitivas, por su respectivo consejero suplente o por cualquier otro suplente, según lo determine la asamblea de accionistas de tiempo en tiempo, de conformidad con lo dispuesto por los Estatutos de la Compañía.

La totalidad de los miembros del Consejo de Administración de la Compañía, salvo por José Luis Barraza González y Andrés Conesa Labastida, quienes ocupan el cargo de Presidente y Director General, respectivamente, y Luis Enrique Chiapa Vivas, piloto de Aeroméxico Connect, califican como consejeros independientes en términos de lo dispuesto por el artículo 26 de la Ley del Mercado de Valores.

A continuación se presenta información respecto de los consejeros propietarios:

María Asunción Aramburuzabala Larregui es titulada en Contaduría Pública por el Instituto Tecnológico Autónomo de México. Obtuvo el Diploma en Niveles I y II de idioma Alemán por la Conferencia Permanente de los Ministros de Educación y Cultura de los estados federados (*Deutsche Sprachdiplom der Kulturministerkonferenz Erste Stufe, Zweite Stufe*). La trayectoria profesional de la Contadora Aramburuzabala incluye su participación en InverMéxico Casa de Bolsa en el área de Mercado de Capitales y en Tresalia Capital, desempeñándose en esta última como Directora General. Participa actualmente como Vicepresidente del Consejo de Administración y Vicepresidente del Comité Ejecutivo en Grupo Modelo; Vicepresidente del Consejo de Administración y Vicepresidente del Comité Ejecutivo en Diblo; Vocal de la Mesa Directiva en Filantropía Modelo; Consejero Propietario en Grupo Financiero Banamex; Consejero Propietario en Banco Nacional de México; Presidente del Consejo de KIO Networks; Consejero Propietario en Dirección de Fábricas; Presidente del Consejo de ABILIA Ingeniería Inmobiliaria; Presidente del Consejo de Red Universalia, S.A. de C.V.; Consejero Consultivo de la Escuela de Negocios del Instituto Tecnológico Autónomo de México; Consejero Propietario de Artega Automobil GmbH & Co. KG; Miembro Integrante del Sector Empresarial en Consejo Asesor para las Negociaciones Comerciales Internacionales en la Secretaría de Economía. La destacada trayectoria empresarial de la Contadora Aramburuzabala ha sido reconocida en distintos foros, obteniendo los siguientes reconocimientos: 2009 Woman of Achievement Award por la San Antonio Opera otorgado en San Antonio Texas en 2009; Trofeo a la Mujer Montblanc 2004 como Mujer de negocios del año por Montblanc México, otorgado en la Ciudad de México en 2004; Premio a la Mejor Imagen Empresarial por el Colegio de Consultores en Imagen Pública, otorgado en la Ciudad de México en 2004; Golden Plate Award, Academy of Achievement, otorgado en Chicago Illinois en 2004; Premio al Mérito Profesional en la Categoría Sector Privado por la Asociación Nacional de Exalumnos del ITAM, otorgado en la Ciudad de México en 2003; Premio a las Trece Líderes Mexicanas en la Categoría Empresaria, otorgado en la Ciudad de México en 2003; Mujer del Año por la Revista Expansión, otorgado en México, DF en el año 2000; Corporations That Make The Difference, International Women Forum, otorgado en Miami, Florida en 2000; Leading Women Entrepreneurs of the World por Star Group, otorgado en Montecarlo, Mónaco en 1998.

Javier Arrigunaga Gómez del Campo es Director General de Grupo Financiero Banamex, siendo responsable de los negocios de Banca Corporativa y de Inversión, Mercados, Tesorería y GTS en México. Es miembro de la Comisión Ejecutiva de Banamex. Sus áreas de responsabilidad incluyen además, Legal, Recursos Humanos, Investigación Económica, Relaciones Institucionales, Cumplimiento Normativo, Operaciones y Tecnología y Mercadotecnia para Banamex y Latinoamérica; así como también las fundaciones Fomento Social y Fomento Cultural Banamex y el Programa de Educación Financiera en México. Es miembro del Consejo de Administración de Grupo Financiero Banamex, de Banco Nacional de México y de Acciones y Valores Banamex. Anterior a su incorporación a Banamex, en el año 2002, el señor Arrigunaga fue embajador de México ante la

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), y previamente de desempeñó como Director General Jurídico en el Banco de México, Institución en la que trabajó durante 16 años.

José Luis Barraza González es Ingeniero Mecánico Administrador por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. Desarrolló estudios de Posgrado en Londres, Inglaterra y de Alta Dirección en el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresa. Obtuvo grado de Doctor Honoris Causa por La Academia Mexicana de Derecho Internacional. El Ingeniero Barraza cuenta con una trayectoria de más de 30 años en Comercio Internacional, Promoción y Desarrollo Industrial. Además de Presidente del Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A. de C.V., también es Presidente del Consejo de Administración de Proyectos Inmobiliarios Impulso, S.A. de C.V.; Optima, S.A. de C.V.; Administración de Servicios Óptima, S.A. de C.V.; Realiza y Asociados, S.C.; e Inmobiliaria Realiza, S.A. de C.V. Participa además como Consejero en diferentes Empresas así como Instituciones Financieras, Filantrópicas y de Competitividad. El Ing Barraza fue Presidente Nacional de la Confederación Patronal de la República Mexicana, S.P. (Coparmex) en el período 2003-2004, y del Consejo Coordinador Empresarial (CCE) durante 2004-2007.

Juan Francisco Beckmann Vidal es Contador Público graduado en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey donde también obtuvo el grado de Maestría en Administración. Su formación académica incluye diversos Seminarios de Alta Dirección en la Universidad de Stanford, California. Cuenta con una sobresaliente trayectoria en José Cuervo y sus Subsidiarias, empresa en donde después de haber ocupado diversos puestos en las áreas de operaciones (fábricas y campos de agave), finanzas, ventas y marketing, la división internacional y la Vice-Presidencia, en 1972 fue nombrado Presidente. Además de su cargo como Presidente y Socio de José Cuervo y sus Subsidiarias, se desempeña como Presidente de JB y Subsidiarias, esta última una empresa desarrolladora de Bienes y Raíces en México y Estados Unidos especializada en el desarrollo de oficinas. El Sr. Beckmann es miembro del Consejo Coordinador Empresarial, Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX); Consejo Mexicano de Comercio Exterior (COMCE); del Consejo Mexicano de Hombres de Negocios, A. C.; del Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (IMCO); de Banamex Grupo Financiero y de Grupo Peñoles, entre otros. También es patrono de la Asociación Adopte una Obra de Arte, A.C.; Antiguo Colegio de San Ildefonso; Museo Nacional de Arte, A.C. (MUNAL); Museo Dolores Olmedo; Papalote Museo del Niño; Fondo Mexicano para la Conservación de la Naturaleza, A.C.; Asociación a Favor de lo Mejor, A.C.; Hospital Infantil Federico Gómez; Operation Smile; Instituto Tecnológico de Monterrey en el D.F. y de la Fundación José Cuervo.

Henry Bremond Pellat es el actual Presidente del Consejo en El Puerto de Liverpool, S.A. de C.V. y Vicepresidente del Consejo en Grupo Aeroméxico. La trayectoria profesional del señor Bremond incluye su participación en el Hospital ABC donde fue Vicepresidente, en el Grupo Educativo Franco Mexicano en donde ocupó la Presidencia, la Fundación Mexicana Para la Salud de la cual fue Consejero y la COPARMEX, en la cual ocupó la Vicepresidencia. Actualmente participa como Consejero en Banamex - Citi Group y como Presidente en la Asociación Franco Mexicana Suiza y Belga de beneficencia, IAP. El señor Bremond es, además, Presidente de Hoteles y Condominios; Presidente de Tobanis (Holding) y Presidente de Inmobiliaria Bellamar

Fernando Canales Clariond es Licenciado en Derecho por la Escuela Libre de Derecho con grado de Maestría en Administración de Empresas otorgado por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. Su trayectoria académica incluye la Especialización en Lengua y Civilización Francesa en la Universidad Sorbona de París y la Especialización en Relaciones Industriales en el Instituto de Altos Estudios de la Haya, Holanda. El Lic. Canales Clariond cuenta con una importante trayectoria en la administración pública y privada. En el sector privado, se desempeñó como Presidente del Consejo de Administración de Grupo IMSA, empresa donde también ocupó la Dirección General de Corporativo Grupo IMSA, S.A. de C.V. Ha sido miembro de los Consejos de Administración de diversas empresas en los Estados Unidos, Colombia, Venezuela, Brasil, Argentina y Chile, propiedad de Grupo IMSA. También, ha sido integrante de los Consejos de Administración de diversas Instituciones de Crédito. En la Administración Pública ha sido Diputado Federal por mayoría por el I Distrito del Estado de Nuevo León en la LI Legislatura (1979 – 1981), Gobernador Constitucional del Estado de Nuevo León para el período de 1997 – 2003, Secretario de Economía del Gobierno Federal (2003 – 2005), Secretario de Energía del Gobierno Federal (2005 – 2006) (Por ministerio de Ley, Presidente de los Consejos de Administración de PEMEX, C.F.E. y Luz y Fuerza del Centro). En organizaciones no gubernamentales ha ocupado los cargos de Presidente de la Federación de Cámaras de Comercio de Nuevo León, Presidente de la Cámara de Comercio de Monterrey, Vicepresidente de la Confederación Nacional Mexicana de Cámaras de Comercio en

México, Consejero del Centro Patronal de Nuevo León, Miembro de la Asamblea del IMSS, Consejero Regional del INFONAVIT, Comisión Binacional EUA- México de la Fundación Ford, Consejero del Movimiento de Promoción Rural, A.C., Consejero del Consejo Coordinador Empresarial. El Lic. Canales Clariond es actualmente Presidente del Consejo de Administración de Corporación Finestra, S.A. de C.V. y Copresidente de Global Seawater, Inc.

Marcelo Canales Clariond es graduado en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey donde obtuvo el título de Ingeniero Industrial. En 1979 obtuvo el grado de maestría en Ingeniería Industrial por la Universidad de Stanford. Durante su trayectoria profesional en Grupo Imsa, una compañía con más de doce mil empleados, entre 1979 y 2007 ocupó diferentes puestos en el área de finanzas hasta llegar a ocupar la Presidencia en el Consejo Directivo. Posterior a la venta del negocio familiar, formó la compañía Profesionales en Tesorería, S.A. de C.V., una firma de inversión con posiciones minoritarias en diferentes empresas tanto medianas como pequeñas. El Ingeniero Canales Clariond es, además, miembro activo del Consejo de Valores Corporativos, S.A. de C.V.; Patrimonio, S.A. de C.V. y Red de Servicios Financieros, S.A. de C.V. El Ingeniero Canales Clariond también es consejero de Banamex Afore así como Consultor de la Región Norte de Banamex y miembro del Consejo de Telmex. En el área académica, es miembro del Consejo Ejecutivo de la Universidad de Monterrey y Presidente de Perfeccionamiento Integral, A.C. (organización no lucrativa). Adicionalmente, el Ing. Canales Clariond es el actual Presidente de Coparmex Nuevo León.

Andrés Conesa Labastida se ha desempeñado como Director General de Grupo Aeroméxico desde 2005. Estudió la Licenciatura en Economía en el Instituto Tecnológico Autónomo de México y el doctorado en Economía en el Massachusetts Institute of Technology (MIT). Para la realización de sus estudios de postgrado obtuvo las Becas Fulbright y Ford Mac Arthur. En 1997 fue galardonado con el Premio Nacional de Economía que otorga Banamex a nivel investigación (Doctorado). El Dr. Conesa tiene una amplia trayectoria en el sector de la aviación. En 2003 se desempeñó como miembro del Consejo de Administración de Cintra. Posteriormente, el 15 de diciembre de 2004, la Asamblea de Accionistas de Cintra (ahora Grupo Aeroméxico) lo nombró Presidente del Consejo de Administración de la empresa. El Dr. Conesa es miembro del Consejo de la IATA, así como miembro de los consejos de la ALTA y de Skyteam. Adicionalmente, se ha desempeñado como miembro de los Consejos de Administración de Aeromexpress, Alas de América y Seat. En su desarrollo profesional ha ocupado diversas posiciones dentro de la Administración Pública Federal entre las que destacan las siguientes: Coordinador de Asesores del Subsecretario de Hacienda y Crédito Público (1997-1998), Director General de Asuntos Hacendarios Internacionales de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (1998-2000). Posteriormente, fue nombrado Director General de Planeación Hacendaria de la misma Secretaría (2000-2003) y Jefe de la Unidad de Crédito Público de la misma Secretaría (2003-2004).

Antonio Cosío Pando es originario de la Ciudad de México y cuenta con estudios superiores de Ingeniería en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. Actualmente el Ingeniero Cosío es Vicepresidente del Consejo de Administración de Grupo Hotelero Brisas, S.A. de C.V.; Gerente General de Compañía Industrial de Tepeji del Río, S.A. de C.V.; Consejero de Bodegas Santo Tomás, S.A. de C.V.; Consejero de Inbursa, S.A.B.; Consejero de Grupo Carso, S.A.B. de C.V. y Consejero de Telmex, S.A.B. de C.V.

Valentín Díez Morodo es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Iberoamericana (Ciudad de México), habiendo sido el primer graduado en dicha carrera; dentro de su formación académica cuenta con cursos de posgrado en Mercadotecnia, Ventas y Administración de Personal en la Universidad de Michigan en Ann Arbor. El Lic. Díez Morodo actualmente es Vicepresidente del Consejo de Administración de Grupo Modelo, S.A.B. de C.V., ampliamente reconocido como el artífice del éxito en el Mercado Internacional para las cervezas Modelo, así como, Vicepresidente del Consejo de Administración de Kimberly Clark de México, S.A.B. de C.V. El Lic. Díez Morodo también es miembro del Consejo de Administración de importantes empresas entre las que destacan: Grupo Financiero Banamex, S.A. de C.V.; Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V.; International Advisory Board Citigroup, Inc.; ALFA, S.A.B. de C.V.; Grupo México, S.A.B. de C.V.; Grupo Kuo, S.A.B. de C.V.; Grupo Dine, S.A.B. de C.V.; Mexichem, S.A.B. de C.V.; ProMéxico; Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. (Bancomext); Zara México, S.A. de C.V.; Telefónica México, S.A. de C.V.; OHL de México, S.A.B. de C.V.; Bodegas Vega Sicilia, S.A.; Instituto de Empresa, Madrid. Otros cargos que ocupa el Lic. Díez Morodo son: Presidente del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología, A.C. (COMCE) y Presidente del Comité Bilateral México-España del mismo organismo. Es miembro del Consejo Mexicano de Hombres de Negocios y Presidente del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). El Lic. Díez Morodo es también Presidente de la Asamblea de Asociados de la Universidad Iberoamericana, A.C. (UIAC).

Luis De La Calle Pardo Estudió la licenciatura en Economía en el Instituto Tecnológico Autónomo de México, ITAM, y obtuvo sus grados de maestría y doctorado en Economía en la Universidad de Virginia. El doctor de la Calle cuenta con amplia experiencia docente y ha impartido el seminario en Economía de México en el ITAM. Tiene una amplia lista de artículos publicados y quincenalmente publica su columna “¿Qué más?” en el periódico El Universal. En el ámbito empresarial, el doctor de la Calle es Director General y socio fundador de De la Calle, Madrazo, Mancera, S. C. (CMM), donde es responsable de la administración y operación de la empresa, además de aportar a los clientes su comprensión de la economía, los procesos reglamentarios y los asuntos relacionados con el comercio internacional. Anteriormente ocupó la Dirección General de Public Strategies de México, Inc. En su trayectoria profesional, el doctor de la Calle ha tenido participación en: El Semanario como Consejero Propietario; Acciones y Valores Banamex como Consejero independiente suplente; Cintra como Consejero independiente y Presidente del Comité de Compensaciones; Consejo Mexicano de Macroeconomía y Salud como Consejero y Coordinador de Bienes Públicos; Metrofinanciera como Consejero; Institute of Public Council on Agriculture Food and Trade como Consejero; Miembro del Institute of Public Policies and Development Studies, Universidad de las Américas, Puebla; Consejo Mexicano de Asuntos Internacionales como Consejero Vicepresidente; la Comisión Intersecretarial de Bioseguridad y Organismos Genéticamente Modificados como Consejero; Comisión Intersecretarial contra la Piratería como Director Ejecutivo. El doctor de la Calle actualmente tiene participación en: el Instituto Mexicano para la Competitividad como Consejero independiente; el Comité bilateral México-Estados Unidos, del Consejo Mexicano de Comercio Exterior donde se desempeña como Vicepresidente; Holcim Apasco donde es Consejero Independiente; Global Industries como Consejero Independiente; Grupo Modelo como Consejero; Miembro del Grupo de trabajo independiente para América del Norte del Council on Foreign Relations, the Canadian Council of Chief Executives y el Consejo Mexicano de Asuntos Internacionales y; Apoyo Inmobiliario donde es Consejero. Previo a su trabajo en el sector privado, el doctor de la Calle fungió como subsecretario de Negociaciones Comerciales Internacionales en la Secretaría de Economía de México, puesto al que fue designado tanto por el ex-presidente Vicente Fox como por el ex-presidente Ernesto Zedillo. En este cargo, encabezó las negociaciones de México para los acuerdos de libre comercio bilaterales y las negociaciones regionales y multilaterales en la Organización Mundial del Comercio. En esta capacidad fungió como consejero permanente de Pemex Exploración y Producción y de la Comisión Nacional Forestal y como secretario ejecutivo de la Comisión Nacional de Inversión Extranjera. Antes de ser nombrado subsecretario, Luis de la Calle fue Ministro para Asuntos Comerciales de la Embajada de México en Washington, D.C., puesto desde el cual jugó un papel fundamental en el diseño, promoción e implementación del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, TLCAN. Luis de la Calle también laboró en el Banco Mundial como economista de país para las repúblicas Checa y Eslovaca y para Polonia y el antiguo Zaire. El doctor de la Calle imparte conferencias en todo el mundo sobre comercio internacional, la economía mexicana y otros campos de investigación académica.

José Eduardo Nicolás Esteve Recolons es egresado del Programa Profesional de Arquitectura (*Bachelor of Architecture*) de la University of Notre Dame, obtuvo el grado de Maestría en Administración de Empresas (MBA) por la Southern Methodist University (SMU) y participó en el Programa de Perfeccionamiento de Alta Dirección de Empresa (AD) en el Instituto Panamericano de Alta Dirección (IPADE). Su trayectoria profesional incluye distintas empresas inmobiliarias y de arquitectura; Banco Internacional, S.A. (BITAL), donde comenzó como Subdirector de Inmobiliarias y posteriormente fue Director de esa misma área. También en Banco Internacional, fue Director Ejecutivo de Recursos Materiales e Inmobiliarias y Director Ejecutivo de Banca Comercial en la Zona Metropolitana. En HSBC ocupó la Dirección Ejecutiva de Servicios Financieros Personales en la Zona Metropolitana y, tres años después, la Dirección Ejecutiva de Servicios Financieros Personales a Nivel Nacional. Actualmente es Director General de Comercial del Bosque, S.A., empresa dedicada a inversiones inmobiliarias. El arquitecto Esteve Recolons participó en el Consejo de Administración de Grupo Financiero Bital y en Banco Internacional. Actualmente es Miembro de los Consejos de Administración en: Crédito Real, S.A. de C.V.; Consorcio Inmobiliario Promotor, S.A. de C.V. y; MABE, S.A.

Juan Fernando Franco Hernáiz es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac y ha atendido Seminarios en Alimentos y Seminarios en Administración, Economía y Finanzas. Con una sólida experiencia de nueve años en el sector alimenticio, su trayectoria profesional incluye el cargo de Director General y Consejero de Holdacciones S.A. de C.V (empresa de alimentos/restaurante). También dentro del ramo de alimentos, el Lic. Franco ha participado en Grupo Piscimex. Enriquece su trayectoria la participación que ha tenido en el ramo de bienes raíces en la Compañía Actividades Integradas. En Grupo Aeroméxico participa también como miembro del Comité de Finanzas. Actualmente se desempeña en el área de Administración y Finanzas, así como en el área comercial.

Eugenio Garza Herrera es Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, con grado de Maestría en Administración (MBA) obtenido en A.B. Freeman School of Business de Tulane University. Además de ser Presidente del Consejo de Administración y Director General de XIGNUX, S.A. de C.V., el Lic. Garza Herrera también es Presidente del Consejo de Administración de Prolec-GE y miembro de los Consejos de Administración de Banco Nacional de México, S.A.; Minera Atlán, Grupo PROEZA y del Grupo LAMOSA. Adicionalmente, es Presidente del Consejo Mexicano de Hombres de Negocios, A.C.; Consejero del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM) y Presidente del Consejo de Directores de Ciudad de los Niños de Monterrey, A.B.P.

Héctor Madero Rivero estudió la Licenciatura en Administración de Empresas en el Instituto Tecnológico Autónomo de México. Con una sólida trayectoria en el ámbito financiero, el Lic. Madero se ha desempeñado como Gerente de Mercado de Dinero en Inverlat Casa de Bolsa, Vicepresidente Inverlat Internacional (US Broker Dealer) en Inverlat Securities N.Y. y después como Presidente de Inverlat Internacional. Tras su paso como Presidente de Bursamex Inc (US Borker Dealer) y Director General Adjunto de Área Internacional y Mercado de Capitales en Bursamex Casa de Bolsa, desde 1996 se desempeña como Director General de Actinver, Casa de Bolsa S.A.

Ricardo Martín Bringas es egresado de la Licenciatura en Sistemas Computacionales del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. Durante su trayectoria profesional se ha desempeñado en cargos directivos en las áreas de administración, finanzas y sistemas de diversas empresas, tales como Organización Soriana, La Ciudad de París y Restaurantes Martín's. Desde 1991 es Director General y miembro del Consejo de Organización Soriana, empresa que ha tenido un notable crecimiento a partir de su liderazgo, fortaleciendo al Grupo en las principales ciudades de México. Ricardo Martín Bringas es, además, miembro del Consejo de Administración de Teléfonos de México, Vitro, Grupo Financiero Banamex, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, Consejo Mexicano de Hombres de Negocios, Grupo de Empresarios de Nuevo León, Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales (ANTAD).

Francisco Medina Chavez es Contador Público egresado de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, en la cual fue reconocido como mejor estudiante de la Universidad Michoacana de su generación y miembro del grupo de los mejores estudiantes de México. Presidente y Director General de Grupo Fame, el cual agrupa empresas dedicadas a la venta de automóviles y refacciones así como empresas de servicios financieros y de proyectos inmobiliarios e inversiones varias. El Contador Medina Chávez es Consejero de Telmex Internacional, Miembro de la Comisión Ejecutiva de Aeroméxico, Consejero nacional de Banamex Citi Group y Presidente del Consejo de Banamex Citi Group en Michoacán. Fue fundador y Presidente del Consejo Michoacano de Hombres de Negocios, del cual es actual consejero. Es miembro del grupo G-21, el cual es un grupo empresarial a nivel nacional. El Contador Medina Chavez fue galardonado con la preseña José Tocaven, máximo reconocimiento estatal-empresarial. Ha tenido participación activa en la vida política de Michoacán, como asesor del Gobernador durante la administración de Eduardo Villaseñor, como Consejero Ciudadano del Instituto Electoral de Michoacán y como miembro del equipo de campaña del actual presidente de México.

Fernando Quiroz Robles es ViceChairman de la Comisión Ejecutiva de ICG de Citigroup. Es miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Financiero Banamex. También es miembro de los Consejos de Administración de Grupo Financiero Banamex y Banamex. Es Chairman de Acciones y Valores Banamex (Accival). Es miembro del Directorio de Banco de Chile.

Maximino Salazar Nava es Ingeniero Mecánico egresado de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del Instituto Politécnico Nacional. La trayectoria profesional del Ingeniero Salazar incluye su participación en Alcomex, S.A., en el área de ventas; en Sociedades de Electromecánica, S.A., también en el área de ventas y; Grupo Acero Hylsa (actualmente Grupo Alfa) donde se encargó del área de Relaciones Públicas, Promoción y Publicidad. Desde hace más de cuarenta años el Ing. Salazar se ha dedicado al desarrollo de negocios en distintas áreas de actividad industrial, entre las que se incluyen la ganadería y la construcción. En los últimos treinta y cinco años ha participado activamente en el Mercado Bursátil como inversionista a través de varias Casas de Bolsa. Ha sido consejero de Bancomer en la Zona Norte y actualmente es Miembro del Consejo de Administración de Casa de Bolsa Arka, S.A. de C.V.; Consejero de Banamex en la Zona Norte y Presidente del Consejo de Administración del Fraccionamiento del Pedregal en la Ciudad de Puebla.

Eduardo Tricio Haro es Ingeniero Agrónomo por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. El Ing. Tricio Haro es Presidente del Consejo de Administración del Grupo LALA y miembro del Consejo de Administración de otras importantes empresas que incluyen a Teléfonos de México, Grupo Financiero Banamex, Bolsa Mexicana de Valores, Mexichem, Grupo Industrial Saltillo, así como el Consejo Mexicano de Hombres de Negocios. Es miembro del Consejo Regional del Banco de México, Consejero del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, de la Universidad de Cantabria y del Hospital Infantil de México. También es Presidente de la Fundación LALA, A.C. entre otras organizaciones sociales y filantrópicas.

Luis Enrique Chiapa Vivas es originario de la Ciudad de México, estudió la carrera de Piloto Aviador Comercial de Ala Fija y cuenta, además, con estudios superiores de Licenciatura en Administración de Empresas por la Universidad Tecnológica de México. La trayectoria del Capitán Chiapa incluye posiciones de representación dentro de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México. El Capitán Chiapa actualmente ocupa la posición de Presidente de la Delegación de Aeroméxico.

Las empresas en las que los consejeros colaboran como ejecutivos principales o como miembros del consejo de administración, podrán tener relaciones en el curso ordinario de los negocios con la Emisora.

De igual forma, a continuación se presenta la información general del Secretario no-miembro y del Prosecretario no-miembro del Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.:

Rafael Robles Miaja es socio fundador del despacho de abogados Bufete Robles Miaja, S.C., en la Ciudad de México. Es egresado de la Escuela Libre de Derecho en la Ciudad de México, donde obtuvo el título de licenciado en derecho en 1990. Asimismo, realizó en la misma Escuela un Posgrado en Negocios Internacionales. El Lic. Robles es Secretario y miembro del Consejo de Administración de varias empresas, incluyendo Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., Teléfonos de México, S.A.B. de C.V., América Móvil, S.A.B. de C.V., Carso Global Telecom, S.A.B. de C.V., Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V., Barclays Bank México, S.A., Grupo Financiero Barclays México, S.A. de C.V., Barclays Capital Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Asigna Compensación y Liquidación, Indeval, MexDer, Mercado Mexicano de Derivados, S.A. de C.V., Contraparte Central de Valores de México, S.A. de C.V., así como de Fomento de Investigación y Cultura Superior, A.C., Consejo Coordinador Empresarial – Comité de Mejores Prácticas Corporativas y académico del Centro de Investigación y Docencia Económica, A.C.

Edmundo Olivares Dufío, Prosecretario no miembro del Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., estudió la Licenciatura en Derecho en el Instituto Tecnológico Autónomo de México, cuenta con una Maestría en Derecho Económico Internacional en la Universidad de Warwick, Inglaterra y un Diplomado en Derecho Ambiental por el Instituto Tecnológico Autónomo de México. En su desarrollo profesional ha ocupado los cargos de Coordinador Jurídico de Crédito Externo en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (1995-1997); Asociado de White & Case, S.C. (1997-1999 y 2000-2002), Director General Adjunto Jurídico de Protección al Ahorro en el Instituto para la Protección al Ahorro Bancario (1999 a 2000), Subdirector Jurídico de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. (2003-marzo 2004), a partir de abril de 2004 a la fecha se desempeña como Director Jurídico y Secretario del Consejo de Administración de Aerovías de México, S.A. de C.V.

Funcionarios de Primer Nivel

A continuación se presenta la lista de los actuales funcionarios de primer nivel, su principal ocupación, experiencia en el negocio, incluyendo otras direcciones que hayan ocupado, y sus años de servicio en su cargo actual.

Nombre	Posición
Andrés Conesa Labastida	Director General
Ricardo Sánchez Baker	Director de Finanzas
Abraham Zamora Torres	Director de Asuntos Corporativos

Raúl Mauricio Saenz Campos	Director de Operaciones
Sergio Allard Barroso	Director Comercial
Juan Rodríguez Castañeda	Director de Recursos Humanos
Edmundo Olivares Dufóo	Director Jurídico

Ricardo Sánchez Baker ha trabajado en Grupo Aeroméxico desde 2006. Estudió la Licenciatura en Economía en la Universidad Iberoamericana, un posgrado en finanzas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y el doctorado en Economía en la University of California at Los Angeles (UCLA). El Dr. Sánchez Baker cuenta con una amplia trayectoria profesional en el sector de la aviación. Antes de ocupar su cargo actual, se desempeñó en Aeroméxico como Asesor del Director General y Director de Estrategia de Ingresos. Ha sido Presidente del Consejo de Administración de Sabre y Presidente del Comité Técnico de Seat. Asimismo, ha sido miembro de los Consejos de Administración de Aeromexpress, Alas de América y PLM. En su desarrollo profesional ha ocupado diversas posiciones dentro de la Administración Pública Federal entre las que destaca la Dirección General Adjunta de Deuda Pública en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2003-2005).

Abraham Zamora Torres ha trabajado en Grupo Aeroméxico desde 2006. Estudió la Licenciatura en Economía, una Maestría en Economía Política en University of Essex y una Maestría en Administración Pública en Columbia University. Antes de ocupar su actual cargo, el Lic. Zamora era asesor del Presidente del Consejo de Grupo Aeroméxico. El Lic. Zamora cuenta con una importante trayectoria profesional en el ámbito del transporte, tanto en el sector público como en el privado. Ha sido miembro de los Consejos de Administración de Aerovías de México, Aerolitoral, SEAT, Aeromexpress, Sabre, Alas de América, del AICM, así como de los tres grupos aeroportuarios (GAP, OMA y ASUR). Actualmente, ocupa el cargo de Presidente de la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO).

Raúl Mauricio Saenz Campos ha trabajado en Grupo Aeroméxico (y subsidiarias) desde 1993. Estudió Ingeniería Industrial y en Sistemas y una Maestría en Administración de Negocios (MBA) en el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey. El Ing. Saenz cuenta con una amplia trayectoria dentro de Grupo Aeroméxico. Antes de ocupar su actual cargo, el Ing. Sáenz se desempeñó como Director General de Aeroméxico Connect (1999-2008).

Sergio Allard Barroso ha trabajado en Grupo Aeroméxico desde 2010. Estudió la Licenciatura en Actuaría en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y una Maestría en Economía e Ingeniería Financiera en la Universidad La Salle. El Act. Allard tiene una amplia trayectoria en el sector de la aviación. Antes de ocupar su actual cargo, el señor Allard era Director Comercial de Spannair y, previamente, Director Corporativo Comercial de Grupo Mexicana, empresa en la que se desempeñó por más de 15 años.

Juan Rodríguez Castañeda ha trabajado en Grupo Aeroméxico desde 2010. Estudió la Licenciatura de Economía en el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). Antes de ocupar su actual cargo, el señor Rodríguez se desempeñó como Director General de Aeromexpress (2004-2010) y Director General de SEAT (2010). El Lic. Rodríguez fue Presidente de la CANAERO en el periodo 2010-2011.

Los señores Fernando Canales Clariond y Marcelo Canales Clariond son hermanos. Además de ellos, a la fecha de este Prospecto, no existe parentesco alguno por consanguinidad o afinidad hasta el cuarto grado o civil incluyendo a sus cónyuges, concubinas o concubinarios, entre cualesquier consejeros (propietarios) o directivos relevantes de la Compañía.

Vigilancia

De acuerdo con los estatutos de Grupo Aeroméxico y con las disposiciones de la LMV, la vigilancia de la gestión, conducción y ejecución de los negocios de la Sociedad y de las personas morales que controle, considerando la relevancia que tengan estas últimas en la situación financiera, administrativa y jurídica de la Sociedad, estará a cargo del Consejo de Administración, del Comité de Auditoría y Practicas Societarias, así como de la persona moral que

realiza la auditoría externa de la Sociedad, cada uno en el ámbito de sus respectivas competencias, según lo señalado en la LMV.

Comités del Consejo de Administración

Comité Ejecutivo

El Comité Ejecutivo está integrado por los señores: Javier Arrigunaga Gómez del Campo, José Luis Barraza Gonzalez (Presidente), Juan Francisco Beckmann Vidal, Henry Bremond Pellat, Marcelo Canales Clariond, Andrés Conesa Labastida, Valentín Díez Morodo, Eugenio Garza Herrera, Francisco Medina Chávez, Fernando Quiroz Robles y Eduardo Tricio Haro. Sus funciones y facultades, son establecidas por el Consejo de Administración de tiempo en tiempo.

Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias está integrado por los señores: Marcelo Canales Clariond (Presidente), Fernando Canales Clariond, Antonio Cosío Pando y Luis De La Calle Pardo, asisten como Invitados Permanentes de dicho Comité Javier Arrigunaga Gómez del Campo, José Luis Barraza González, Andrés Conesa Labastida y Fernando Quiroz Robles. El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias cuenta con al menos un miembro considerado experto financiero. Sus funciones, establecidas en los estatutos de la Compañía, comprenden las siguientes: (i) en materia de prácticas societarias: (a) dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan conforme a la LMV y a los Estatutos; (b) solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera; (c) convocar a Asambleas Generales de Accionistas y hacer que se inserten en el orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes; (d) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el artículo 28, fracción IV, incisos d) y e) de la LMV; (e) presentar recomendaciones al Comité de Nominaciones y Compensaciones respecto de la remoción de miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, y sus subsidiarias, así como de los funcionarios de éstas por violaciones a lo dispuesto en los estatutos de la Sociedad o en cualquier ordenamiento legal aplicable a la Sociedad; y (f) las demás que la LMV establezca o se prevean en los Estatutos sociales de la Sociedad, acordes con las funciones que el presente ordenamiento legal le asigna; y (ii) en materia de auditoría: (a) dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan conforme a los Estatutos; (b) evaluar el desempeño de la persona moral que proporcione los servicios de Auditoría Externa, así como analizar el dictamen, opiniones, reportes o informes que elabore y suscriba el Auditor Externo. Para tal efecto, el Comité podrá requerir la presencia del citado auditor cuando lo estime conveniente, sin perjuicio de que deberá reunirse con este último por lo menos una vez al año; (c) discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión, y con base en ello recomendar o no al Consejo de Administración su aprobación; (d) informar al Consejo de Administración la situación que guarda el sistema de control interno y auditoría interna de la Sociedad o de las personas morales que ésta controle, incluyendo las irregularidades que, en su caso, detecte; (e) elaborar la opinión a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la LMV y someterla a consideración del Consejo de Administración para su posterior presentación a la Asamblea General de Accionistas, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del Auditor Externo. Dicha opinión deberá señalar, por lo menos: 1. Si las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuados y suficientes tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; 2. Si dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el Director General; y 3. Si como consecuencia de los numerales 1 y 2 anteriores, la información presentada por el Director General refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados de la Sociedad; (f) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el artículo 28, fracción IV, incisos d) y e) de la LMV; (g) vigilar que las operaciones a que hacen referencia los artículos 28, fracción III y 47 de la LMV, se lleven a cabo ajustándose a lo previsto al efecto en dichos preceptos, así como a las políticas derivadas de los mismos; (h) solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera; (i) requerir a los Directivos Relevantes y demás empleados de la Sociedad o de las personas morales que ésta controle, reportes relativos a la elaboración de la información financiera y de cualquier otro tipo que estime necesaria para el ejercicio de sus funciones, (j) investigar los posibles incumplimientos de los que tenga conocimiento, a las operaciones, lineamientos y políticas de operación, sistema de control interno y auditoría interna

y registro contable, ya sea de la propia Sociedad o de las personas morales que ésta controle, para lo cual deberá realizar un examen de la documentación, registros y demás evidencias comprobatorias, en el grado y extensión que sean necesarios para efectuar dicha vigilancia; (k) recibir observaciones formuladas por accionistas, Consejeros, Directivos Relevantes, empleados y, en general, de cualquier tercero, respecto de los asuntos a que se refiere el inciso anterior, así como realizar las acciones que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones; (l) solicitar reuniones periódicas con los Directivos Relevantes, así como la entrega de cualquier tipo de información relacionada con el control interno y auditoría interna de la Sociedad o personas morales que ésta controle; (m) informar al Consejo de Administración de las irregularidades importantes detectadas con motivo del ejercicio de sus funciones y, en su caso, de las acciones correctivas adoptadas o proponer las que deban aplicarse; (n) convocar a Asambleas Generales de Accionistas y solicitar que se inserten en el orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes; (o) vigilar que el Director General dé cumplimiento a los acuerdos de las Asambleas Generales de Accionistas y del Consejo de Administración de la Sociedad, conforme a las instrucciones que, en su caso, dicte la propia asamblea o el referido Consejo de Administración; (p) vigilar que se establezcan mecanismos y controles internos que permitan verificar que los actos y operaciones de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle, se apeguen a la normativa aplicable, así como implementar metodologías que posibiliten revisar el cumplimiento de lo anterior; (q) las demás que los Estatutos y la LMV establezcan, acordes con las funciones que el presente ordenamiento legal le asigna.

Plan de Opción de Acciones para Ejecutivos

Las resoluciones adoptadas por los accionistas de la Compañía el día 6 de abril de 2011 contemplan la creación de un Plan de Opción de Acciones para los funcionarios que cumplan con los parámetros que determine el Consejo de Administración, hasta por un monto máximo que represente el 3% de las Acciones en circulación, el cual habrá de instrumentarse en la forma en la que lo determine el Consejo de Administración de la Sociedad, dando un trato general y equivalente para directivos o empleados que mantengan condiciones similares de trabajo.

Principales Accionistas

A la fecha de la Oferta, de acuerdo con en el Libro de Registro de Acciones de la Compañía, Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, como fiduciario en el Fideicomiso número 16093-6 es titular de 584,859,325 acciones, las cuales representan el 99.9999% de las acciones suscritas y pagadas de la Compañía.

Con anterioridad a la Oferta: (a) salvo por los dos consejeros designados por una subsidiaria indirecta de Citigroup Inc., el resto de los consejeros en su conjunto, en forma directa o a través de personas relacionadas, son propietarios del 51.3% del capital social de la Sociedad; (b) el señor Luis Enrique Chiapa Vivas ha sido designado consejero por ASPA; y (c) ciertos miembros de la sección Aeroméxico de ASPA son propietarios, en su conjunto, del 4% del capital social de la Sociedad.

Contraprestaciones recibidas por los miembros del Consejo de Administración, Directivos Relevantes y Personas Relacionadas

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, la compensación agregada pagada por la Compañía a sus consejeros y directivos relevantes, fue de aproximadamente \$68.7 millones de pesos, \$47.5 millones de pesos y \$36.2 millones de pesos, respectivamente, los cuales corresponden a su compensación base más bonos por desempeño.

Importe previsto o acumulado por la emisora y subsidiarias para planes de pensiones, retiro o similares para los miembros del Consejo de Administración, Directivos Relevantes y Personas Relacionadas

Al 31 de diciembre de 2010, no existen planes de retiro o pensiones especiales asignados a los miembros del Consejo de Administración, Directivos Relevantes o Personas Relacionadas.

(d) Estatutos sociales y otros convenios

Constitución

Nos constituimos el 19 de marzo de 2002, de conformidad con la legislación mexicana como Grupo Aeroméxico, S.A. de C.V. El 6 de abril de 2011 reformamos nuestros Estatutos a fin de modificar nuestra denominación a Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y adoptamos ciertas disposiciones de la LMV que nos aplican como una sociedad anónima bursátil listada en el mercado de valores mexicano. Nuestro domicilio social se encuentra en el Distrito Federal. Se presentaron copias de nuestros Estatutos ante la CNBV y la Bolsa Mexicana de Valores y están disponibles para consulta en las oficinas de la Bolsa Mexicana de Valores y en su sitio web, <http://www.bmv.com.mx>.

Duración

Nuestros Estatutos establecen que nuestra Sociedad tiene una duración de noventa y nueve años.

Objeto Social

Nuestro objeto social, de conformidad con los Estatutos es, entre otras cosas, la promoción, constitución, organización, explotación y participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones, o empresas industriales, comerciales, de servicios o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación.

Capital Social y Derechos de Voto

Somos una sociedad anónima bursátil de capital variable. Cualquier aumento o disminución en la parte mínima fija de capital social debe ser aprobado por una asamblea extraordinaria de accionistas y consecuentemente se debe reformar nuestros Estatutos a fin de que reflejar dicha aprobación. Cualquier aumento o disminución de la parte variable de nuestro capital debe ser aprobada por una asamblea general ordinaria de accionistas sin que sea necesario reformar los Estatutos.

A la fecha de este prospecto (y sin considerar las Acciones de la Oferta), nuestro capital social total íntegramente suscrito y pagado consta de 584,859,326 acciones nominativas, con valor nominal de \$10.00 (diez Pesos 00/100 Moneda Nacional) cada una, de libre suscripción, identificadas como serie “Única”, especiales, divididas en acciones de capital fijo y variable de la siguiente forma:

Capital fijo mínimo	Capital variable	Capital total
5,000 acciones.	584,854,326 acciones.	584,859,326 acciones.

Para mayor información, ver la Sección “5(c) Administración – Administradores y accionistas”.

Existen restricciones a los derechos corporativos otorgados a los accionistas extranjeros. Para mayor información ver “Sección “Sección 1(c)(iv)(5) Información General – Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con las Acciones – Acciones”.

Cambios en Nuestro Capital Social y Derechos de Preferencia por Aumentos de Capital en Nuestros Estatutos

Salvo por aumentos y reducciones con acciones de tesorería, la recompra de acciones de conformidad con las reglas de la LMV y los aumentos realizados en el rango permitido por el capital social autorizado, todo aumento y disminución de la parte fija o variable de nuestro capital social debe ser aprobado por la mayoría de nuestros accionistas presentes en una asamblea general extraordinaria o una asamblea general ordinaria, respectivamente. En caso de aumento de capital social (salvo por ofertas públicas de acciones o reventa de acciones de tesorería como resultado de recompras de acciones realizadas de conformidad con las reglas de la LMV y otras excepciones contempladas en nuestros estatutos tales como la realización de ciertos aumentos de capital en especie), nuestros accionistas tienen el derecho a suscribir y pagar acciones nuevas emitidas como resultado de dicho aumento en

proporción a su participación accionaria a dicha fecha. Véase la Sección “5(d) Administración – Estatutos sociales y otros convenios – Recompras de Acciones”.

Asimismo, nuestros Estatutos contemplan que cualquier operación realizada por una persona o grupo de personas para adquirir 2.5% o más de nuestras acciones en circulación requiere de la previa autorización del Consejo de Administración, inclusive en los casos que ya cuenten con tenencias accionarias del 2.5% (dos punto cinco por ciento) o más (en el entendido que para la aprobación de una acumulación por competidores directos o indirectos de la Sociedad o sus empresas subsidiarias o afiliadas, requerirá de una aprobación de cuando menos el 75% de los consejeros). Dicha autorización también se requiere para la celebración de contratos que resulten en el ejercicio conjunto de derechos de voto igual o mayor al 2.5% u otro múltiplo de 2.5% de nuestro capital social. En caso que dichas operaciones no cumplan con los requisitos descritos anteriormente, los accionistas en cuestión no podrán ejercer sus respectivos derechos corporativos, incluyendo, sin limitar, sus derechos de voto.

En adición a lo señalado anteriormente, la persona o grupo de personas que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 30% (treinta) por ciento o más de acciones ordinarias de la sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, estarán obligadas a realizar la adquisición mediante oferta pública conforme a las características señaladas en el artículo 98 de la LMV y ajustándose a lo establecido en el artículo 97 de la citada LMV.

De acuerdo a lo estipulado por nuestros Estatutos, las entidades que directa o indirectamente sean controladas por nosotros no tendrán derecho a adquirir, directa o indirectamente, acciones u otros títulos de crédito que representen nuestras acciones, a menos que dichas acciones sean adquiridas a través de una sociedad de inversión.

Asambleas de Accionistas y Quórum

De conformidad con nuestros Estatutos, 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 y para la aprobación de cualquier tipo de operaciones celebradas con respecto a cualquier entidad controlada por nosotros que, en un ejercicio fiscal, exceda del 20% o más de nuestros activos consolidados de acuerdo con los estados financieros trimestrales más recientes. Las asambleas ordinarias se celebrarán cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio social 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, en su caso, el decreto de dividendos y la determinación de los emolumentos de los consejeros.

Son asambleas extraordinarias las que se reúnen para considerar cualquiera de los asuntos a que se refiere el artículo 182 de la LGSM, tales como cambio del objeto social, fusión, escisión, transformación, disolución o liquidación de la Sociedad, modificaciones de los estatutos, y cualquier otro asunto que de conformidad con nuestros Estatutos deba ser aprobado por una asamblea extraordinaria.

Son asambleas especiales de accionistas las que reúnen a los accionistas de una determinada serie o clase para considerar cualquier asunto que afecte a dichos accionistas pero no a los accionistas de otras series o clases.

De conformidad con nuestros Estatutos, la Asamblea General Ordinaria de Accionistas se considerará legalmente instalada en virtud de primera convocatoria si a ella concurren accionistas que representen el 50% (cincuenta por ciento) de las acciones con derecho a voto en la misma y sus 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 mayoría de votos. El quórum mínimo requerido para una asamblea extraordinaria de accionistas en primera convocatoria es del 75% de las acciones representativas del capital social y sus resoluciones serán válidas si son adoptadas por el voto favorable de al menos el 50% de las acciones representativas del capital social; las asambleas extraordinarias de accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas con al menos el 50% de las acciones representativas del capital social y sus resoluciones serán válidas cuando sean adoptadas por el voto favorable de las acciones que representen al menos el 50% de dicho capital social.

Las convocatorias para las asambleas de accionistas deberán publicarse en el DOF o en un diario de circulación nacional con cuando menos 15 días naturales de anticipación a la fecha establecida para la asamblea. De conformidad con la legislación mexicana, nuestros Estatutos exigen que toda la información sobre los asuntos que se someterán a la deliberación de la asamblea sea puesta a disposición a partir de la fecha de entrega del aviso de la asamblea.

Derechos de los Accionistas Minoritarios

Nuestros Estatutos establecen protecciones para los accionistas minoritarios. Los derechos de los accionistas minoritarios son los que deben otorgar las sociedades anónimas bursátiles de conformidad con la LMV.

Información a los Accionistas

El Consejo de Administración es responsable de presentar la siguiente información a la asamblea general ordinaria de accionistas: (i) informes al comité de auditoría y prácticas societarias previamente sometidos al Consejo de Administración, (ii) los principales resultados de su revisión de los estados financieros de la emisora (y, en su caso, de sus subsidiarias), (iii) dictamen del auditor externo, (iv) opinión del Consejo de Administración respecto del informe del Director General, previamente sometida al Consejo de Administración, (v) un informe en que se expliquen las políticas principales y criterios contables utilizados en la elaboración de los estados financieros de la Sociedad, y (vi) el informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en la LMV.

Nuestros Estados Financieros Auditados y nuestros estados financieros trimestrales no auditados deben darse a conocer de conformidad con las disposiciones generales de la LMV y las normas de carácter general emitidas por la CNBV, y deben estar a disposición del público en el sitio web de la BMV. También se nos exige presentar un informe anual ante la BMV, el que también debe estar disponible en el sitio web de la BMV.

Nombramiento de Consejeros

La LMV establece que los consejos de administración de sociedades anónimas bursátiles deben de estar integrados por un máximo de 21 miembros de los cuales al menos el 25% deberán ser “independientes”. La asamblea general de accionistas es responsable del nombramiento de consejeros y sus respectivos suplentes, los cuales en el caso de los consejeros independientes también deben de ser calificados como independientes.

Nuestro Consejo de Administración está compuesto por 21 consejeros, que fueron designados mediante las resoluciones unánimes de Accionistas de Grupo Aeroméxico de fecha 6 de abril de 2011. Al menos 25% de los miembros del consejo lo conforman consejeros que cumplen la definición de independiente contenida en la LMV.

De conformidad con la legislación mexicana y nuestros Estatutos, cualquier accionista o grupo de accionistas que posea el 10% o más de nuestras acciones pagadas tiene derecho a designar un consejero, (en el entendido que los Accionistas Extranjeros en ningún caso podrán designar a más del 49% de los miembros del Consejo de Administración con base en este derecho). La elección de un consejero efectuada por los accionistas minoritarios únicamente podrá ser revocada a partir de la revocación del nombramiento de todos los demás miembros del consejo.

En términos del artículo 24 de la Ley del Mercado de Valores, los Consejeros permanecerán en el cargo un año y continuarán en el desempeño de sus funciones aun cuando hubiere concluido el plazo para el que hubieren sido designados o por renuncia al cargo, hasta por un plazo de 30 (treinta) días naturales, a falta de la designación del sustituto o cuando éste no tome posesión de su cargo, sin estar sujetos a lo dispuesto en el artículo 154 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

El Consejo de Administración podrá designar Consejeros provisionales, propietarios o suplentes, sin intervención de la Asamblea General de Accionistas, cuando se actualice alguno de los supuestos señalados en el párrafo anterior, cuando hubiesen dejado su cargo por cualquier causa o en el caso del artículo 155 de la Ley General de Sociedades Mercantiles. La Asamblea General de Accionistas de la Sociedad ratificará dichos nombramientos o designará a los

Consejeros sustitutos en la asamblea de accionistas inmediata siguiente, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 50, fracción I de la Ley del Mercado de Valores.

En términos de nuestros estatutos sociales, no podrá removerse a más de una tercera parte de los Consejeros en un período de 3 (tres) ejercicios sociales.

El Consejo de Administración deberá reunirse al menos cada tres meses y en cualquier momento en que sea convocado por su presidente, el comité de auditoría y prácticas societarias, o el 25% o más de los consejeros.

El quórum de asistencia necesario para celebrar válidamente una sesión del Consejo de Administración es de al menos la mayoría de los consejeros. Las resoluciones del Consejo de Administración requieren del voto favorable de, por lo menos, el 50% de los consejeros presentes en dicha sesión. El presidente del Consejo de Administración tiene voto de calidad en caso de empate.

Facultades del Consejo de Administración

Nuestros Estatutos establecen que el Consejo de Administración tiene, entre otras cosas, el poder de determinar las estrategias de negocios, así como para vigilar la administración de la Sociedad y sus subsidiarias, con base en la relevancia que dichas subsidiarias tiene con respecto a la situación financiera, administrativa y legal de la Sociedad. Este amplio poder incluye el nombramiento y revocación del Director General, así como la determinación de las políticas de remuneración del Director General y otros funcionarios.

Facultades del Presidente del Consejo de Administración, del Presidente Comité Ejecutivo y del Director General

Nuestros Estatutos establecen que el Presidente del Consejo de Administración, el Presidente del Comité Ejecutivo y nuestro Director General cuentan con el poder de administrar y conducir y ejecutar nuestros objetivos de negocios de acuerdo con nuestras estrategias, políticas y lineamientos determinados y aprobados por nuestro Consejo de Administración. Para cumplir con estas responsabilidades, cada uno de dichas personas cuenta con poderes para actos de administración y pleitos y cobranzas (de acuerdo con las disposiciones de nuestro Consejo de Administración). El Director General es responsable, entre otras actividades, de: (i) dar cumplimiento a las resoluciones de las asambleas de accionistas y del Consejo de Administración conforme a las instrucciones que, en su caso, le gire la propia asamblea o el Consejo, (ii) difundir información relevante y eventos que deben de ser revelados al público de conformidad con lo previsto por la LMV, (iii) verificar que se realicen, en su caso, las aportaciones de capital realizadas por los accionistas, (iv) dar cumplimiento a los requisitos legales con respecto a los dividendos que se paguen a nuestros accionistas, y (v) elaborar y presentar al Consejo de Administración los informes, estrategias de negocios y demás información conforme a la LMV.

Según se establece en nuestros Estatutos, en términos de lo dispuesto en el artículo 28, fracción VIII de la Ley del Mercado de Valores, el Presidente del Consejo de Administración, el Presidente del Comité Ejecutivo y el Director General requerirán la autorización del Consejo de Administración para ejercer cualesquier actos de dominio, contratar endeudamientos a nombre de la Sociedad o celebrar operaciones fuera del curso ordinario de negocios a nombre de la Sociedad en exceso de lo que determine el Consejo de Administración.

Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

Tenemos un comité de auditoría y prácticas societarias compuesto por cuatro miembros de entre los miembros del Consejo de Administración, los cuales son independientes. El presidente de este comité únicamente puede ser nombrado o removido por votación de los accionistas en una asamblea general ordinaria de accionistas. Las responsabilidades del comité de auditoría y prácticas societarias incluyen, entre otras:

- (i) *Auditoría:* supervisar a nuestros auditores externos, analizar los informes de auditoría elaborados por nuestros contadores, informar al Consejo de Administración sobre los controles internos existentes, supervisar las operaciones de partes relacionadas, solicitar a nuestros funcionarios la elaboración de informes cuando sea necesario, informar al Consejo de Administración cualquier

irregularidad, supervisar las actividades de nuestros funcionarios, presentar un informe anual al Consejo de Administración y presentar su recomendación al Comité de Nominaciones y Compensaciones respecto de la remoción de miembros del Consejo de Administración y funcionarios. El comité de auditoría y prácticas societarias también asiste al Consejo de Administración en analizar y determinar nuestras políticas de remuneración integral para el Director General y directivos relevantes.

- (ii) *Prácticas Societarias*: dar opiniones al Consejo de Administración con respecto a las prácticas y operaciones administrativas, solicitar y obtener opiniones de terceros expertos independientes, convocar a asamblea de accionistas, brindar asistencia al Consejo en la elaboración de los informes anuales, y presentar un informe anual al Consejo de Administración.

Al 31 de diciembre de 2010, este Comité no contaba con todas las atribuciones otorgadas bajo la LMV, mismas que le son aplicables a partir de la adopción por parte de la Compañía de la modalidad de sociedad anónima bursátil.

Dividendos

Nuestros Estatutos contemplan que la declaración y el pago de dividendos se decidan, sujeto a las limitaciones citadas anteriormente, mediante el voto favorable de una mayoría de nuestras acciones en circulación representadas en una asamblea general ordinaria de accionistas.

Registro y Transmisión

Hemos presentado una solicitud para inscribir ante el RNV la totalidad de nuestras acciones conforme a las disposiciones de la LMV.

De conformidad con la LMV y nuestros Estatutos, nuestras acciones podrán estar depositadas en el Indeval. Nuestros accionistas podrán poseer dichas acciones, directa o indirectamente, en forma de títulos físicos, o indirectamente a través de registros en las instituciones que mantengan cuentas en Indeval. Indeval es el tenedor registrado de dichas acciones. Dicha institución expedirá constancias de depósito de sus acciones a los accionistas que se lo soliciten. La Sociedad 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 complementadas por el listado correspondiente de algún participante en Indeval.

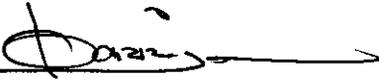
Recompras de Acciones

De conformidad con la LMV y nuestros Estatutos, estamos facultados para recomprar temporalmente acciones representativas de nuestro capital social, en el entendido que mientras dichas acciones se encuentren en nuestro poder, no se podrá ejercer ningún derecho de voto ni otros derechos relacionados en una asamblea de accionistas o de otra forma.

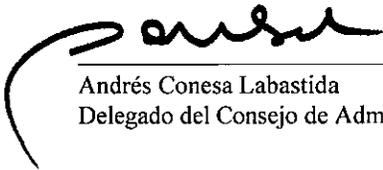
De conformidad con la LMV, la recompra de nuestras acciones únicamente podrá llevarse a cabo si se cumplen, entre otros requisitos, las siguientes reglas (i) que se realice a través de la BMV (salvo por ofertas públicas y subastas autorizadas) a precios de mercado, y (ii) si la compra se realiza con cargo a nuestro capital contable o nuestro capital social, siempre y cuando la Sociedad esté al corriente con sus obligaciones de los instrumentos de deuda emitidos inscritos en el RNV.

6) **PERSONAS RESPONSABLES**

Los suscritos, como delegados especiales del Consejo de Administración, manifestamos bajo protesta de decir verdad, que el presente Prospecto fue revisado por el Consejo de Administración con base en la información que le fue presentada por directivos de la Emisora, y a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente la situación de la misma, estando de acuerdo con su contenido. Asimismo, manifestamos que el Consejo de Administración no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



José Luis Barraza González
Delegado del Consejo de Administración

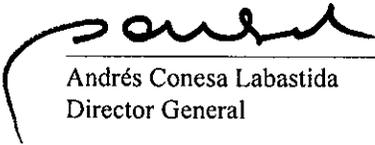


Andrés Conesa Labastida
Delegado del Consejo de Administración

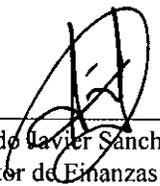
Director General, Director de Finanzas y Director Jurídico de la Emisora

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que en el ámbito de las respectivas funciones, preparamos la información relativa a la Emisora contenida en el presente Prospecto, 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 Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

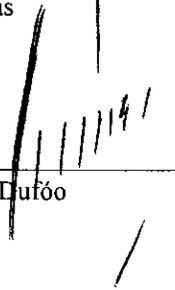
GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.



Andrés Conesa Labastida
Director General



Ricardo Javier Sanchez Baker
Director de Finanzas



Edmundo Olivares Dufío
Director Jurídico

Comisario

El suscrito ratifica la opinión que se incluye en el presente Prospecto y manifiesta bajo protesta de decir verdad que es la misma que rindió ante la asamblea de accionistas, de conformidad con el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.



C.P.C. Gustavo A. Astiazarán Orci

Exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico, S.A. de C.V. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Prospecto, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Prospecto, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

“El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico, S.A. de C.V. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Prospecto, fueron dictaminados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México. Asimismo, manifiesta que, dentro del alcance del trabajo realizado, no tiene conocimiento de información financiera relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.”

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C.P.C. Gustavo A. Astiazarán Orcí
Socio y Apoderado Legal

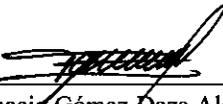
Intermediarios Colocadores

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de la Emisora, así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las Acciones materia de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la Emisora el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en bolsa.

Su representada ha participado con la Emisora, en la definición del precio de colocación de las Acciones materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características de la Sociedad, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, en la inteligencia de que el precio de colocación definitivo podrá variar del rango establecido, según los niveles de oferta y demanda de las Acciones y las condiciones imperantes en los mercados de valores en la fecha de colocación.

**ACCIONES Y VALORES BANAMEX, S.A. DE C.V., CASA DE BOLSA,
INTEGRANTE DEL GRUPO FINANCIERO BANAMEX**



Ignacio Gómez-Daza Alarcón
Representante Legal

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de la Emisora, así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las Acciones materia de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la Emisora el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en bolsa.

Su representada ha participado con la Emisora, en la definición del precio de colocación de las Acciones materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características de la Sociedad, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, en la inteligencia de que el precio de colocación definitivo podrá variar del rango establecido, según los niveles de oferta y demanda de las Acciones y las condiciones imperantes en los mercados de valores en la fecha de colocación.

**ACTINVER CASA DE BOLSA, S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO
ACTINVER**



Julio Serrano Castro Espinosa
Representante Legal

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de la Emisora, así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las Acciones materia de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la Emisora el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en bolsa.

Su representada ha participado con la Emisora, en la definición del precio de colocación de las Acciones materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características de la Sociedad, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, en la inteligencia de que el precio de colocación definitivo podrá variar del rango establecido, según los niveles de oferta y demanda de las Acciones y las condiciones imperantes en los mercados de valores en la fecha de colocación.

DEUTSCHE SECURITIES, S.A. DE C.V., CASA DE BOLSA



Juan Carlos Jaques Garcés
Representante Legal

Abogado Independiente

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que a su leal saber y entender, la emisión y colocación de los valores cumple con las leyes y demás disposiciones legales aplicables. Asimismo, manifiesta que no tiene conocimiento de información jurídica relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

White & Case, S.C.



Ivan Libenson Violante
Socio

7) ANEXOS

(a) Estados Financieros

**GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V.
Y SUBSIDIARIAS**

Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(Con el Informe de los Auditores Independientes)



KPMG Cárdenas Dosal
Boulevard Manuel Ávila Camacho 176
Col. Reforma Social
11650 México, D.F.

Teléfono: + 01(55) 52 46 83 00
Fax: + 01(55) 55 96 80 60
www.kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas
Grupo Aeroméxico, S. A. de C. V.:

Hemos examinado los balances generales consolidados de Grupo Aeroméxico, S. A. de C. V. y subsidiarias (la Compañía) al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 y los estados consolidados de resultados, de variaciones en el capital contable (déficit) y de flujos de efectivo que les son relativos, por los años terminados en esas fechas. Dichos estados financieros consolidados son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los mismos, con base en nuestras auditorías.

Nuestros exámenes fueron realizados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México, las cuales requieren que la auditoría sea planeada y realizada de tal manera que permita obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados no contienen errores importantes y de que están preparados de acuerdo con las Normas de Información Financiera mexicanas (NIF). La auditoría consiste en el examen, con base en pruebas selectivas, de la evidencia que respalda las cifras y revelaciones en los estados financieros consolidados; asimismo, incluye la evaluación de las normas de información financiera utilizadas, de las estimaciones significativas efectuadas por la Administración y de la presentación de los estados financieros tomados en su conjunto. Consideramos que nuestros exámenes proporcionan una base razonable para sustentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera consolidada de Grupo Aeroméxico, S. A. de C. V. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 y los resultados consolidados de sus operaciones, las variaciones en su capital contable (déficit) consolidado y los flujos de efectivo consolidados por los años terminados en esa fechas, de conformidad con las Normas de Información Financiera mexicanas.

KPMG CARDENAS DOSAL, S. C.

C.P.C. Gustavo A. Astiazarán Orcí

7 de febrero de 2011.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C. la firma Mexicana miembro de
KPMG International, una cooperativa Suiza.

Aguascalientes, Ags.	México, D.F.
Ciudad Juárez, Chih.	Monterrey, N.L.
Culiacán, Sln.	Puebla, Pue.
Chihuahua, Chih.	Querétaro, Qro.
Guadalajara, Jal.	Reynosa, Tamps.
Hermosillo, Son.	San Luis Potosí, S.L.P.
Merida, Yuc.	Tijuana, B.C.
Mexicali, B.C.	Toluca, Edo. de Mex.

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Balances Generales Consolidados

31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(Miles de pesos)

Activo	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	Pasivo y Capital Contable (Déficit)	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Activo circulante:				Pasivo circulante:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 1,325,029	231,423	490,595	Vencimiento circulante de deuda financiera (nota 15)	\$ 917,487	1,168,898	1,349,630
Cuentas por cobrar, neto (nota 5)	1,559,966	1,036,925	1,172,781	Gastos acumulados, otros impuestos y otras cuentas por pagar (nota 13)	4,941,123	5,788,732	4,914,534
Cuentas por cobrar a partes relacionadas (nota 6)	130,017	130,113	158,727	Provisiones (nota 14)	701,967	695,091	1,169,205
Inventarios, neto (nota 7)	537,100	531,130	695,242	Cuentas por pagar a partes relacionadas (nota 6)	-	654	25,164
Pagos anticipados (nota 3(v))	<u>589,780</u>	<u>486,284</u>	<u>566,673</u>	Transportación vendida no utilizada	2,512,360	1,638,426	1,252,807
Total del activo circulante	4,141,892	2,415,875	3,084,018	Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en las utilidades	381,240	-	2,565
Propiedades y equipo, neto (notas 9 y 12)	3,637,659	4,696,691	5,184,947	Aportaciones para futuros aumentos de capital (nota 18(a))	-	-	144,674
Otros activos (nota 10)	1,015,453	847,948	967,278	Anticipos de clientes (nota 20(r))	<u>237,694</u>	<u>475,719</u>	<u>390,242</u>
Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en la utilidad, diferidos (nota 17)	1,832,979	563,276	476,870	Total del pasivo circulante	9,691,871	9,767,520	9,248,821
Inversión en acciones de compañías asociadas (nota 8)	62,057	71,787	12,714	Deuda financiera, excluyendo vencimientos circulantes (nota 15)	1,318,069	1,926,895	2,307,976
Anticipos, depósitos en garantía y otros (nota 11)	3,006,735	2,739,752	2,568,648	Beneficios a los empleados (nota 16)	1,673,748	1,376,529	1,154,076
Cuentas por cobrar a largo plazo (nota 5)	96,479	56,219	59,399	Programa de pasajero frecuente (nota 3(n))	579,885	454,723	429,913
				Reserva para devolución de aviones (nota 14)	838,080	494,494	154,178
				Impuesto a la utilidad a largo plazo	-	-	2,082
				Pasivo diferido (nota 13)	<u>14,071</u>	<u>18,312</u>	<u>22,976</u>
				Total del pasivo	14,115,724	14,038,473	13,320,022
				Capital contable (déficit) (nota 18):			
				Participación controladora:			
				Capital social	5,848,593	5,848,593	5,203,919
				Resultados acumulados:			
				Reserva legal	38,983	38,983	38,983
				De ejercicios anteriores	(8,103,546)	(5,807,232)	(4,023,982)
				Del ejercicio	2,333,843	(2,296,314)	(1,783,250)
				Efecto por cambio en participación en subsidiaria	(10,527)	(14,283)	-
				Efecto acumulado por conversión (notas 4 y 18(d))	<u>(487,872)</u>	<u>(512,233)</u>	<u>(496,266)</u>
				Capital contable (déficit) - Participación controladora	(380,526)	(2,742,486)	(1,060,596)
				Participación no controladora	<u>58,056</u>	<u>95,561</u>	<u>94,448</u>
				Total del capital contable (déficit)	(322,470)	(2,646,925)	(966,148)
				Contingencias y compromisos (notas 19 y 20)			
				Eventos subsecuentes (nota 25)			
	<u>\$ 13,793,254</u>	<u>11,391,548</u>	<u>12,353,874</u>		<u>\$ 13,793,254</u>	<u>11,391,548</u>	<u>12,353,874</u>

Ver notas adjuntas a los estados financieros consolidados.

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Estados Consolidados de Resultados

Años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(Miles de pesos)

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Ingresos de operación:			
Pasajeros	\$ 24,952,715	19,096,713	20,732,063
Carga (nota 6)	641,128	481,830	600,523
Vuelos charter y otros	<u>2,486,397</u>	<u>2,769,619</u>	<u>2,948,990</u>
Total de ingresos	<u>28,080,240</u>	<u>22,348,162</u>	<u>24,281,576</u>
Gastos de operación:			
Fuerza de trabajo	6,411,327	6,129,852	6,291,045
Combustible	7,320,219	5,701,914	9,039,265
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones (nota 6)	2,659,721	2,467,929	2,320,968
Venta y administración general	1,828,153	1,995,782	1,651,664
Mantenimiento	1,943,074	1,926,294	1,662,165
Comisiones a agencias	1,194,237	897,587	930,982
Servicio a pasajeros	<u>525,680</u>	<u>511,057</u>	<u>544,953</u>
Total de gastos de operación	<u>21,882,411</u>	<u>19,630,415</u>	<u>22,441,042</u>
Utilidad antes de gastos de capital	<u>6,197,829</u>	<u>2,717,747</u>	<u>1,840,534</u>
Gastos de capital:			
Renta de equipo de vuelo (nota 12)	3,017,433	3,344,910	2,975,246
Depreciación y amortización	<u>476,301</u>	<u>465,607</u>	<u>387,900</u>
Total de gastos de capital	<u>3,493,734</u>	<u>3,810,517</u>	<u>3,363,146</u>
Utilidad (pérdida) de operación	<u>2,704,095</u>	<u>(1,092,770)</u>	<u>(1,522,612)</u>
Otros ingresos (gastos), neto:			
Participación de los trabajadores en la utilidad:			
Sobre base legal	(244,730)	(992)	(2,487)
Diferida	<u>199,310</u>	<u>(25,748)</u>	<u>(15,463)</u>
Total de participación de los trabajadores en la utilidad	<u>(45,420)</u>	<u>(26,740)</u>	<u>(17,950)</u>
Otros ingresos (gastos), neto (nota 22)	<u>432,646</u>	<u>(202,648)</u>	<u>(455,921)</u>
Total otros ingresos (gastos), neto	<u>387,226</u>	<u>(229,388)</u>	<u>(473,871)</u>
Resultado integral de financiamiento:			
Gastos por intereses	(901,612)	(871,100)	(752,812)
(Pérdida) utilidad en cambios, neta	<u>(329,050)</u>	<u>(174,080)</u>	<u>1,370,757</u>
Resultado integral de financiamiento, neto	<u>(1,230,662)</u>	<u>(1,045,180)</u>	<u>617,945</u>
Participación en los resultados de compañías asociadas (nota 8)	<u>(86,628)</u>	<u>(39,268)</u>	<u>(27,849)</u>
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad y participación no controladora	<u>1,774,031</u>	<u>(2,406,606)</u>	<u>(1,406,387)</u>
Impuestos a la utilidad (nota 17):			
Sobre base fiscal	(477,206)	(12,839)	(34,699)
Diferidos	<u>1,084,957</u>	<u>99,002</u>	<u>(338,102)</u>
Total de impuestos a la utilidad	<u>607,751</u>	<u>86,163</u>	<u>(372,801)</u>
Utilidad (pérdida) neta consolidada	2,381,782	(2,320,443)	(1,779,188)
Participación no controladora	<u>(47,939)</u>	<u>24,129</u>	<u>(4,062)</u>
Utilidad (pérdida) neta de participación controladora	\$ <u>2,333,843</u>	<u>(2,296,314)</u>	<u>(1,783,250)</u>
Utilidad (pérdida) básica por acción (cifras en pesos)	<u>0.4834</u>	<u>-0.4757</u>	<u>-0.4420</u>

Ver notas adjuntas a los estados financieros consolidados.

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Estados de Variaciones en el Capital Contable (Déficit)

Años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(Miles de pesos)

	Capital social		Reserva legal	Resultados no aplicados	Utilidad (Pérdida) neta del año	Resultado acumulado por actualización	Ajuste por obligaciones laborales	Efecto de cambios en participación en subsidiaria	Efecto acumulado por conversión	Total del capital contable (déficit) y participación controladora	Participación no controladora	Total del capital contable (déficit)
	Nominal	Actualización										
Saldos al 31 de diciembre de 2007	\$ 2,379,038	642,430	38,983	(1,621,562)	(2,449,710)	70,144	(11,239)	-	-	(951,916)	88,344	(863,572)
Traspaso de la pérdida neta del año	-	-	-	(2,449,710)	2,449,710	-	-	-	-	-	-	-
Aumentos de capital	2,182,451	-	-	-	-	-	-	-	-	2,182,451	-	2,182,451
Reclasificación del resultado acumulado por actualización	642,430	(642,430)	-	70,144	-	(70,144)	-	-	-	-	-	-
Ajuste por obligaciones laborales	-	-	-	(11,239)	-	-	11,239	-	-	-	-	-
Exceso del costo sobre el valor de las acciones de subsidiarias	-	-	-	(11,615)	-	-	-	-	-	(11,615)	-	(11,615)
Pérdida integral (nota 18(b))	-	-	-	-	(1,783,250)	-	-	-	(496,266)	(2,279,516)	6,104	(2,273,412)
Saldos al 31 de diciembre de 2008	5,203,919	-	38,983	(4,023,982)	(1,783,250)	-	-	-	(496,266)	(1,060,596)	94,448	(966,148)
Traspaso de la pérdida neta del año	-	-	-	(1,783,250)	1,783,250	-	-	-	-	-	-	-
Aumentos de capital (nota 18(a))	644,674	-	-	-	-	-	-	-	-	644,674	-	644,674
Pérdida integral (nota 18(b))	-	-	-	-	(2,296,314)	-	-	(14,283)	(15,967)	(2,326,564)	1,113	(2,325,451)
Saldos al 31 de diciembre de 2009	5,848,593	-	38,983	(5,807,232)	(2,296,314)	-	-	(14,283)	(512,233)	(2,742,486)	95,561	(2,646,925)
Traspaso de la pérdida neta del año	-	-	-	(2,296,314)	2,296,314	-	-	-	-	-	-	-
Utilidad integral (nota 18(b))	-	-	-	-	2,333,843	-	-	3,756	24,361	2,361,960	(37,505)	2,324,455
Saldos al 31 de diciembre de 2010	\$ <u>5,848,593</u>	<u>-</u>	<u>38,983</u>	<u>(8,103,546)</u>	<u>2,333,843</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(10,527)</u>	<u>(487,872)</u>	<u>(380,526)</u>	<u>58,056</u>	<u>(322,470)</u>

Ver notas adjuntas a los estados financieros consolidados.

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Estados Consolidados de Flujos de Efectivo

Años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(Miles de pesos)

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Actividades de operación:			
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad y participación no controladora	\$ 1,774,031	(2,406,606)	(1,406,387)
Partidas relacionadas con actividades de inversión:			
Depreciación y amortización	708,755	883,816	966,436
Participación en los resultados de compañías asociadas, neto	86,628	39,268	27,849
Efecto de otras inversiones, neto	(87,605)	4,524	-
Utilidad en venta de propiedades y equipo	17,104	11,182	(28,063)
Reservas laborales	422,358	346,930	321,853
Reserva para devolución de aviones	80,984	28,586	69,882
Baja de valor de inventarios	35,060	36,480	61,560
Reserva para contingencias laborales y fiscales	12,000	12,000	136,985
Premios a pasajero frecuente	(65,980)	35,442	(33,655)
Utilidad por venta de acciones	(283,154)	-	-
Estimación para cuentas incobrables	120,853	68,387	15,375
Participación de los trabajadores en la utilidad	49,515	26,740	15,463
Activos intangibles	<u>(127,449)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Subtotal	2,743,100	(913,251)	147,298
Cuentas por cobrar a clientes	(519,677)	(211,949)	(71,351)
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	96	28,614	(87,361)
Inventarios	(77,030)	67,629	(114,235)
Pagos anticipados	(141,456)	69,509	(176,729)
Gastos acumulados, otros impuestos, pasivos acumulados y otras cuentas por pagar	(1,704,201)	1,511,157	1,526,498
Cuentas por pagar a partes relacionadas	(654)	(94,600)	(190,160)
Incremento en provisiones, neto	17,806	(626,558)	342,775
Participación de los trabajadores en la utilidad pagada	(1,085)	(2,411)	(445)
Cambios en beneficios y provisiones a empleados	(128,737)	(124,476)	(117,441)
Transportación vendida no utilizada	949,464	424,030	(337,164)
Aplicaciones a la reserva para devolución de aviones	<u>299,671</u>	<u>345,571</u>	<u>(284,656)</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	<u>1,437,297</u>	<u>473,265</u>	<u>637,029</u>
Actividades de inversión:			
Adquisiciones de propiedades y equipo	(327,801)	(306,704)	(551,097)
Recursos provenientes de la venta de propiedades y equipo	535,314	29,113	71,756
Recursos provenientes de la venta de acciones	318,996	-	-
Inversión en acciones de compañías asociadas, neta de efectivo recibido	(105,566)	(64,806)	577
Incremento en otros activos no circulantes	(294,777)	(690,614)	(1,062,481)
Intereses cobrados	<u>11,127</u>	<u>1,663</u>	<u>14,623</u>
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	<u>137,293</u>	<u>(1,031,348)</u>	<u>(1,526,622)</u>
Excedentes (requerimientos) de efectivo a aplicar (obtener) de actividades de financiamiento	<u>1,574,590</u>	<u>(558,083)</u>	<u>(889,593)</u>
Actividades de financiamiento:			
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	(144,674)	(6,666)
Aumentos de capital	-	644,674	2,182,451
Préstamos obtenidos	119,474	299,390	744,863
Pagos del principal de préstamos	(999,381)	(809,606)	(735,968)
Financiamiento para arrendamiento financiero	-	-	(59,399)
Intereses pagados	(514)	5,527	(12,387)
Pagos del principal de préstamos y créditos por arrendamiento capitalizable	-	-	(5,981)
Cambio en participación en subsidiarias	-	(14,283)	-
Participación no controladora	<u>-</u>	<u>1,113</u>	<u>5,790</u>
(Decremento) incremento de efectivo de actividades de financiamiento	<u>(880,421)</u>	<u>(17,859)</u>	<u>2,112,703</u>
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	694,169	(575,942)	1,223,110
Efectos por cambios en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo	<u>399,437</u>	<u>316,770</u>	<u>(1,472,007)</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	1,093,606	(259,172)	(248,897)
Efectivo y equivalentes de efectivo:			
Al principio del año	<u>231,423</u>	<u>490,595</u>	<u>739,492</u>
Al fin del año	\$ <u>1,325,029</u>	<u>231,423</u>	<u>490,595</u>

Ver notas adjuntas a los estados financieros consolidados.

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008

(Miles de pesos)

(1) Autorización y bases de presentación-

El 7 de febrero de 2011, el Director General y Director de Finanzas, Dr. Andrés Conesa Labastida y Dr. Ricardo Sánchez Baker, respectivamente, autorizaron la emisión de los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles (LGSM) y los estatutos de Grupo Aeroméxico, S. A. de C. V., los accionistas tienen facultades para modificar los estados financieros después de su emisión. Los estados financieros consolidados adjuntos se someterán a la aprobación de la próxima Asamblea de Accionistas.

Los estados financieros consolidados adjuntos se prepararon de acuerdo con las Normas de Información Financiera mexicanas (NIF) en vigor a la fecha del balance general, y se presentan en la moneda de informe de su subsidiaria principal que es el peso mexicano, que es igual a la moneda de registro pero diferente a su moneda funcional (ver nota 4).

(2) Actividad y operaciones sobresalientes de la Compañía-

Actividad-

La actividad principal de Grupo Aeroméxico, S. A. de C. V. (Grupo Aeroméxico y, conjuntamente con sus subsidiarias, la Compañía) es adquirir, enajenar y celebrar toda clase de operaciones civiles o mercantiles con acciones, partes sociales y valores en general de toda clase de empresas. Hasta el 24 de abril del 2008, Grupo Aeroméxico era subsidiaria de Promotora de Administración ANCAM, S. A. P. I. de C. V. (Promotora) (antes Consorcio Aeroméxico, S. A. B. de C. V.) a partir de esa fecha, la Compañía es subsidiaria de Banco Nacional de México, S. A., como fiduciario en el fideicomiso número 16093-6.

Las actividades de sus subsidiarias son principalmente la prestación de servicios públicos de transportación aérea de personas, bienes, correspondencia y carga aérea en general dentro y fuera de la República Mexicana, arrendamiento de inmuebles, prestación de servicios de mantenimiento, capacitación y administración, comercialización de sistemas de franquicias, administración de inversiones en acciones y operación de programas de lealtad.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Operaciones sobresalientes-***Planes de la Administración-***

En años recientes, el entorno del mercado en el cual opera la Compañía y sus subsidiarias se ha caracterizado por ser altamente complicado. La mayor competencia originada por la presencia de nuevas aerolíneas que iniciaron operaciones en México en el período 2005 a 2007, los niveles internacionales históricamente elevados del precio del combustible observados especialmente en el 2008, la desaceleración económica global derivada de la crisis financiera registrada en el 2009, así como la contingencia sanitaria ocasionada por el virus de la influenza del mismo año, han generado importantes cambios en la industria de la aviación.

Ante esta situación de mercado, la Administración de la Compañía ha tomado diversas medidas estructurales encaminadas a aumentar ingresos, reducir costos y mejorar la generación de flujos de efectivo, con el fin de contrarrestar los efectos adversos observados en la industria. El haber aplicado esta serie de iniciativas ante las cambiantes condiciones del entorno, ha permitido que desde la segunda mitad del año 2009 se empiecen a generar resultados y flujos de operación positivos. Durante 2010 la Compañía consolidó esta tendencia positiva, al registrar sus mejores niveles de resultados financieros y operativos para diversos indicadores tales como ingreso por asiento-kilómetro, costo por asiento-kilómetro, factor de ocupación, utilidad antes de gastos de capital y utilidad de operación entre otros.

Entre las principales iniciativas ejecutadas como parte de este proceso de reestructuración destacan las siguientes:

- a. Modernización y homogeneización de flota;
- b. Reestructuración de contratos de arrendamiento y redimensionamiento de la flota, así como una mayor utilización de la misma;
- c. Acuerdos laborales con los distintos grupos de trabajadores de la Compañía;

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- d. Incremento y diversificación de ingresos a través de un fortalecimiento en la administración de tarifas y negocios complementarios;
- e. Control estricto de gastos y ejecución de programas de ahorro.

En relación con el enfoque operativo de las aerolíneas subsidiarias de Grupo Aeroméxico, Aerolitoral, S. A. de C. V. (Aerolitoral) ha continuado consolidándose como un operador importante en el mercado doméstico, principalmente en rutas de mediana y baja densidad, en tanto que Aerovías de México, S. A. de C. V. (Aeroméxico) se ha concentrado en las rutas domésticas de alta densidad y en los mercados internacionales. Servicio Mexicano de Vuelos de Fletamento, S. A. de C. V. (conocida comercialmente como Aeroméxico Travel), por su parte, ha continuado operando preponderantemente en el mercado de vuelos de fletamento y, temporalmente, en algunos mercados de itinerario como parte de los planes de la Compañía para aprovechar la coyuntura actual de consolidación del mercado doméstico.

Por otro lado y como se muestra en los estados financieros consolidados, la Compañía ha seguido teniendo el apoyo de sus accionistas, los cuales han llevado a cabo incrementos de capital durante 2009 y 2008.

El plan de acción llevado a cabo por la Administración, permitió a la Compañía en 2010, revertir una tendencia de pérdidas operativas presentada en años anteriores.

Asociación "Club Premier"-

El 13 de septiembre 2010, Grupo Aeroméxico se asoció con Groupe Aeroplan Inc. (Aeroplan), para que esta última participe en el desarrollo del programa de lealtad de viajero frecuente de Aeroméxico conocido como "Club Premier", a través de la tenencia accionaria de hasta un 28.855% de la subsidiaria Premier Loyalty & Marketing, S. A. P. I. de C. V. (PLM) (antes Formación Especializada en Negocios, S. A. P. I. de C. V.), empresa, que a partir de esa fecha, maneja la unidad independiente de negocios de "Club Premier", la cual anteriormente se administraba directamente dentro de Aeroméxico. La valuación del negocio "Club Premier" a su valor razonable fue determinado entre las partes en 170 millones de dólares. La transacción incluyó un importe en efectivo de 22 millones de dólares como inversión inicial, así como un componente de cierta propiedad intelectual (intangibles) que se traspasó por parte de Aeroplan a Grupo Aeroméxico por un monto inicial aproximado de 10 millones de dólares y 12 millones de dólares adicionales en efectivo sujetos a ciertas metas a ser alcanzadas por Grupo Aeroméxico, en un plazo no mayor a 18 meses de la fecha de la transacción, por lo tanto, a la fecha Aeroplan tiene una inversión del 19.9% en PLM. Esta operación, en los 33 millones de dólares iniciales referidos, ha sido registrada bajo NIF, sin embargo, sobre la base de Normas de Internacionales de Información Financiera (NIIF) se permite contabilizar la inversión remanente de Grupo Aeroméxico en PLM a su valor razonable o de mercado, a partir de la fecha en que se dio la primera venta de acciones de PLM a Aeroplan y se acordó el control conjunto de PLM.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Asimismo, derivado de la transacción mencionada en el párrafo anterior, Grupo Aeroméxico y Aeroplan celebraron diversos acuerdos para administrar conjuntamente a PLM, entre los que destacan, el contrato de participación comercial y de servicios administrativos y el contrato de prepago de asientos.

Aeroplan, que representa a uno de los mayores administradores de programas de lealtad en el mundo, transferirá, a través de esta asociación, su exitoso modelo de negocios a “Club Premier”. Con ello se busca aprovechar una oportunidad para fortalecer esta nueva unidad de negocios en un contexto de alianzas internacionales, como parte del plan estratégico de Grupo Aeroméxico de diversificación de sus fuentes de ingresos. El objetivo es que “Club Premier” se transforme en un programa de lealtad que abarque mayores afiliaciones de empresas y socios a los hoy operados.

Reestructura Corporativa-

Con fecha del 17 de diciembre 2010, Aeroméxico celebró con Compañía Mexicana de Aviación, S. A. de C. V. (Mexicana), diversos acuerdos relacionados a las empresas asociadas en las que de manera conjunta mantenían ciertas operaciones, como es el caso de Aeromexpress, S. A. de C. V. (Aeromexpress), Centro de Capacitación Alas de América, S. A. de C. V. (Cecam), Sistemas Corporativos de Personal, S. A. de C. V. (Sicopsa) y en el Fideicomiso SEAT F/0636 (Fideicomiso SEAT), mediante los cuales se acordó lo siguiente:

- a. Para el caso de Aeromexpress, se dan por terminados los contratos de transportación de carga aérea que ésta mantenía con Aeroméxico y Mexicana, estableciéndose en sustitución a dichos convenios, nuevos acuerdos temporales para que Aeromexpress actúe como representante de ventas y manejador de carga de las dos últimas, hasta el 31 de marzo de 2011.
- b. Grupo Aeroméxico a través de sus subsidiarias Aeroméxico y Servicios Corporativos Aeroméxico, S. A. de C. V. (Servicios Corporativos) adquiere la totalidad de las acciones que Mexicana tenía hasta esa fecha del Cecam, con lo que se obtiene el 99.99% de las tenencia accionaria en Cecam. Al 31 de diciembre de 2010, los activos incluidos en los estados financieros consolidados fueron de \$30,109 y el resultado neto por el año terminado en esa fecha no fue significativo.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- c. Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S. A. de C. V. (Sistem), subsidiaria de Aeroméxico, vende la totalidad de las acciones menos una a Mexicana, que hasta esa fecha mantenía en Sicopsa.
- d. Los fideicomitentes y fideicomisarios a través del Comité Técnico del Fideicomiso SEAT, resolvieron instruir al fiduciario sobre su resolución de dar por terminado el contrato del fideicomiso, y por lo tanto llevar a cabo todas las acciones para extinguir el Fideicomiso SEAT. Dentro de las acciones a ser consideradas, se establecen el revertir a favor de cada uno de los fideicomitentes los activos iniciales aportados, así como los nuevos activos adquiridos directamente por el Fideicomiso SEAT, conjuntamente con las obligaciones que por la compra de los mismos se deriven. Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía estima que los activos aportados ascienden a \$204,438.

Hasta en tanto el fiduciario no concluya la totalidad de las acciones necesarias para extinguir el Fideicomiso SEAT, el mismo continuará operando.

Mediante acuerdo celebrado el 26 de febrero 2010, la subsidiaria Aerosys, S. A. de C. V. (Aerosys), compañía tenedora de Sabre Sociedad Tecnológica, S. de R. L. de C. V. (Sabre) vendió la totalidad de las acciones representativas del capital social que mantenía en esta última, y que constituía el mayor activo de Aerosys. Al 31 de diciembre 2009, y por el año terminado en esa fecha, los activos netos incorporados en los estados financieros consolidados y la pérdida neta de participación controladora en Sabre fueron de \$222,611 y \$4,601, respectivamente.

Escisión-

En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebradas el 31 de diciembre de 2009 se aprobó la escisión de la compañía subsidiaria Aeroméxico como escidente y 4 nuevas compañías como escindidas.

El monto total de la escisión ascendió a \$22,556 que correspondió al capital social de las nuevas sociedades, subsidiarias de Grupo Aeroméxico, que por otro lado representó la participación que poseían a esa fecha en Operadora de Franquicias y Productos Aéreos, S. A. de C. V. El capital contable de cada una de estas sociedades escindidas al 31 de diciembre de 2009 se muestra en la hoja siguiente.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	<u>Capital contable</u>
Rempresac Comercial, S. A. de C. V.	\$ 11,300
Recursos Anarec, S. A. de C. V.	5,628
Corporación Nadmin, S. A. de C. V.	5,128
Premier Loyalty & Marketing, S. A. P. I. de C. V. (antes Formación Especializada en Negocios, S. A. P. I. de C. V.)	<u>500</u>
	\$ 22,556 =====

Alianzas estratégicas-

La Compañía, a través de Aeroméxico, participa como integrante de “Sky Team” para ofrecer a sus pasajeros una amplia red de servicios, con lo cual tiene la posibilidad de tener ingresos incrementales. Las principales condiciones establecidas para formar parte de “Sky Team” se mencionan en la nota 20(1).

La Compañía está evaluando constantemente la posibilidad de establecer nuevas alianzas y con ello obtener beneficios adicionales.

(3) Resumen de las principales políticas contables-

La preparación de los estados financieros consolidados requiere que la Administración de la Compañía efectúe estimaciones y suposiciones que afectan los importes registrados de activos y pasivos y la revelación de activos y pasivos contingentes a la fecha de los estados financieros consolidados, así como los importes registrados de ingresos y gastos consolidados durante el ejercicio. Los rubros importantes sujetos a estas estimaciones y suposiciones incluyen el valor en libros de las propiedades y equipo; las estimaciones de valuación de cuentas incobrables, inventarios obsoletos, activos por impuestos a la utilidad diferidos, transportación vendida no utilizada, reservas para devolución de aviones; los activos y pasivos relativos a beneficios a empleados; y la estimación de la reserva para el programa de pasajero frecuente. Los resultados consolidados reales pueden diferir de estas estimaciones y suposiciones.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Para propósitos de revelación en las notas a los estados financieros consolidados, cuando se hace referencia a pesos o “\$”, se trata de miles de pesos mexicanos, y cuando se hace referencia a dólares, se trata de dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

Las políticas contables significativas aplicadas en la preparación de los estados financieros consolidados son las que se mencionan a continuación.

(a) Reconocimiento de los efectos de la inflación-

Los estados financieros consolidados que se acompañan fueron preparados de conformidad con las NIF en vigor a la fecha del balance general consolidado, los cuales incluyen el reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera hasta el 31 de diciembre de 2007 con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), emitido por el Banco de México. El porcentaje de inflación acumulado de los tres ejercicios anuales anteriores y los índices utilizados para reconocer la inflación hasta ese año, se muestran a continuación:

<u>31 de diciembre de</u>	<u>INPC</u>	<u>Inflación</u>	
		<u>Del Año</u>	<u>Acumulada</u>
2010	144.639	4.40%	15.18%
2009	138.541	3.57%	14.48%
2008	133.761	6.52%	15.01%

(b) Bases de consolidación-

Los estados financieros consolidados incluyen los de Grupo Aeroméxico y los de sus subsidiarias en las que posee más del 50% del capital social y/o ejerce control. Los saldos y operaciones importantes entre las compañías del grupo se han eliminado en la preparación de los estados financieros consolidados. La consolidación se efectuó con base en los estados financieros auditados de las compañías emisoras al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, los que se prepararon de acuerdo con las NIF.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Las principales subsidiarias son las que se mencionan a continuación:

	% Tenencia <u>accionaria</u>			<u>Actividad principal</u>
	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	
I. Aerovías de México, S. A. de C. V. y subsidiarias (Aeroméxico):	99.81	99.81	99.81	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga.
A su vez Aeroméxico tiene participación en las siguientes compañías subsidiarias:				
a. Aerolitoral, S. A. de C. V.	99.74	99.74	99.74	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga.
b. Inmobiliaria Avenida Fuerza Aérea Mexicana 416, S. A. de C. V.	99.99	99.99	99.99	Arrendamiento de inmuebles.
c. Inmobiliaria Paseo de la Reforma 445, S. A. de C. V.	99.99	99.99	99.99	Arrendamiento de inmuebles.
d. Inmobiliaria Boulevard Aeropuerto 161, S. A. de C. V.	99.99	99.99	99.99	Arrendamiento de inmuebles.
e. Operadora de Franquicias y Productos Aéreos, S. A. de C. V. (Operadora)	52.20	51.11	99.99	Comercialización de sistemas de franquicias.
f. Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S. A. de C. V.	99.99	99.99	99.99	Prestación de servicios.
g. Aerosys, S. A. de C. V. (compañía tenedora hasta febrero 2010 de Sabre Sociedad Tecnológica, S. de R. L. de C. V.)	50.01	50.01	50.01	Administración de inversiones en acciones.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	% Tenencia accionaria			Actividad principal
	2010	2009	2008	
h. Fundación Aeroméxico, A. C.	99.99	99.99	99.99	Obtención y proporción de apoyos a diversas causas altruistas.
i. Centro de Capacitación Alas de América, S. A. de C. V.	99.99	50.00	50.00	Servicios de capacitación de personal.
II. Empresa de Mantenimiento Aéreo, S. A. de C. V.	99.99	99.99	99.99	Servicio de mantenimiento a equipo de vuelo.
III. Administradora Central de Negocios, S. A. de C. V. (tenedora de Integración y Supervisión de Recursos Corporativos, S. A. de C. V.(antes Aeroméxico CAP, S. A. de C. V.))	99.99	99.99	-	Administración de inversiones en acciones
IV. Servicios Corporativos Aeroméxico, S. A. de C. V.	99.99	99.99	99.99	Prestación de servicios
V. Servicio Mexicano de Vuelos de Fletamento, S. A. de C. V.	99.99	99.99	99.99	Servicio de transporte aéreo de pasajeros en fletamento "Charters"
VI. Rempresac Comercial, S. A. de C. V. (1)	99.81	99.81	-	Administración de inversiones en acciones
VII. Recursos Anarec, S. A. de C. V. (1)	99.81	99.81	-	Administración de inversiones en acciones
VIII. Corporación Nadmin, S. A. de C. V. (1)	99.81	99.81	-	Administración de inversiones en acciones
IX. Aeroméxico Cargo, S. A. P. I. de C. V. (antes Vehículo PLM, S. A. P. I. de C. V.)	99.81	99.81	-	Servicio de transporte de carga

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	% Tenencia <u>accionaria</u>			<u>Actividad principal</u>
	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	
X. Premier Loyalty & Marketing, S. A. P. I. de C. V. ((antes Formación Especializada en Negocios, S. A. P. I. de C. V.) tenedora de Loyalty Servicios Profesionales Mundiales, S. A. de C. V.)	80.10	99.99	-	Diseño y explotación de programas de lealtad

(1) Estas empresas a su vez tienen participación directa en Operadora, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 99.99% en esta última.

(c) Conversión de estados financieros de operaciones extranjeras-

A partir de 2008, los estados financieros de operaciones extranjeras que se consolidan se convierten a la moneda de informe, identificando inicialmente si la moneda funcional y la de registro de la operación extranjera son diferentes y posteriormente se realiza la conversión de la moneda funcional a la de informe, utilizando para ello, el tipo de cambio histórico o el tipo de cambio de cierre del ejercicio, dependiendo de si la información proviene de un entorno económico inflacionario.

(d) Efectivo y equivalentes de efectivo-

El efectivo y los equivalentes de efectivo incluyen depósitos en cuentas bancarias, monedas extranjeras y otros similares de inmediata realización. A la fecha de los estados financieros consolidados, los intereses ganados y las utilidades o pérdidas en valuación se incluyen en los resultados del ejercicio, como parte del resultado integral de financiamiento consolidado.

(e) Instrumentos financieros derivados sobre el precio de combustible y diferencias cambiarias-

Para gestionar los riesgos derivados de las fluctuaciones en los precios del combustible o Turbosina, la Compañía utiliza selectivamente instrumentos financieros derivados tales como opciones asiáticas y combinaciones de opciones del tipo *call-spread* asiáticas sobre el precio del Combustóleo (*Heating Oil*) y del barril de petróleo WTI (*West Texas Intermediate*) según su cotización en el mercado NYMEX. Al no existir un mercado de largo plazo de derivados para Turbosina, el Combustóleo y el Petróleo son los subyacentes más utilizados para aproximarse a las variaciones en el precio de la turbosina, dadas sus altas correlaciones con ésta.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

El valor razonable de las opciones del tipo asiáticas se obtiene mediante modelos de valuación que dependen del precio promedio del subyacente de referencia durante un período observado de tiempo. Al inicio de las opciones, éstas se reconocen en el balance general consolidado como activo o pasivo, dependiendo de la naturaleza de la posición, larga (compra de la opción) o corta (venta de la opción), respectivamente. Durante la vigencia de las opciones, éstas se valúan a su valor razonable y las fluctuaciones en dichos valores, se reconocen en el resultado integral de financiamiento consolidado del ejercicio así como en el balance general consolidado. Cuando vencen las opciones y éstas representan una ganancia, su valuación se actualiza en el resultado integral de financiamiento consolidado y se recibe el efectivo; por el contrario, cuando las opciones finalizan fuera-del-dinero (*out-of-the-money*), no se genera flujo de efectivo adicional, habiendo sido ya reconocido el desembolso neto del inicio y los efectos de valuación en el RIF.

Conforme a sus políticas, la Compañía pacta estas opciones con la aprobación previa de su Consejo de Administración, el cual determina los volúmenes a mitigar, así como el precio de referencia de las mismas. Estas operaciones tienen como objetivo mitigar el riesgo proveniente de movimientos en los precios del combustible. Dentro del volumen de combustible o barril de petróleo contratado, Aeroméxico a su vez contrata y mitiga el riesgo previo asociado a consumos esperados de una de sus subsidiarias. Lo anterior, genera derechos y obligaciones hacia dicha entidad.

Con la finalidad de mitigar el riesgo conjunto de tipo de cambio MXP/USD y de tasa de interés Libor, asociados a un préstamo denominado en USD, Aeroméxico tuvo contratado, desde octubre de 2007 hasta enero de 2010, un instrumento financiero derivado del tipo TARN Cross Currency Swap. Este Swap dejó de tener validez al alcanzar una ganancia acumulada de USD 3.4 millones (TARN feature).

La Compañía se apega a las disposiciones del Boletín C-10 “Instrumentos Financieros Derivados y Operaciones de Cobertura”, el cual precisa los criterios de registro, valuación y revelación aplicables a los instrumentos financieros derivados, ya sea que se les de tratamiento de instrumentos de negociación o bien de cobertura contable; para este último caso, se requiere además de una serie de requisitos, la evaluación y medición de la efectividad de dichas coberturas.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(f) Inventarios-

Los inventarios de refacciones, accesorios, materiales y suministros se presentan al costo original determinado por el método de precios promedio, o al valor de mercado, el menor, siempre y cuando este último no sea inferior al valor neto de realización. Conforme se consumen se registran en los resultados del período sobre las mismas bases.

La Compañía registra las estimaciones necesarias para reconocer disminuciones en el valor de sus inventarios por deterioro, obsolescencia, lento movimiento y otras causas que indiquen que el aprovechamiento o realización de los artículos que forman parte del inventario resultará inferior al valor registrado.

(g) Inversión en acciones de compañías asociadas y fideicomiso-

La inversión en acciones de compañías asociadas y fideicomiso, en las que Aeroméxico posee el 50% de su capital, se valúa por el método de participación. Adicionalmente, la inversión en acciones de otras asociadas en las que Grupo Aeroméxico posee menos del 50% de su capital social, se registra al costo y hasta el 31 de diciembre de 2007, se actualizó mediante la aplicación de factores derivados del INPC (ver notas 8 y 11).

Los derechos fideicomitidos del fideicomiso SEAT, representan el vehículo para suministrar servicios de apoyo en tierra en la República Mexicana a la Compañía. Las subsidiarias Aeroméxico y Aerolitoral, así como la asociada Aeromexpress, son los fideicomitentes y fideicomisarios. El fiduciario es una institución de banca múltiple. El servicio que presta el Fideicomiso SEAT es con personal de Sicopsa y de Sistem (ver nota 2).

(h) Propiedades y equipo-

El equipo de vuelo (incluyendo el derivado de arrendamientos financieros o puros que por las condiciones establecidas en los contratos son considerados como capitalizables) está registrado a su costo de adquisición más las inversiones necesarias para dejarlo en condiciones de uso y hasta el 31 de diciembre de 2007, se actualizó mediante la aplicación del método de indización específica, utilizando en su caso la inflación del país de origen de la divisa en la que están denominados los contratos (de adquisición o arrendamiento) de cada equipo de vuelo y el tipo de cambio vigente al cierre del ejercicio o a su valor de recuperación estimada, lo que resulte menor.

Las partes y refacciones reparables de equipo de vuelo, hasta el 31 de diciembre de 2007, se actualizaron a través del método de indización específica antes descrito, o a su valor de recuperación estimada, lo que resulte menor. Para efectos de esta valuación el límite es la condición física de la refacción reparada "overhaul".

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

El equipo de vuelo así como sus partes y refacciones reparables para los cuales se prevé su sustitución en el corto plazo, están a valores similares a los existentes en el mercado que toman en consideración las situaciones prevalecientes en cada año y se estima que se pueden recuperar en el curso normal de las operaciones. Dicha valuación generó en 2010, 2009 y 2008 cargos al rubro de mantenimiento por \$104,868, \$70,419 y \$95,152, respectivamente.

Las propiedades y equipo diferentes a los activos fijos mencionados en los párrafos anteriores de este inciso, igualmente se registran al costo de adquisición y hasta el 31 de diciembre de 2007, se actualizaron mediante la aplicación de factores derivados del INPC.

La Compañía determina y considera para efectos de los cálculos de depreciación el valor residual de sus activos depreciables. La depreciación está calculada por el método de línea recta, de acuerdo con la vida útil estimada para cada activo por la Administración de la Compañía y/o peritos independientes, la cual es revisada periódicamente y se registra a partir de que estos activos están disponibles para ser usados.

Las tasas de depreciación y los valores residuales de los principales activos son los que se muestran a continuación:

	<u>Tasa de depreciación</u>	<u>% residual del valor</u>
Equipo de vuelo	3.3% y 8%	15
Partes y refacciones de avión	5% al 20%	-
Construcciones	5% al 16.67%	-
Equipo de plataforma y motorizado	10% al 16%	3
Equipo de transporte	25%	5
Mobiliario	10%	3
Maquinaria y equipo	10% al 33%	-
Equipo de cómputo	30%	-

Los arrendamientos puros que por las condiciones de los contratos son considerados como arrendamientos capitalizables, se registran como activo fijo a un valor igual al valor presente de las rentas pactadas en dichos contratos y se cargan a resultados durante la vigencia de los mismos.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Los gastos de mantenimiento y reparaciones menores se registran en los resultados cuando se incurren.

(i) Otros activos-

Los gastos de mantenimiento y reparación mayor de los motores del equipo de vuelo (mantenimiento mayor) son capitalizados y se amortizan en un plazo promedio de tres años, que representa básicamente el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor (ver nota 10). Las reparaciones de fuselajes y partes rotables se cargan a resultados conforme se incurren.

Los saldos de gastos de mantenimiento mayor por amortizar de los motores que salen de operación, son cargados a resultados del ejercicio en el cual termina su vida de uso. Los mantenimientos adicionales hechos con posterioridad a la fecha de terminación de vida de uso para motores rentados, se cargan a la reserva para devolución de aviones rentados y, en caso de insuficiencia, ésta se carga a resultados.

Los gastos relacionados con la configuración del equipo de vuelo que se incorpora por primera ocasión, así como los gastos correspondientes por el entrenamiento de pilotos y capacitación de tripulaciones son capitalizados y se amortizan en plazos conforme a los términos de los arrendamientos, para la configuración de equipo, y doce meses, en el caso de entrenamiento y capacitación.

Los costos asociados con la adquisición de programas de cómputo, se registran como gasto en el año en que se adquieren; algunos proyectos para desarrollos de programas de cómputo se registran como activo y se amortizan con base en la mejor estimación de su vida útil determinada de acuerdo con la expectativa de sus beneficios futuros, que va de 2 a 4 años.

Los activos intangibles con vida útil definida se amortizan sistemáticamente, con base en la mejor estimación de su vida útil determinada de acuerdo con la expectativa de sus beneficios económicos futuros. Esta política contable aplica a programas de cómputo, a configuración de equipos de vuelo y capacitación de tripulaciones.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(j) Depósitos en garantía-

Representan principalmente depósitos en dólares a favor de los arrendadores de equipo de vuelo; se presentan con base en la fecha establecida contractualmente relativa a su recuperación, como activo circulante o no circulante; en algunos casos generan intereses a favor de la Compañía, a una tasa equivalente a los rendimientos de las cuentas de mercado de dinero vigentes en los Estados Unidos de América.

La Compañía reconoce como depósitos para mantenimiento los pagos periódicos que efectúa a distintos arrendadores de acuerdo a los contratos celebrados con ellos.

(k) Deterioro del valor de recuperación de propiedades y equipo y otros activos de larga duración-

La Compañía evalúa periódicamente los valores netos en libros de las propiedades y equipo y otros activos de larga duración, para determinar la existencia de indicios de que dichos valores exceden su valor de recuperación. El valor de recuperación representa el monto de los ingresos netos potenciales que se espera razonablemente obtener como consecuencia de la utilización o realización de dichos activos. Si se determina que los valores netos en libros exceden su valor de recuperación, la Compañía registra las estimaciones necesarias para reducirlos a su valor de recuperación.

(l) Provisiones-

La Compañía reconoce, con base en estimaciones de la Administración, provisiones de pasivo por aquellas obligaciones presentes en las que la transferencia de activos o la prestación de servicios es virtualmente ineludible y surge como consecuencia de eventos pasados, los que, en los casos aplicables, se registran a su valor presente.

(m) Reserva para devolución de aviones-

La Compañía registra con base en estudios técnicos y cálculos actuariales, una reserva para devolución de los aviones rentados, para reconocer durante la vigencia de cada contrato el gasto en que se incurrirá para cumplir con lo acordado contractualmente respecto del estado en que se deben regresar dichas aeronaves.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(n) Programa de pasajero frecuente-

De acuerdo con lo establecido en la NIF A-8 “Supletoriedad”, Aeroméxico reconoce el pasivo por el valor razonable de premios otorgados y por redimir con motivo del programa denominado “Club Premier”, dicho programa fue establecido para otorgar premios (kilómetros) al pasajero frecuente. El pasivo se registra con base en las especificaciones señaladas en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) a través del Comité de Interpretaciones de las Normas de Información Financiera en su interpretación 13 (CINIF-13) “Programas de Lealtad de Clientes”.

Bajo estos lineamientos, los premios se cuantifican a su valor razonable y se presentan como un pasivo que, conforme se vayan redimiendo en el futuro, representarán un ingreso para la Compañía.

En adición, los kilómetros de “Club Premier” son vendidos a otros socios comerciales para ser empleados en diversas actividades promocionales de estos últimos. Estos ingresos por la venta de kilómetros son originalmente registrados dentro del pasivo descrito en el párrafo anterior y reconocidos como ingresos al momento de su redención.

En los ingresos reconocidos en el estado de resultados consolidado se incluyen los premios al momento de su redención, así como el porcentaje de puntos que la Administración ha estimado que expiran, con base en el número de premios que han sido redimidos en relación al número total que se espera sean redimidos.

(o) Beneficios a los empleados-

Los beneficios por terminación por causas distintas a la reestructuración y al retiro, a que tienen derecho los empleados, se reconocen en los resultados de cada ejercicio, con base en cálculos actuariales de conformidad con el método de crédito unitario proyectado considerando los sueldos proyectados. Al 31 de diciembre de 2010 para efectos del reconocimiento de los beneficios al retiro, la vida laboral promedio remanente de los empleados que tienen derecho a los beneficios del plan es aproximadamente de 20 años.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Grupo Aeroméxico tiene planes de jubilaciones para pilotos y planes de retiro para sobrecargos y personal de tierra. Estos planes se limitan a lo establecido en los contratos colectivos de trabajo celebrados con el personal sindicalizado, en los cuales están previstas las condiciones a las que están sujetos (ver nota 16).

Las remuneraciones al término de la relación laboral por reestructuración, por su naturaleza contingente se cargan a los resultados del año en que se pagan o en el que se reconoce la existencia de la obligación, y sus efectos en los resultados se presentan como parte de otros ingresos y gastos.

Las remuneraciones al término de la relación laboral, por causas distintas de reestructuración, se presentan en los resultados consolidados en los gastos de operación, en el rubro de fuerza de trabajo.

La ganancia o pérdida actuarial se reconoce directamente en los resultados consolidados del período conforme se devenga.

(p) *Impuestos a la utilidad (impuesto sobre la renta (ISR), impuesto empresarial a tasa única (IETU)) y participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)-*

El ISR o IETU y la PTU causados en el año se determinan conforme a las disposiciones fiscales vigentes.

El ISR, IETU y PTU diferidos, se registran de acuerdo con el método de activos y pasivos, que compara los valores contables y fiscales de los mismos. Se reconocen impuestos y PTU diferidos (activos y pasivos) por las consecuencias fiscales futuras atribuibles a las diferencias temporales entre los valores reflejados en los estados financieros de los activos y pasivos existentes y sus bases fiscales relativas, y en el caso de impuestos a la utilidad, por pérdidas fiscales por amortizar y otros créditos por recuperar. Los activos y pasivos por impuestos y PTU diferidos se calculan utilizando las tasas establecidas en la ley correspondiente, que se aplicarán a la utilidad gravable en los años en que se estima se revertirán las diferencias temporales. El efecto de cambios en las tasas fiscales sobre los impuestos y PTU diferidos se reconoce en los resultados consolidados del período en que se aprueban dichos cambios.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(q) Actualización del capital social y resultados acumulados-

Hasta el 31 de diciembre de 2007 se determinó multiplicando las aportaciones y los resultados acumulados por factores derivados del INPC, que miden la inflación acumulada desde las fechas en que se realizaron las aportaciones y se generaron los resultados hasta el cierre del ejercicio de 2007, fecha en que se cambió a un entorno económico no inflacionario conforme a la NIF B-10 "Efectos de la inflación". Los importes así obtenidos representaron los valores constantes de la inversión de los accionistas.

(r) Efecto acumulado por conversión-

Representa la diferencia que resulta de convertir a las operaciones extranjeras, de su moneda funcional a la moneda de informe.

(s) Resultado acumulado por actualización-

Hasta el 31 de diciembre de 2007, representaba la diferencia entre el valor de los activos no monetarios actualizados mediante costos específicos y el determinado utilizando factores derivados del INPC, disminuido de los efectos de impuestos diferidos respectivos. En el ejercicio 2008 esta cuenta fue reclasificada a los resultados acumulados.

(t) Transportación vendida no utilizada y reconocimiento del ingreso por pasajes-

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada. En el momento en que se proporciona el servicio de transportación, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo es reducida. La cuenta de pasivo es también disminuida por los servicios prestados por otras aerolíneas (vendidos a través de Aeroméxico) y por los boletos reembolsados. Las comisiones pagadas por venta de boletos son reconocidas en resultados en la misma proporción que el ingreso por transportación.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

La Compañía, como parte de su política de reconocimiento de ingresos, identifica aquellos boletos domésticos que ya fueron utilizados parcialmente y que sus tarifas son no reembolsables. Por otro lado, también distingue los boletos internacionales cuyo primer tramo ya fue utilizado, que sin embargo el cupón de regreso no ha sido empleado y su fecha fijada de vuelo conforme al itinerario ya transcurrió.

En ambos casos, se reconoce por dichos cupones no utilizados, el ingreso correspondiente como si se tratase de un tramo volado.

Las estimaciones para pérdidas en la recuperación de cuentas por cobrar se registran con base en análisis y estimaciones de la Administración.

(u) *Concentración de negocio-*

Los servicios se comercializan con un gran número de clientes, sin que exista concentración importante en algún cliente específico.

El principal proveedor de combustible utilizado por las aeronaves en territorio nacional, es Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), organismo descentralizado del Gobierno Federal.

(v) *Pagos anticipados y gastos por publicidad-*

Los pagos anticipados incluyen principalmente pagos de rentas por anticipado y anticipos para compra de combustible.

Adicionalmente, los pagos anticipados incluyen publicidad la cual se registra como gasto hasta que el servicio es recibido. Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, la Compañía tiene anticipos pagados para publicidad por \$3,787, \$18,197 y \$22,132, respectivamente. El gasto en resultados por publicidad ascendió a \$253,361, \$178,062 y \$185,229 en 2010, 2009 y 2008, respectivamente.

(w) *Resultado integral de financiamiento (RIF)-*

El RIF incluye los intereses, las diferencias en cambios y el efecto por conversión.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Las operaciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente en las fechas de celebración o liquidación. Los activos y pasivos en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio vigente a la fecha del balance general consolidado. Las diferencias en cambios incurridas en relación con activos o pasivos contratados en moneda extranjera se llevan a los resultados consolidados del ejercicio.

(x) Contingencias-

Las obligaciones o pérdidas importantes relacionadas con contingencias se reconocen cuando es probable que sus efectos se materialicen y existan elementos razonables para su cuantificación. Si no existen estos elementos razonables, se incluye su revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros consolidados. Los ingresos, utilidades o activos contingentes se reconocen hasta el momento en que existe certeza de su realización.

(4) Posición en moneda extranjera y conversión-

Los activos y pasivos monetarios denominados en dólares convertidos a la moneda de informe, al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se mencionan a continuación:

	Miles de pesos		
	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Activo:			
Circulante	\$ 1,438,165	918,447	1,143,241
No circulante	<u>2,992,010</u>	<u>2,666,220</u>	<u>2,566,271</u>
	<u>4,430,175</u>	<u>3,584,667</u>	<u>3,709,512</u>
Pasivo:			
Circulante	(3,439,708)	(4,001,494)	(4,624,831)
Largo plazo	<u>(1,146,841)</u>	<u>(1,163,581)</u>	<u>(1,077,071)</u>
	<u>(4,586,549)</u>	<u>(5,165,075)</u>	<u>(5,701,902)</u>
Posición pasiva, neta	\$ (156,374)	(1,580,408)	(1,992,390)
	=====	=====	=====

El tipo de cambio del peso en relación con el dólar, al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, fue de \$12.37, \$13.08 y \$13.82 pesos por dólar, respectivamente. Al 7 de febrero de 2011, el tipo de cambio era de \$11.99.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, la Compañía no tenía instrumentos de protección contra riesgos cambiarios, excepto por lo mencionado en las notas 15 y 23, sin embargo, la Compañía tiene establecida la política de mantener acorde con su operación, una posición ponderada de sus saldos en efectivo, entre moneda nacional y divisas.

Para efectos de conversión se utilizaron los pesos mexicanos como moneda de registro y de informe, y dólares como moneda funcional. Se utilizaron los siguientes tipos de cambio: \$10.92 pesos por dólar, como histórico para las partidas no monetarias preexistentes al momento de la implementación de la conversión y capital contable (déficit) y a tipo de cambio vigente para adquisiciones posteriores y \$12.37 pesos por dólar, como tipo de cambio de cierre.

Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, la posición consolidada de la Compañía en miles de pesos de activos no monetarios (brutos) de origen extranjero, o cuyo costo de reposición se puede determinar únicamente en dólares, se mencionan a continuación:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Propiedades y equipo	\$ 3,791,712	4,236,706	4,230,412
Inventarios de refacciones y accesorios	<u>486,557</u>	<u>508,700</u>	<u>647,594</u>
	\$ 4,278,269	4,745,406	4,878,006
	=====	=====	=====

Las operaciones más importantes en moneda extranjera, llevadas a cabo durante 2010, 2009 y 2008, fueron las siguientes:

	<u>Miles de pesos</u>		
	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Ingresos en divisas	\$ 13,415,303	9,821,850	10,723,642
Ingresos por reservaciones	-	436,252	416,334
Compras, servicios diferentes a activo fijo y arrendamientos (capitalizables y no capitalizables)	(14,907,268)	(13,158,068)	(16,285,900)
Comisiones a agencias	(438,634)	(312,959)	(357,198)
Servicios y gastos de operación	(88,236)	(65,196)	(226,036)
Intereses, neto	<u>(103,922)</u>	<u>(117,417)</u>	<u>(104,770)</u>
Neto	\$ (2,122,757)	(3,395,538)	(5,833,928)
	=====	=====	=====

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Los ingresos y ventas en el país provenientes de boletos tarifados en dólares, independientemente de su expedición y cobro en moneda nacional, al tipo de cambio vigente en el mercado, son registrados en pesos al tipo de cambio de la fecha en que se presta el servicio y se revelan en esta nota como ingresos en divisas. Las compras de combustible en el país, están sujetas a cotizaciones internacionales y a la paridad del dólar, por lo cual se incluyen como compras en moneda extranjera. Adicionalmente, derivado de los contratos de arrendamiento de aeronaves, los cuales son pactados exclusivamente con el extranjero, los gastos por renta y gran parte del mantenimiento de aeronaves están igualmente sujetos a las fluctuaciones del dólar y se incluyen como gastos en moneda extranjera.

Debido a estas condiciones, tanto en ingresos como de costos, referidos a moneda extranjera, se determinó que por los ejercicios concluidos el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 la moneda funcional de la Compañía es el dólar.

(5) Cuentas por cobrar-

Las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se analizan a continuación:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Líneas aéreas y agencias de viajes	\$ 668,132	508,738	606,531
Tarjetas de crédito y clientes (1) (2)	423,642	224,401	269,942
Impuestos por recuperar	426,523	244,602	194,523
Otras	<u>211,806</u>	<u>144,909</u>	<u>149,729</u>
	1,730,103	1,122,650	1,220,725
Menos estimación para cuentas incobrables	<u>(170,137)</u>	<u>(85,725)</u>	<u>(47,944)</u>
Total corto plazo	1,559,966	1,036,925	1,172,781
Cuentas por cobrar a largo plazo (3)	<u>96,479</u>	<u>56,219</u>	<u>59,399</u>
Total cuentas por cobrar	\$ 1,656,445	1,093,144	1,232,180
	=====	=====	=====

(1) Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se tienen compromisos con bancos procesadores de cobranza (ver nota 20(f)).

(2) La cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en Estados Unidos de América, está garantizando un préstamo al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008. Adicionalmente las ventas realizadas con ciertas tarjetas de crédito en México garantizan otros financiamientos al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 (ver nota 15).

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (3) Incluye una cuenta por cobrar en dólares que genera intereses a la tasa del 6% anual y con vencimiento en 2016. Los intereses son pagados de forma mensual en el momento en que se devengan.

(6) Operaciones y saldos con partes relacionadas-

Las operaciones realizadas con partes relacionadas, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, fueron como se muestra a continuación:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Ingresos:			
Servicios de carga (1)	\$ 616,308	466,800	579,292
Servicios multidisciplinarios (1)	-	18,000	-
Arrendamientos (1), (2), (3)	5,900	16,186	17,136
Mantenimiento (3)	2,990	72,972	7,836
Intereses a favor (1)	5,356	13,610	-
Otros servicios (1) y (3)	<u>6,667</u>	<u>52,355</u>	<u>31,697</u>
	\$ <u>637,221</u>	<u>639,923</u>	<u>635,961</u>
Gastos:			
Servicios de apoyo en tierra (3)	\$ 429,091	419,298	540,748
Cursos de capacitación (2)	-	53,918	58,026
Intereses pagados (4)	-	519	3,770
Costo por manejo de almacén fiscal (1)	12,878	9,635	10,544
Mantenimiento (2)	-	975	-
Otros servicios (1), (3)	<u>3,317</u>	<u>55,356</u>	<u>103,279</u>
	\$ <u>445,286</u>	<u>539,701</u>	<u>716,367</u>

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Aeromexpress	(1)
Cecam	(2)
Fideicomiso SEAT	(3)
Sicopsa	(4)

Una parte de los intereses ganados y pagados por inversiones temporales en valores realizables y por préstamos por pagar, respectivamente, son por operaciones pactadas a condiciones de mercado con instituciones bancarias accionistas de Grupo Aeroméxico.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, la compensación agregada pagada por la Compañía a sus consejeros y miembros de la alta dirección, fue de aproximadamente \$68,756, \$47,461 y \$36,234, respectivamente, los cuales corresponden a su compensación base más bonos por desempeño.

Los saldos netos por cobrar y por pagar a partes relacionadas, al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se integran como se indican a continuación:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
<u>Cuentas por cobrar:</u>			
Aeromexpress	\$ 123,467	128,224	158,636
Fideicomiso SEAT	6,547	-	-
Cecam	-	269	80
Otros	<u>3</u>	<u>1,620</u>	<u>11</u>
	\$ <u>130,017</u>	<u>130,113</u>	<u>158,727</u>
	=====	=====	=====
<u>Cuentas por pagar:</u>			
Sicopsa	\$ -	320	446
Fideicomiso SEAT	-	-	22,983
Cecam	-	-	1,735
Otras	<u>-</u>	<u>334</u>	<u>-</u>
	\$ <u>-</u>	<u>654</u>	<u>25,164</u>
	=====	=====	=====

La deuda a cargo y a favor de partes relacionadas corresponde a operaciones de cuenta corriente que no genera intereses y no tienen vencimiento específico y son por su naturaleza a corto plazo.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(7) Inventarios-

Los inventarios al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se analizan a continuación:

		<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Refacciones y accesorios (1)	\$	488,462	466,765	682,989
Alimentos, bebidas y utensilios		34,476	31,834	38,836
Anticipos a proveedores		72,042	75,321	110,191
Materiales diversos		<u>20,769</u>	<u>21,444</u>	<u>19,158</u>
		615,749	595,364	851,174
Menos estimación para inventarios obsoletos		<u>(78,649)</u>	<u>(64,234)</u>	<u>(155,932)</u>
	\$	537,100	531,130	695,242
		=====	=====	=====

(1) Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 estos inventarios garantizan el contrato de suministro de combustible, utilizado en territorio nacional (ver nota 20(k)).

(8) Inversión en acciones de compañías asociadas-

La inversión en acciones de compañías asociadas se presenta valuada por el método de participación, considerando los resultados y el capital contable de las emisoras.

En virtud de que la Compañía no tiene más del 50% de las acciones con derecho a voto de las emisoras y, adicionalmente, no ejerce el control para gobernar las políticas de operación y financieras de éstas, los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 únicamente reconocen vía método de participación la inversión en acciones de compañías asociadas, representada por la participación directa en el capital social de las compañías que se muestran en la hoja siguiente.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

<u>31 de diciembre de 2010</u>	<u>%</u>		<u>Participación en el capital contable</u>	<u>Participación en los resultados del año</u>
Aeromexpress	50.00	\$	62,057	(85,804)
Cecam (1)			<u>-</u>	<u>(824)</u>
Inversión en acciones en balances generales		\$	62,057	(86,628)
			=====	=====

- (1) A partir del 17 de diciembre 2010, el Cecam se consolida por haber adquirido el 100% de las acciones representativas de su capital social de esta empresa, sin embargo sus efectos netos en los resultados del año, se presentan dentro de la participación en los resultados de compañías asociadas, por haber cambiado la tenencia accionaria hasta finales del año 2010 (ver nota 2).

31 de diciembre de 2009

Aeromexpress	50.00	\$	66,588	(40,092)
Cecam	50.00		<u>4,976</u>	<u>678</u>
Total de inversión en acciones			71,564	(39,414)
Exceso en registro de inversiones en acciones			<u>223</u>	<u>146</u>
Inversión en acciones en balances generales		\$	71,787	(39,268)
			=====	=====

31 de diciembre de 2008

Aeromexpress	50.00	\$	8,417	(28,137)
Cecam	50.00		<u>4,297</u>	<u>288</u>
Inversión en acciones en balances generales		\$	12,714	(27,849)
			=====	=====

Adicionalmente, la Compañía es propietaria de los derechos fideicomitidos del Fideicomiso SEAT, el cual es el vehículo para suministrar servicios de apoyo en tierra en la República Mexicana a Aeroméxico y a Aerolitoral, así como a la asociada Aeromexpress, las cuales son parte de los fideicomitentes y fideicomisarios. El fiduciario es una institución de banca múltiple. El servicio que presta el Fideicomiso es con personal de Sicopsa y de Sistem (ver notas 2 y 11).

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(9) Propiedades y equipo-

Las propiedades y equipo al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se analizan a continuación:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Equipo de vuelo adquirido en arrendamiento financiero	\$ 1,972,299	2,634,145	2,844,244
Arrendamientos capitalizables de equipo de vuelo (ver nota 12)	205,199	209,693	173,157
Partes y refacciones de avión	1,271,407	1,411,179	2,138,621
Mejoras de equipo de vuelo	905,152	886,624	959,506
Maquinaria y equipo	672,154	700,959	863,554
Construcciones y mejoras en terrenos arrendados	994,878	772,449	570,714
Mobiliario y equipo de cómputo	586,444	1,003,625	1,127,825
Equipo de vuelo	241,700	242,275	302,697
Construcciones (1)	894,113	1,095,624	1,169,509
Equipo de plataforma	146,081	146,987	157,212
Equipo de transporte	71,660	70,003	80,178
Herramientas y otros equipos	<u>295,373</u>	<u>309,405</u>	<u>358,244</u>
	8,256,460	9,482,968	10,745,461
Menos:			
Depreciación y amortización acumuladas	(4,745,670)	(4,930,786)	(6,020,534)
Reserva de obsolescencia y de baja de valor de aviones	<u>(86,119)</u>	<u>(97,537)</u>	<u>(122,022)</u>
	3,424,671	4,454,645	4,602,905
Ordenes de trabajo	50,058	78,958	418,505
Terrenos	160,184	160,184	160,373
Anticipos a proveedores	<u>2,746</u>	<u>2,904</u>	<u>3,164</u>
	\$ 3,637,659	4,696,691	5,184,947
	=====	=====	=====

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (1) La Compañía tiene contratos por proveeduría y abastecimiento de servicios, materiales, accesorios, etc., siendo los más importantes los relativos a combustible. El principal proveedor de este servicio es Aeropuertos ASA. Durante los ejercicios 2010, 2009 y 2008, la Compañía firmó contratos que modifican el plazo de crédito para realizar los pagos a favor de ASA; en dichas negociaciones se otorgó como garantía prendaria el inmueble, propiedad de Inmobiliaria Paseo de la Reforma 445, S. A. de C. V.

Los contratos de arrendamiento de los terrenos sobre los que están construidas las bases de mantenimiento y en donde la Compañía tiene otras instalaciones establecen que éstas pasarán a ser propiedad del Gobierno Federal al término de los mismos, sin compensación alguna para la Compañía. Los contratos más importantes tienen diferentes fechas de vencimiento.

Los arrendamientos financieros incluyen cuatro aviones Boeing B-737 (cinco aviones en 2009 y 2008), iniciados en 2006 y con vencimiento en 2018.

Al 31 de diciembre 2010, 2009 y 2008, el costo estimado para concluir proyectos y órdenes de trabajo en proceso, asciende a \$2,402, \$35,747 y \$68,630, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, no existen pérdidas por determinar en el valor de estos activos, evaluados de acuerdo con las disposiciones del Boletín C-15 "Deterioro de los Activos de Larga Duración y sus Disposiciones".

(10) Otros activos-

Los otros activos al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se analizan como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Reparaciones mayores y mantenimiento de equipo de vuelo	\$ 912,520	696,505	767,280
Prepagos efectuados a fabricantes de aviones	29,176	21,314	15,953
Programas de cómputo	1,033	22,079	44,815
Acuerdos con personal sindicalizado	27,819	26,240	25,784
Gastos capitalizables por arrendamientos financieros	16,155	25,549	30,249
Capacitación de pilotos	13,447	29,766	54,128
Otros	<u>15,303</u>	<u>26,495</u>	<u>29,069</u>
	\$ 1,015,453	847,948	967,278
	=====	=====	=====

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(11) Anticipos, depósitos en garantía y otros-

Las cuentas integrantes de este rubro al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se analizan a continuación:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Anticipos para operaciones de renovación de flota (1)	\$ 233,638	152,299	152,979
Depósitos:			
Para renta de equipo de vuelo y motores	1,564,490	1,641,425	1,771,972
Con instituciones financieras (nota 20(f))	121,748	150,927	152,354
Con grupos aeroportuarios	112,369	60,747	-
Reservas de mantenimientos pagadas	599,660	475,630	345,020
Inversiones en compañías asociadas	51,044	35,384	45,174
Propiedad intelectual (nota 2)	127,449	-	-
Otros	<u>196,337</u>	<u>223,340</u>	<u>101,149</u>
	\$ 3,006,735	2,739,752	2,568,648
	=====	=====	=====

- (1) La Compañía ha formalizado contratos para continuar con la renovación de su flota; para estos propósitos se han hecho anticipos a los fabricantes (ver nota 21) que se aplicarán conforme se realicen las operaciones de incorporación a la flota de nuevas aeronaves, los cuales parcialmente están financiados.

Asimismo, formalizó contratos para hacer una renovación de algunos aviones con base en el esquema de compraventa y arrendamiento de regreso, para estos efectos hizo anticipos al fabricante, que están financiados parcialmente. Estos anticipos se aplican conforme se realiza cada una de las operaciones.

Los anticipos, depósitos y algunas cuentas incluidas en otros, están en moneda extranjera y ascienden a 168.4 millones de dólares al 31 de diciembre de 2010 (160.8 millones de dólares en 2009 y 177.5 millones de dólares en 2008).

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(12) Arrendamientos operativos-

A continuación se mencionan los más significativos:

- (a) La Compañía tiene contratados bajo el esquema de arrendamiento puro 91 aviones y 20 motores (83 aviones y 16 motores al 31 de diciembre de 2009, y 103 aviones y 22 motores al 31 de diciembre de 2008) con diferentes períodos de renta; venciendo el último en 2018. En algunos casos al término del contrato, está prevista la opción de compra a valor de mercado y en otros la extensión de los plazos de los arrendamientos.

Durante 2010, 2009 y 2008, la Compañía renovó ciertos contratos de arrendamiento extendiendo el plazo de los vencimientos originales, así como difiriendo algunas rentas devengadas durante 2009, las cuales se presentan como un pasivo al cierre de dicho ejercicio (ver nota 21).

Con base en los contratos de arrendamiento, la Compañía determina aquellos que califican para ser considerados como arrendamientos capitalizables. Al 31 de diciembre de 2010 y 2009, la Compañía consideró dos aeronaves, un simulador de vuelo y dos motores como activo fijo por un monto de \$205,199 y \$209,693 respectivamente. Al 31 de diciembre de 2008 la Compañía consideró como activo fijo, dos motores y un simulador de vuelo por un monto de \$173,157.

Los contratos de estos arrendamientos están parcialmente garantizados con cartas de crédito o depósitos en garantía en efectivo. Asimismo, las obligaciones asumidas más importantes son:

- Mantener las cartas de crédito en los bancos hasta 60 días promedio después del término del contrato.
- Tener durante todo el período de arrendamiento los registros, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación competente, efectuando los pagos correspondientes.
- Dar mantenimiento a los equipos arrendados de acuerdo con el programa respectivo.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- Mantener asegurado el equipo de acuerdo con los montos y riesgos estipulados en cada contrato.
 - Hacer entrega de información financiera al arrendador respectivo de cada contrato.
 - Mantener ciertas razones financieras (para algunos contratos).
 - Cumplir con las condiciones técnicas para la devolución de las aeronaves.
- (b) La Compañía cuenta con espacios en aeropuertos contratados en arrendamiento puro, donde algunos contratos están en proceso de renovación.

Los pagos futuros de rentas convertidos al tipo de cambio al 31 de diciembre de 2010, se presentan a continuación:

<u>Año</u>	<u>Arrendamientos capitalizables</u>	<u>Arrendamientos operativos</u>
2011	\$ 44,808	3,056,326
2012	24,995	2,871,860
2013	25,315	2,552,458
2014	20,171	1,993,304
2015	4,360	1,477,896
2016 y posteriores	<u>-</u>	<u>1,876,856</u>
	\$ 119,649	13,828,700
	=====	=====

Estos importes están determinados con base en las rentas que se conocen al 31 de diciembre de 2010.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

El gasto total de rentas, es como sigue:

		<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Equipo de vuelo (1)	\$	3,017,433	3,344,910	2,975,246
Inmuebles		<u>245,159</u>	<u>212,440</u>	<u>248,047</u>
	\$	<u>3,262,592</u>	<u>3,557,350</u>	<u>3,223,293</u>
		=====	=====	=====

(1) Existe un monto adicional definido como un gasto no operativo (ver nota 22).

(13) Gastos acumulados, otros impuestos, pasivos acumulados y otras cuentas por pagar-

Las cuentas integrantes de este rubro al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se analizan a continuación:

		<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Proveedores	\$	3,567,298	4,638,960	3,871,586
Pasivo diferido		17,318	21,746	26,604
Impuesto al valor agregado y otros		809,759	712,732	447,297
Programa de pasajero frecuente		253,416	194,879	184,249
Sueldos y prestaciones por pagar		106,768	94,123	207,634
Aerolíneas		13,442	23,659	22,770
Otras		<u>187,193</u>	<u>120,945</u>	<u>177,370</u>
		4,955,194	5,807,044	4,937,510
Menos vencimientos a largo plazo - Pasivo diferido		<u>(14,071)</u>	<u>(18,312)</u>	<u>(22,976)</u>
Total vencimientos a corto plazo	\$	<u>4,941,123</u>	<u>5,788,732</u>	<u>4,914,534</u>
		=====	=====	=====

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(14) Provisiones-

Las provisiones se integran como sigue:

	<u>Devolución de aviones</u>	<u>Combustible</u>	<u>Seguros</u>	<u>Contingencias</u>	<u>Otras</u>	<u>Total</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2008 (1)	\$ 727,977	252,900	72,780	84,810	184,916	1,323,383
Incrementos cargados a resultados	143,358	1,761,406	166,050	12,000	1,279,605	3,362,419
Pagos	(119,758)	(1,836,461)	(133,938)	(38,551)	(1,351,352)	(3,480,060)
Cambios en la estimación	-	-	1,080	(10,000)	(7,237)	(16,157)
Saldos al 31 de diciembre de 2009 (1)	751,577	177,845	105,972	48,259	105,932	1,189,585
Incrementos cargados a resultados	338,006	2,192,812	166,086	12,000	773,526	3,482,430
Pagos	(16,584)	(2,150,002)	(166,433)	(2,316)	(861,492)	(3,196,827)
Cambios en la estimación	(1,293)	-	-	1,895	64,257	64,859
Saldos al 31 de diciembre de 2010	1,071,706	220,655	105,625	59,838	82,223	1,540,047
Menos vencimiento a largo plazo	(838,080)	-	-	-	-	(838,080)
Porción circulante	\$ 233,626	220,655	105,625	59,838	82,223	701,967
	=====	=====	=====	=====	=====	=====

(1) Los saldos al 31 de diciembre de 2009 y 2008, incluyen el vencimiento a largo plazo de la provisión para la devolución de aviones por \$494,494 y \$154,178, respectivamente.

(15) Deuda financiera-

Las características y en su caso las garantías otorgadas por la Compañía relativas a los adeudos que integran este rubro al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se describen a continuación:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, en pesos, con la garantía del Ex-Im Bank de Estados Unidos de América y vencimientos en 2018; devengan intereses a tasas anuales fijas que van de 8.04 a 8.45% (8.04 a 8.51% en 2009 y 2008) (1)	\$ 939,764	1,334,375	1,483,474
Crédito en dólares, garantizado con la cobranza por ventas en efectivo hechas en México a través de agencias de viaje; con último vencimiento en 2012; devengando intereses a una tasa anual variable de Libor más 3.65 puntos (1) (2) (3)	<u>278,325</u>	<u>406,875</u>	<u>569,625</u>
A la hoja siguiente	\$ <u>1,218,089</u>	<u>1,741,250</u>	<u>2,053,099</u>

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
De la hoja anterior	\$ 1,218,089	1,741,250	2,053,099
Préstamo en dólares con último vencimiento en 2012; garantizado con la cobranza por ventas hechas en Estados Unidos de América a través de tarjetas de crédito; devengando intereses a una tasa anual fija de 11% (1) (2)	299,682	451,328	604,303
Créditos simples en pesos con la garantía del Ex-Im Bank de Estados Unidos de América con último vencimiento en 2012; devengando intereses a tasas anuales variables de THIE más 0.20 puntos (tasas anuales fijas de entre 6.47 y 15.60% para 2009; 8.05 y 14.80% para 2008)	231,633	346,082	352,267
Crédito en pesos con vencimiento en 2011 renovable cada 28 días; garantizado con la cobranza por ventas hechas en México a través de tarjetas de crédito en oficinas propias; devengando intereses a una tasa anual fija de 13.43% (tasa anual fija de 12.15% en 2009 y de 14.80% en 2008)	183,900	192,157	191,490
Arrendamientos capitalizables de equipo de vuelo; en dólares; con último vencimiento en 2015 (ver nota 12)	54,171	95,306	67,331
Arrendamiento capitalizable en dólares de dos motores; con vencimiento en 2014; causa intereses a una tasa Libor más 3.15 puntos (ver nota 12)	<u>25,421</u>	<u>34,230</u>	<u>43,616</u>
A la hoja siguiente	\$ <u>2,012,896</u>	<u>2,860,353</u>	<u>3,312,106</u>

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
De la hoja anterior	\$ 2,012,896	2,860,353	3,312,106
Crédito en dólares con vencimiento en 2013 (originalmente con vencimiento en 2010); garantizado con la cobranza por ventas hechas en México a través de tarjetas de crédito en agencias de viaje; devengando intereses a una tasa anual variable de Libor más 11.50 puntos (Libor más 10.50 puntos en 2009 y 2008) (2)	<u>222,660</u>	<u>235,440</u>	<u>345,500</u>
	2,235,556	3,095,793	3,657,606
Menos vencimientos circulantes	<u>(917,487)</u>	<u>(1,168,898)</u>	<u>(1,349,630)</u>
Total a largo plazo	\$ 1,318,069 =====	1,926,895 =====	2,307,976 =====

- (1) En algunos de estos contratos se establecen entre otros, compromisos para la Compañía de hacer y no hacer ciertas actividades; de entregar cierta información financiera; presentar reportes de variaciones en flota; de cumplir con las condiciones y términos establecidos con terceros, principalmente en cuanto a pagos de compromisos documentados, entre otros; y se estipulan restricciones para que la Compañía pueda vender o transferir todo o parte substancial de sus activos. Asimismo, existe la obligación de notificar cambios de accionistas y situaciones adversas en la situación financiera. Por otra parte están previstos los casos en que se presentaría un vencimiento anticipado y las circunstancias para obtener dispensas temporales.
- (2) Estos financiamientos estipulan también una restricción al límite de endeudamiento para Aeroméxico.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (3) Para mitigar riesgos de tipo de cambio y tasa de interés sobre este financiamiento, la Compañía a través de un contrato de “swap” cuyos vencimientos se extienden a las mismas fechas del préstamo original, estableció un tipo de cambio fijo de \$10.85 pesos por dólar, y una tasa de interés variable sobre pesos de TIIE más 2.80 puntos, observando ciertos topes de utilidad o pérdida en variación cambiaria. A finales del mes de enero 2010, se alcanzó la ganancia acumulada establecida en el instrumento financiero derivado del tipo TARN Cross Currency Swap, por lo que a partir de esa fecha, la deuda y sus pagos futuros se valúan y amortizan conforme a las condiciones originalmente pactadas.

Al 31 de diciembre de 2010, los vencimientos futuros de la deuda a largo plazo, incluyendo arrendamientos capitalizables, son como se muestran a continuación:

2012	\$	534,843
2013		186,585
2014		128,733
2015		120,200
2016 y posteriores		<u>347,708</u>
	\$	1,318,069
		=====

Al 31 de diciembre de 2010 la Compañía tiene líneas para sobregiros no utilizadas por 5.2 millones de dólares (líneas de crédito no utilizadas por 2.7 y 25.0 millones de dólares en 2009 y 2008, respectivamente; y líneas para sobregiros no utilizadas por 5.5 y 7.9 millones de dólares en 2009 y 2008, respectivamente). Las líneas para sobregiros existentes al 31 de diciembre de 2010 expirarán durante 2011 (sujetas a renovación). Adicionalmente, están establecidas las condiciones para financiar la renovación de flota de la Compañía (ver nota 21).

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(16) Beneficios a los empleados-

La Compañía tiene establecidos planes de retiro y jubilación (sólo en algunos casos) para sus empleados. Los beneficios de dichos planes establecidos son determinados con base en los niveles de sueldos y en los años de servicios prestados. La Compañía realiza periódicamente aportaciones, las cuales son deducibles para impuesto sobre la renta, a fondos en fideicomiso irrevocable, establecido para este propósito con base en cálculos actuariales para financiar el costo de los planes. En 2010 la Compañía efectuó aportaciones al plan de beneficio de contribución definida por \$22,226 (\$22,351 y \$23,563 en 2009 y 2008, respectivamente). Los fondos en fideicomiso están invertidos principalmente en valores de renta fija. Todos los cálculos actuariales de estos planes tienen como resultado obligaciones por beneficios acumulados en exceso a los activos del plan de la Compañía.

La prima de antigüedad es otorgada a todos los empleados de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que la prima de antigüedad debe pagarse con base en los sueldos y años de servicio de los empleados que se retiran después de quince años de servicio o cuando son liquidados. La Compañía no ha fondeado sus obligaciones por prima de antigüedad.

La Compañía registra un pasivo para cubrir indemnizaciones a los empleados solamente en caso de despido. Esta obligación no ha sido fondeada.

Flujo de efectivo-

Las aportaciones y los beneficios pagados fueron como sigue:

		<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Aportaciones a los fondos	\$	22,226	22,351	23,563
Beneficios pagados		152,439	134,417	95,017
		=====	=====	=====

El costo, las obligaciones y otros elementos de los planes de pensiones, primas de antigüedad y remuneraciones al término de la relación laboral distintas de reestructuración, mencionados en la nota 3(o), se determinaron con base en cálculos preparados por actuarios independientes al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008. Los componentes del costo neto de los años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 son los que se muestran en la hoja siguiente.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	Beneficios								
	Terminación			Retiro			Totales		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Costo neto del período:									
Costo laboral del servicio actual	\$ 25,155	31,083	33,106	148,864	127,979	117,896	174,019	159,062	151,002
Costo financiero	13,633	14,225	11,277	182,021	137,779	109,135	195,654	152,004	120,412
Rendimiento de los activos del plan	-	9,348	-	(2,372)	(2,360)	(9,489)	(2,372)	6,988	(9,489)
Pérdida (utilidad) actuarial, neta	(8,430)	1,249	17,807	15,216	9,923	4,027	6,786	11,172	21,834
Costo laboral de servicios pasados:									
Amortización de servicios anteriores y modificaciones al plan	19,992	(7,317)	8,314	40,238	27,317	29,364	60,230	20,000	37,678
Amortización del pasivo de transición	10,348	9,571	10,264	1,508	2,572	12,607	11,856	12,143	22,871
Liquidación anticipada de las obligaciones	(34)	(3,158)	-	4,465	-	-	4,431	(3,158)	-
Costo neto del período	\$ 60,664	55,001	80,768	389,940	303,210	263,540	450,604	358,211	344,308

A continuación se detalla el valor presente de las obligaciones por los beneficios de los planes al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008:

	Beneficios								
	Terminación			Retiro			Totales		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Importe de las obligaciones por beneficios adquiridos (OBA)	\$ 17,300	17,340	4,398	31,976	37,769	26,290	49,276	55,109	30,688
Importe de las obligaciones por beneficios definidos (OBD)	\$ 198,786	180,703	177,070	2,295,856	1,983,825	1,667,894	2,494,642	2,164,528	1,844,964
Activos del plan a valor razonable	-	-	-	(10,866)	(37,144)	(81,923)	(10,866)	(37,144)	(81,923)
Situación financiera del fondo	198,786	180,703	177,070	2,284,990	1,946,681	1,585,971	2,483,776	2,127,384	1,763,041
Servicios pasados no reconocidos:									
Pasivo de transición	(20,697)	(28,384)	(41,059)	(1,848)	(4,336)	(9,676)	(22,545)	(32,720)	(50,735)
Modificaciones al plan	(15,601)	(25,629)	65	(409,189)	(302,246)	(301,007)	(424,790)	(327,875)	(300,942)
Pérdidas actuariales	-	-	(31,267)	(362,693)	(390,260)	(226,021)	(362,693)	(390,260)	(257,288)
Pasivo neto proyectado	\$ 162,488	126,690	104,809	1,511,260	1,249,839	1,049,267	1,673,748	1,376,529	1,154,076

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Los supuestos más importantes utilizados en la determinación del costo neto del período de los planes son los siguientes:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Tasa esperada de rendimiento de los activos del plan	7.75%	8.7%	8.7%
Tasa de descuento utilizada para reflejar el valor presente de las obligaciones	7.75%	8.7%	8.7%
Tasa de incremento en los niveles de sueldo futuros	4.5%	6.0%	6.3%
Vida laboral promedio remanente de los empleados (aplicable a beneficios al retiro)	20 años	22 años	20 años

Los supuestos anteriores se presentan a tasas nominales.

(17) Impuestos a la utilidad (impuesto sobre la renta (ISR), impuesto empresarial a tasa única (IETU)) y participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)-

De acuerdo con la legislación fiscal vigente las empresas deben pagar el impuesto que resulte mayor entre el ISR y el IETU. En los casos que se cause IETU, su pago se considera definitivo, no sujeto a recuperación en ejercicios posteriores. Conforme a las reformas fiscales vigentes a partir del 1o. de enero de 2010, la tasa del ISR por los ejercicios fiscales de 2010 al 2012 es del 30%, para 2013 será del 29% y de 2014 en adelante del 28%. En 2009 y 2008, la tasa de ISR fue del 28%. La tasa del IETU a partir de 2010 en adelante es del 17.5%, para 2009 fue del 17% y del 16.5% para 2008.

Debido a que, conforme a estimaciones de la Compañía, el impuesto a pagar en los próximos ejercicios es el ISR, los impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 se determinaron sobre la base de ese mismo impuesto. Sin embargo, debido a las condiciones volátiles del entorno de mercado en el que opera la Compañía, las estimaciones utilizadas deben ser evaluadas periódicamente a fin de validar los efectos que estos impuestos diferidos pudiesen tener en los estados financieros futuros.

El gasto (beneficio) de impuestos atribuible a la utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad, fue diferente del que resultaría de aplicar la tasa de 30% en 2010 y 28% en 2009 y 2008 de ISR a la utilidad como resultado de las partidas que se mencionan en la hoja siguiente.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2010</u>		<u>2009</u>		<u>2008</u>	
	<u>ISR</u>	<u>PTU</u>	<u>ISR</u>	<u>PTU</u>	<u>ISR</u>	<u>PTU</u>
(Beneficio) gasto "esperado"	\$ 532,209	164,658	(673,850)	(240,661)	(393,788)	(140,639)
Menos gasto por PTU	-	(24,473)	-	(99)	-	(249)
Incremento (reducción) resultante de:						
Efecto de la inflación, neto	25,040	-	62,125	-	121,905	-
Gastos no deducibles	121,797	40,599	135,354	48,340	93,004	33,216
Efecto fluctuación cambiaria exigible	-	-	-	(4,198)	-	(5,236)
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	25,988	(8,663)	10,995	3,927	7,798	2,785
Cambio en la reserva de valuación de activos por impuestos diferidos	(1,431,974)	(312,036)	575,789	159,324	240,610	152,712
PTU deducible	-	-	(70)	-	-	-
Efecto deducción intangibles	(277,377)	-	-	-	-	-
Otros, principalmente efecto de conversión	<u>(56,488)</u>	<u>185,335</u>	<u>(201,773)</u>	<u>60,107</u>	<u>284,586</u>	<u>(24,639)</u>
Gasto por ISR y PTU	(1,060,805)	45,420	(91,430)	26,740	354,115	17,950
Efecto IETU	<u>453,054</u>	<u>-</u>	<u>5,267</u>	<u>-</u>	<u>18,686</u>	<u>-</u>
(Beneficio) gasto por impuestos a la utilidad	\$ (607,751)	45,420	(86,163)	26,740	372,801	17,950
	=====	=====	=====	=====	=====	=====

Los efectos de impuestos de las diferencias temporales que originan porciones significativas de los activos y pasivos de impuestos diferidos, al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, se detallan a continuación:

	<u>ISR</u>		
	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Activos diferidos:			
Estimación para cuentas incobrables	\$ 48,481	25,718	13,424
Provisiones de pasivo	119,516	195,467	327,377
Programa de pasajero frecuente	<u>175,087</u>	<u>194,881</u>	<u>184,248</u>
A la hoja siguiente	\$ <u>343,084</u>	<u>416,066</u>	<u>525,049</u>

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
De la hoja anterior	\$ 343,084	416,066	525,049
Transportación vendida no utilizada	69,094	491,529	350,786
Pérdidas fiscales por amortizar	540,980	1,062,239	1,213,208
Anticipos de clientes	142,435	142,716	109,268
IMPAC por recuperar	-	6,400	6,400
Propiedades y equipo	-	12,279	-
PTU deducible	-	344	718
Beneficios a los empleados	468,649	385,428	323,141
Adquisición de marca e intangibles	610,288	392,000	-
Otras reservas	<u>200,039</u>	<u>372,754</u>	<u>144,839</u>
Total de activos diferidos brutos	2,374,569	3,281,755	2,673,409
Menos reserva de valuación	<u>-</u>	<u>(1,431,974)</u>	<u>(851,399)</u>
Activos diferidos, netos	<u>2,374,569</u>	<u>1,849,781</u>	<u>1,822,010</u>
Pasivos diferidos:			
Inventarios	74,804	159,339	170,930
Propiedades y equipo	280,254	416,998	453,486
Pagos anticipados	138,828	145,885	158,668
Otros, principalmente gastos por amortizar y depósitos en garantía	<u>282,653</u>	<u>476,475</u>	<u>505,383</u>
Pasivos diferidos brutos	<u>776,539</u>	<u>1,198,697</u>	<u>1,288,467</u>
Activo diferido, neto	\$ <u>1,598,030</u> =====	<u>651,084</u> =====	<u>533,543</u> =====

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	PTU		
	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Activos diferidos:			
Estimación para cuentas incobrables	\$ 16,249	8,343	4,480
Provisiones de pasivo y otras reservas	203,351	234,335	117,255
Beneficios a los empleados	167,375	137,653	115,408
Ingresos por realizar y anticipos de clientes	108,826	211,415	164,305
Propiedades y equipo	<u>785</u>	<u>910</u>	<u>6,968</u>
Total de activos diferidos brutos	<u>496,586</u>	<u>592,656</u>	<u>408,416</u>
Menos reserva de valuación	<u>-</u>	<u>(312,036)</u>	<u>(152,712)</u>
Activos diferidos, netos	<u>496,586</u>	<u>280,620</u>	<u>255,704</u>
Pasivos diferidos:			
Inventarios	36,046	60,194	58,598
Pagos anticipados	50,168	39,895	54,164
Otros, principalmente equipo, gastos por amortizar y depósitos en garantía	<u>286,205</u>	<u>255,674</u>	<u>192,337</u>
Pasivos diferidos brutos	<u>372,419</u>	<u>355,763</u>	<u>305,099</u>
Activo (pasivo) diferido, neto	\$ <u>124,167</u>	<u>(75,143)</u>	<u>(49,395)</u>
	=====	=====	=====
	IETU		
	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Activos diferidos:			
Provisiones de pasivo	\$ 131,664	7,656	3,904
Beneficios a los empleados	3,264	1,556	1,031
Créditos fiscales para IETU	144,989	-	6,346
Otros	<u>125,069</u>	<u>313</u>	<u>644</u>
Total de activos diferidos brutos, a la hoja siguiente	\$ <u>404,986</u>	<u>9,525</u>	<u>11,925</u>

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	<u>IETU</u>		
	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Total de activos diferidos brutos, de la hoja anterior	\$ 404,986	9,525	11,925
Menos reserva de valuación	<u>-</u>	<u>(7)</u>	<u>(4,793)</u>
Activos diferidos, netos	<u>404,986</u>	<u>9,518</u>	<u>7,132</u>
Pasivos diferidos:			
Otras cuentas por cobrar	11,753	20,560	10,568
Otros, principalmente inventarios, gastos por amortizar y depósitos en garantía	273,910	269	3,842
Pagos anticipados	<u>8,541</u>	<u>1,354</u>	<u>-</u>
Pasivos diferidos brutos	<u>294,204</u>	<u>22,183</u>	<u>14,410</u>
Activo (pasivo) diferido, neto	\$ 110,782	(12,665)	(7,278)
	=====	=====	=====

La reserva de valuación de los activos diferidos al 1o. de enero de 2010, 2009 y 2008 fue de \$1,431,981, \$856,192 y \$442,925, respectivamente. El cambio neto en la reserva de valuación, por los años terminados el 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008, fueron (decrementos) incrementos de \$(1,431,981), \$575,789 y \$240,610, respectivamente. Para evaluar la recuperación de los activos diferidos, la Administración considera la probabilidad de que una parte o el total de ellos no se recupere. La realización final de los activos diferidos depende de la generación de utilidad gravable en los períodos en que son deducibles las diferencias temporales. Al llevar a cabo esta evaluación, la Administración considera la reversión esperada de los pasivos diferidos, las utilidades gravables proyectadas y las estrategias de planeación.

La Compañía no ha reconocido un pasivo por impuestos diferidos, relativo a las utilidades no distribuidas de sus compañías asociadas, reconocidas por el método de participación, originado en 2010 y años anteriores, ya que actualmente no espera que esas utilidades no distribuidas se reviertan y sean gravables en el futuro cercano. Este pasivo diferido se reconocerá cuando la Compañía estime que recibirá dichas utilidades no distribuidas y sean gravables, como en el caso de venta o disposición de sus inversiones en acciones.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Al 31 de diciembre de 2010, las pérdidas fiscales por amortizar para ISR, expiran como se muestra a continuación:

<u>Año</u>	<u>Importe actualizado al 31 de diciembre de 2010</u>
2017	\$ 1,948,441
2018	1,733,363
2019	<u>64,680</u>
	\$ 3,746,484
	=====

(18) Capital contable (déficit)-**(a) Estructura del capital social-**

Durante 2008, mediante distintas resoluciones de los accionistas adoptadas por unanimidad fuera de asamblea, con fechas 23 y 24 de abril, 8 de mayo y 13 de agosto, se aprobaron incrementos al capital social en su parte variable por la cantidad de \$2,181,451.

El 29 de mayo 2009, mediante resolución de los Accionistas adoptadas por unanimidad fuera de Asamblea, se aprobó incrementar el capital social, en su parte variable, por \$644,674, mediante la capitalización de aportaciones para futuros aumentos de capital previamente realizadas en el año 2008 por \$144,674 y por nuevas aportaciones recibidas en 2009 por \$500,000.

Después de los movimientos antes mencionados, el capital social al 31 de diciembre de 2010 está integrado por 4,827,524,338 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 50,000 acciones, y a la parte variable 4,827,474,338 acciones.

(b) Utilidad (pérdida) integral-

La utilidad (pérdida) integral, que se presenta en los estados de variaciones en el capital contable (déficit), representa el resultado de la actividad total de la Compañía durante el año y se integra por las partidas que se mencionan en la hoja siguiente, las cuales, de conformidad con las NIF aplicables, se llevaron directamente al capital contable (déficit), excepto por la utilidad (pérdida) neta.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Utilidad (pérdida) neta de participación controladora	\$ 2,333,843	(2,296,314)	(1,783,250)
Efecto acumulado por conversión	34,799	(22,810)	(689,258)
Impuestos a la utilidad diferidos aplicados al efecto acumulado por conversión	(10,438)	6,843	192,992
Efectos provenientes de compañías subsidiarias, netos de impuestos a la utilidad diferidos:			
Cambios en participación	3,756	(14,283)	-
Participación no controladora	<u>(37,505)</u>	<u>1,113</u>	<u>6,104</u>
Utilidad (pérdida) integral del año	\$ 2,324,455 =====	(2,325,451) =====	(2,273,412) =====

(c) Restricciones al capital contable-

De acuerdo con los estatutos de la Compañía y la LGSM, por lo menos un 5% de la utilidad neta del año (cuando se obtiene) debe destinarse a incrementar la reserva legal, hasta que el monto de ésta alcance un mínimo de 20% del capital social. Al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 la reserva legal asciende a \$38,983, cifra que no ha alcanzado el monto mínimo requerido por ley.

El importe actualizado, sobre bases fiscales, de las aportaciones efectuadas por los accionistas, puede reembolsarse a los mismos sin impuesto alguno, en la medida en que dicho monto sea igual o superior al capital contable.

Las utilidades sobre las que no se ha cubierto el ISR y las otras cuentas del capital contable, originarán un pago de ISR a cargo de la Compañía, en caso de distribución, a la tasa de 30%, por lo que los accionistas solamente podrán disponer del 70% de los importes mencionados.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

La Compañía no podrá distribuir dividendos hasta en tanto no se restituyan las pérdidas acumuladas.

En el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2010, la Compañía generó una utilidad neta de \$2,333,843, sin embargo no ha sido suficiente para absorber pérdidas acumuladas de ejercicios anteriores por \$8,103,546, por lo que ha perdido más de las dos terceras partes de su capital social y, de acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, esto podría ser causa de disolución de la entidad, a solicitud de algún tercero interesado. Sin embargo, los principales accionistas han continuado respaldando financieramente a la Compañía, para que pueda continuar operando como negocio en marcha, además que esta tendencia negativa ha sido revertida en el año 2010, y se espera continúe la recuperación de utilidades a futuro.

(d) Efecto acumulado por conversión-

El efecto acumulado por conversión al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 se integran como sigue:

		<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Saldos al inicio del año	\$	(512,233)	(496,266)	-
Efecto de valuación de activos		(352,402)	(469,900)	1,184,651
Efecto neto en resultados		387,201	435,483	(1,860,280)
Efecto de impuestos a la utilidad diferidos		(10,438)	6,843	192,992
Efectos provenientes de compañías subsidiarias		<u>-</u>	<u>11,607</u>	<u>(13,629)</u>
Saldos al final del año	\$	<u>(487,872)</u>	<u>(512,233)</u>	<u>(496,266)</u>

(19) Contingencias-

Al 31 de diciembre de 2010, la Compañía tiene asuntos contingentes de importancia:

- (a) Existen procesos legales por diferencias de impuestos determinadas por la autoridad y que pudieran resultar a cargo de la Compañía.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

La Compañía recibió diversos créditos fiscales por un monto aproximado de \$9.9 millones de pesos, de los cuales se han recibido resoluciones favorables por aproximadamente \$4.0 millones de pesos, derivados de la actividad que realiza en el recinto fiscalizado que tiene autorización para operar dentro de la aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, correspondientes a extravíos de mercancías.

Sin embargo, derivado a que dicho recinto fiscalizado es administrado por su compañía asociada Aeromexpress, conforme al contrato vigente entre las dos partes, estos créditos corresponden a Aeromexpress, la cual está comprometida a pagar todos los gastos relacionados con estos asuntos por cuenta de la Compañía como responsable solidario, dentro de los cuales se encuentra el garantizar el interés fiscal correspondiente, entre otros.

Por los años 2004 y 2003, la autoridad estimó créditos a cargo de Aerolitoral en su carácter de retenedor por operaciones hechas con residentes del extranjero, por lo que la Compañía ha promovido los medios de defensa correspondientes a que tiene derecho, los cuales se encuentran en proceso de su resolución definitiva. En opinión de la Administración y sus asesores externos se tienen elementos razonables para la obtención de una resolución favorable de acuerdo a los argumentos de defensa presentados, por lo cual la Compañía no ha generado reserva contingente alguna al 31 de diciembre de 2010.

- (b) El Instituto Nacional de Migración (INM) ha determinado créditos fiscales a cargo de Aeroméxico, por diferencias en el entero de los Derechos de No Inmigrante (DNI). Actualmente el juicio promovido por la Compañía en contra de los créditos fiscales señalados se encuentra pendiente de resolución, sin embargo y en opinión de los asesores externos y a la Administración, los oficios emitidos por el INM pueden considerarse como invitaciones exclusivamente de carácter administrativo, por lo que se considera existen elementos sólidos que permitirían obtener una resolución favorable a favor de la Compañía.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (c) Están en curso reclamaciones relativas a temas ambientales dirigidas a aerolíneas que tienen operaciones en el estado de Florida, en los Estados Unidos de América, en las cuales podría existir un impacto para la Compañía. Al 31 de diciembre de 2010, no se tienen elementos para poder cuantificar los efectos que pudiesen tener estas reclamaciones, sin embargo los asesores legales estiman que no tendrá un efecto adverso mayor para la Compañía.
- (d) Durante 2004, la Comisión Europea (“la Comisión”) inició una investigación relativa a los posibles efectos anticompetitivos de la cooperación entre los miembros de “Sky Team” sobre los consumidores europeos. En conjunto con los otros miembros de “Sky Team” se ha dado respuesta al pliego de observaciones de “la Comisión” y se presentó un paquete de acciones correctivas para acordar con “la Comisión” el fin de la investigación, principalmente la liberación de slots.

El paquete de acciones correctivas no afecta las rutas o slots de la Compañía. “La Comisión” solicitó comentarios de terceros al paquete de acciones correctivas y se está a la espera de su resolución. El asunto se ha mantenido sin movimiento por parte de “la Comisión” durante 2010.

Los asesores legales han manifestado que existen pocas posibilidades de que se imponga alguna sanción específica para las rutas investigadas en las que opera la Compañía.

- (e) Se mantiene en proceso una reclamación formal de la Compañía a la autoridad, por concepto de cobro de servicios de almacenaje, custodia y manejo de carga abandonada, que debió haber sido recogida por la autoridad.
- (f) Está en proceso una demanda presentada en agosto de 2001, por una entidad pública peruana, por supuesto incumplimiento al contrato de compraventa de “Aeroperú”. El monto reclamado a la Compañía asciende a 16 millones de dólares.

A mediados de 2009, se emitió sentencia de primera instancia declarando infundada la demanda en razón a que no se ha acreditado ningún incumplimiento contractual de la Compañía como consecuencia de la privatización de “Aeroperú”. La entidad pública peruana apeló la sentencia. Se ha pospuesto varias veces la fecha de la vista de la causa y se espera que en 2011 se verifique la misma. La Fiscalía peruana opina que debe confirmarse la sentencia de primera instancia emitida por el Juzgado Civil de Lima y dispone se declare infundada la demanda de la entidad pública peruana.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

La Compañía y sus asesores legales consideran que existen elementos para obtener una sentencia favorable.

- (g) Están en proceso juicios laborales por aproximadamente \$126 millones. Este importe representa las pretensiones de los demandantes y no consideran salarios caídos eventualmente acumulables en caso de que los resultados de los laudos correspondientes sean adversos a la Compañía. La Compañía y sus asesores han establecido que un monto de \$60.5 millones, se considera suficiente para cubrir posibles resultados adversos.
- (h) Se resolvió favorablemente para la Compañía en primera instancia, la controversia judicial relativa a un juicio civil en su contra, por supuestos daños y perjuicios a un tercero. El monto reclamado asciende a \$52.3 millones. Se resolvió el amparo a favor de la parte actora para efectos de cuantificar las cantidades a pagar. El Tribunal Unitario determinó, mediante sentencia de octubre 2010, que el importe a pagar es de \$554. La Compañía ya promovió el amparo y se espera que la parte actora también haga lo mismo.

La Compañía y sus asesores consideran que cualquier efecto adverso que en su caso se pudiera dar, no sea importante dados los límites de responsabilidad establecidos en la legislación aplicable.

- (i) Podrían surgir reclamaciones por daños, en caso de demostración legal por incumplimientos a terceros por los servicios de transportación, mantenimiento y reparaciones, que presta la Compañía.
- (j) De acuerdo con la legislación fiscal vigente, las autoridades tienen la facultad de revisar hasta los cinco ejercicios fiscales anteriores a la última declaración del impuesto sobre la renta presentada.
- (k) De acuerdo con la Ley del Impuesto sobre la Renta, las empresas que realicen operaciones con partes relacionadas están sujetas a limitaciones y obligaciones fiscales, en cuanto a la determinación de los precios pactados, ya que éstos deberán ser equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

En caso de que las autoridades fiscales revisaran los precios y rechazaran los montos determinados, podrían exigir, además del cobro del impuesto y accesorios que correspondan (actualización y recargos), multas sobre las contribuciones omitidas, las cuales podrían llegar a ser hasta de 100% sobre el monto actualizado de las contribuciones.

La Compañía está en proceso de obtener los estudios de precios de transferencia para las operaciones realizadas con partes relacionadas.

- (l) Existe un pasivo contingente derivado de las obligaciones laborales que se mencionan en la nota 3(o).
- (m) Durante 2007, la Compañía fue demandada por una compañía de transportación aérea por el pago de supuestos daños y perjuicios por un monto de 7.8 millones de dólares, ocasionados por la supuesta terminación anticipada de un convenio. Se obtuvo resolución en contra de los intereses de la Compañía. La Compañía promovió juicio de amparo y se revocó la sentencia, resolviéndose la admisión de pruebas ofrecidas por la Compañía. Al reponerse el procedimiento, se obtuvo sentencia favorable a los intereses de la Compañía absolviéndosele de las pretensiones de la actora, esperándose que la actora impugne la sentencia. La Compañía y sus asesores legales consideran que existen elementos suficientes para desestimar los argumentos y pruebas de la demandante y obtener una sentencia favorable definitiva a sus intereses y, en su caso, considerablemente menor a las pretensiones de la demandante.
- (n) En adición, la Compañía tiene juicios y reclamaciones que se derivan del curso normal de sus operaciones, en algunos casos es demandada y en otros demandante. La Compañía con apoyo de sus asesores legales considera que las resoluciones finales de estos asuntos no tendrán, en su caso, repercusiones adversas de importancia en su situación financiera y resultados.
- (o) Derivado del decreto por el que se publica la nueva Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única, vigente a partir del 1o. de enero de 2008, la Compañía interpuso una demanda de amparo en contra de la aprobación de la ley mencionada.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (p) La Compañía, recibió por parte de SENEAM invitaciones de pago por diferencias en extensión de horario que se derivan de criterios diferentes a los adoptados por la Compañía. La Compañía, con apoyo de sus asesores legales, considera que estos asuntos no tendrán repercusiones adversas de importancia en su situación financiera y resultados, principalmente debido a que dichas invitaciones se consideran de carácter administrativo, por lo que no constituyen un crédito fiscal a cargo de la Compañía.
- (q) Derivado de la transacción celebrada con Aeroplan, (ver nota 2), se acordó que Aeroplan tiene la opción de vender y a su vez Grupo Aeroméxico la obligación de comprar el monto invertido en efectivo en PLM, más un 10% si no se cumplen ciertas metas. Adicionalmente, Aeroplan puede adquirir hasta un 20% adicional en su participación en PLM con un 15% de descuento sobre el valor razonable de las acciones a la fecha de la transacción.

(20) Compromisos-

- (a) La Compañía continúa con el proceso de modernizar su flota, los compromisos existentes al cierre de 2010 están revelados en la nota 21.
- (b) Las aeronaves, motores y una parte de las refacciones y accesorios, con los cuales opera la Compañía, están en México al amparo del régimen de importaciones temporales, por lo cual la Compañía tiene el compromiso de cumplir con regulaciones específicas para no incurrir en contribuciones y sanciones.
- (c) La Compañía mantiene inversiones equivalentes a los montos de las cartas de crédito emitidas para garantizar operaciones realizadas con arrendadores de equipo de vuelo. Al 31 de diciembre de 2010, estas inversiones equivalentes ascienden a 33.6 millones de dólares (31.9 y 20.0 millones de dólares en 2009 y 2008, respectivamente). Dichas inversiones forman parte del rubro de anticipos, depósitos en garantía y otros.
- (d) En relación con arrendamientos operativos y préstamos documentados, los compromisos adquiridos por la Compañía están revelados en las notas 12 y 15.
- (e) La Compañía tiene el compromiso contractual de enviar determinado número de motores de cierto tipo a mantenimiento y reparaciones a una compañía especializada bajo un esquema de pago por hora de vuelo. El contrato tiene una vigencia hasta 2017, el cual podrá darse por terminado anticipadamente, pero estando la Compañía obligada a pagar los servicios recibidos bajo este contrato con un diferencial entre el importe pagado por hora de vuelo descontado y el costo del servicio que se hubiese incurrido cotizado como trabajo suplementario.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (f) Derivado de la crisis de la industria aérea en 2002, los bancos de Estados Unidos procesadores de cobranza realizada a través de ciertas tarjetas de crédito han requerido mantener garantías para dicha cobranza mientras no se da el servicio del primer tramo de vuelo adquirido por los pasajeros.

Con fecha 14 de junio de 2010, la Compañía celebró un nuevo contrato con otro banco procesador para que lleve a cabo la cobranza realizada a través de ciertas tarjetas de crédito tanto en Estados Unidos como a nivel internacional, con una vigencia de 2 años. Bajo este nuevo contrato, al 31 de diciembre de 2010 la garantía otorgada por la Compañía consiste en una carta de crédito por 1.0 millones de dólares respaldada por una institución financiera y con un depósito en efectivo que asciende a 1.2 millones de dólares (al 31 de diciembre 2009 y 2008, por una carta de crédito por 10.3 millones de dólares, así como en 2009 y 2008 con un depósito en efectivo de 3.7 y 1.5 millones de dólares, respectivamente). Este depósito que forma parte del rubro de anticipos, depósitos en garantía y otros, devenga intereses a favor de la Compañía y está restringido en cuanto a su disponibilidad inmediata.

- (g) La Compañía mantiene una relación contractual con su principal proveedor de servicios de Sistemas de Distribución Global (“GDS”), bajo un contrato por 5 años con vencimiento al 31 de diciembre 2015, con prórrogas automáticas por períodos sucesivos similares; está prevista su terminación por cualquiera de las partes al final del término inicial o de cada extensión previa notificación por escrito a la otra parte, la cual debe efectuarse 6 meses antes de su renovación automática. En el contrato está establecido que el honorario que se devengue a favor del proveedor, será en dólares, con base en fórmulas acordadas por las partes. El honorario es variable y está relacionado con el número de reservaciones de boletos hechos por agencias de viajes. Por otra parte, la Compañía aceptó una serie de compromisos para considerar al proveedor como preferente para servicios de la misma naturaleza, así como invitar durante la vigencia del contrato al “GDS” a cualquier proyecto de tecnología relacionado con el servicio objeto de este contrato.
- (h) La Compañía con fecha 10 de julio de 2010 notificó la terminación del contrato de Servicios de Información Tecnológica con un proveedor externo (“outsourcer”), misma que bajo los términos de dicho contrato surtirá efectos el 31 de marzo de 2011, sin pago de penalización, únicamente se establece la obligación de efectuar la compra de los activos que utiliza el “outsourcer” para la prestación de servicios a la Compañía hasta por 3.9 millones de dólares.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

Por otro lado, la Compañía celebró con fecha 26 de febrero de 2010 un contrato para la prestación de los Servicios de Información Tecnológica con un nuevo proveedor externo, derivado de la terminación del contrato con el proveedor anterior. Con base en dicho contrato se llevará a cabo la implementación tecnológica de un nuevo sistema de reservaciones el cual conjunta además los sistemas de optimización y contabilidad de ingresos, que entrarán en vigor a partir del día en que la Compañía aborde al primer pasajero, haciendo uso del nuevo sistema. La vigencia del contrato es de siete años, con un plazo forzoso de 60 meses, contados a partir de la entrada en vigor; la terminación anticipada después del plazo forzoso tiene una penalización de seis millones de dólares si ésta ocurre entre el mes 60 y el mes 72, y de cuatro millones de dólares si la terminación anticipada se notifica después del mes 72 de vigencia del contrato.

La Compañía tiene el derecho de terminar el contrato antes que entre en vigor dentro de los 16 meses siguientes a la fecha de firma de dicho instrumento, pagando una pena convencional de cuatro millones de dólares, más 750 mil dólares por cada mes que faltase para llegar a los 16 meses establecidos.

El importe base, una parte en dólares y otra en pesos, del contrato de la Compañía asciende a 87.1 millones de dólares y \$505.8 millones de pesos, respectivamente; los pagos establecidos son mensuales y en el contrato se prevén ajustes anuales, con base en las fórmulas y condiciones establecidas en el mismo.

- (i) La Compañía tiene celebrado un contrato con vigencia de 6 años, firmado en el mes de diciembre de 2006, para recibir:
 - I. Servicios de administración de sistemas de telecomunicaciones; devenga pagos mensuales por concepto de cuota mensual fija de \$950 (sujetos a indexación con base en el INPC) y \$1,948 no sujetos a indexación.
 - II. Servicios tarifados; pagaderos mensualmente con base en tarifas acordadas no sujetas a indexación y susceptibles de descuentos si se superan determinados niveles de consumos.

Este contrato obliga a la Compañía a cumplir con condiciones relativas a confidencialidad y considerar al prestador de servicios como primer oferente para servicios de esta naturaleza. En caso de incumplimiento de estos acuerdos o si la Compañía llegara a estar en cualquier procedimiento de quiebra, concurso mercantil o si el equipo necesario para los servicios es decomisado o embargado por más de 30 días o por mandato que declare inexistente o nulo el contrato, se generaría una causa de rescisión del contrato.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (j) La Compañía tiene celebrados contratos para recibir servicios de atención telefónica interactiva, para llamadas de México, Estados Unidos, Canadá, Europa, Asia, Centro y Sudamérica, así como para la atención exclusiva de sus clientes denominados “Socios Club Premier Platino”. Estos contratos expirarán en 2012, pudiéndose renovar previo acuerdo de las partes. El monto aproximado anual de estos contratos asciende a \$119 millones. Los contratos están basados en penalizaciones e incentivos de acuerdo al cumplimiento de métricas de ventas y niveles de servicio establecidos en los mismos. Asimismo, se prevé la posibilidad de terminación anticipada de los contratos, previo aviso con 90 días de anticipación.
- (k) La Compañía tiene contratos por proveeduría y abastecimiento de servicios (adicionales a los revelados expresamente en esta nota), materiales y accesorios, siendo los más importantes los relativos a combustible. Los importes están limitados a lo que se establezca en los pedidos.
- (l) La Compañía como miembro de “Sky Team” (“alianza”), debe operar de acuerdo con lo establecido en el contrato respectivo, principalmente en lo relativo a:
 - I. Cumplimiento con los requerimientos de la “alianza” que incluyen entre otros el apego a estándares de seguridad, servicio y valor de marca, el permitir accesos a programas de viajero frecuente, etc.,
 - II. Cumplimiento con las condiciones para operar a las cuales están sometidos los participantes, quienes son sujetos de rendición de cuentas y supervisión periódica por parte de la “alianza”,
 - III. Contribuir en la parte proporcional correspondiente para fondear anualmente el presupuesto de promoción, administración y operación de la “alianza”.

En el contrato están previstos diversos supuestos para su terminación anticipada sin responsabilidad alguna para sus miembros, como son insolvencia y liquidación. Adicionalmente, puede haber terminación para el participante en caso de incumplimiento con lo establecido; estando previsto como causas de terminación el que la Compañía sea adquirida por una línea aérea ajena a la “alianza” o por venta de activos. Salvo en el caso de terminación por mandato de autoridad que se considera una causa sin responsabilidad para cualquiera de los participantes, otros motivos atribuibles a la Compañía que produzcan su salida de la “alianza”, darían lugar al pago de una pena convencional a cargo de esta Compañía, equivalente a 10.5 millones de euros, conforme al nuevo acuerdo, el cual expirará el 21 de junio de 2020, estando previstas renovaciones por períodos de cinco años.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (m) La Compañía tiene un contrato por concepto de cooperación comercial con Delta Airlines (“Delta”) que incluye código compartido, acceso a salones y programa de viajero frecuente. El contrato tiene una vigencia que expirará en 2014 y contempla renovaciones. El contrato tiene una cláusula de exclusividad que impide a cualquiera de las partes realizar (a la Compañía con aerolíneas estadounidenses y a “Delta” con aerolíneas mexicanas) acuerdos para servicios de código compartido y participar en programas de pasajero frecuente sin el previo consentimiento por escrito de la otra parte. La parte que no cumpla con la limitación mencionada, tendría que compensar en la forma de liquidación de daños a la otra parte, en una cantidad que actualmente es de 5 millones de dólares. Esta compensación no se hace efectiva si el incumplimiento se hace por cambio de los accionistas actuales de la Compañía.
- (n) Por otra parte, la Compañía tiene contratos de código compartido y programas de pasajero frecuente con: Lan Airlines, Airfrance, Alitalia, Czech Airlines, Korean Airlines, KLM, Aeroflot, China Southern, Copa Airlines y Air Europa; y únicamente contrato de código compartido con Mayair y de programa de pasajero frecuente con Kenya Airways.

En los contratos están establecidas las regulaciones para que cada una de las aerolíneas comercialice bajo su propio código los vuelos operados por la otra. Adicionalmente, la Compañía mantiene con Airfrance un convenio de intercambio de asientos en la ruta México-París.

Los contratos relativos a pasajero frecuente tienen como propósito la participación mutua de las aerolíneas que entre sí los suscriben, en programas que tienen implementados para ampliar los beneficios de los clientes en la acumulación de millas al viajar en cualquiera de las aerolíneas participantes.

- (o) En adición a las alianzas aéreas referidas, la Compañía tiene celebrados contratos de transportación terrestre denominados “alianzas multimodales”, que tienen como propósito ofrecer a los pasajeros de la Compañía transportación terrestre desde y hacia los aeropuertos más importantes a ciudades cercanas en donde la Compañía no tiene una operación directa.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (p) La Compañía celebró un contrato en el mes de julio de 2006, con vigencia por 10 años para proporcionar servicios de mantenimiento programado a los aviones tipo MD-88 de “Delta”. Este contrato estipula que los servicios se prestarán de forma exclusiva para este tipo de aeronaves a través de dos líneas de producción, conforme a los programas de mantenimiento aprobados por “Delta”. Existe el compromiso de adicionar una tercera línea de producción, en caso de que “Delta” esté satisfecha con la calidad en los servicios recibidos y que la Compañía desarrolle las adecuaciones necesarias para poder atender dicho incremento de capacidad.

El contrato estipula entre otras como causas de terminación anticipada el que la Compañía pierda sus certificados o licencias para realizar este tipo de mantenimientos o por problemas de calidad en sus servicios, como se definen en el propio convenio; por otra parte, si “Delta” incumple con el envío continuo de sus aeronaves a las líneas de producción o si falta a sus compromisos de pago. La terminación anticipada de este contrato está vinculada al derecho de cancelar también de la misma manera el convenio para mantenimiento de motores que se firmó entre las mismas partes, como se describe en el inciso siguiente.

- (q) La Compañía tiene firmado con “Delta” un contrato que expirará en 2016, para recibir de esta última, servicios de forma exclusiva para la reparación y mantenimiento de cierto tipo de motores. El costo de mantenimiento se basa en las horas de vuelo de cada motor.

El contrato estipula entre otras como causas de terminación anticipada el que “Delta” pierda sus certificados o licencias para realizar este tipo de reparaciones y mantenimientos, problemas de calidad en sus servicios como se definen en el propio convenio, o por otro lado, que la Compañía incumpla con el envío de motores acordados o falte en sus compromisos de pago. La terminación anticipada de este contrato está vinculada al derecho de cancelar también de la misma manera el convenio para mantenimiento de aeronaves que se firmó entre las mismas partes, como se describe en el inciso anterior.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- (r) La Compañía celebró durante 2008, un contrato con una empresa a través del cual se encomienda a ésta el designar a una institución que prestará servicios financieros de forma exclusiva a Grupo Aeroméxico y empresas subsidiarias. Bajo este contrato, se asignarán a la institución financiera seleccionada, derechos de preferencia en igualdad de condiciones y términos en la contratación de ciertos productos y servicios, y en caso de que la institución financiera designada no pueda igualar o mejorar las condiciones ofrecidas por un tercero, queda estipulado que dicha selección podrá realizarse con un tercero bajo condiciones de mercado para cada producto o servicio financiero a contratar.

Como contraprestación a este derecho de asignación de exclusividad de servicios financieros, la Compañía recibió durante 2008, 28.3 millones de dólares como anticipo, al amparo de los pagos futuros que la institución financiera deba realizar sobre los contratos financieros a celebrar, siendo que los mismos se amortizarán como un ingreso contra el anticipo recibido hasta su utilización total, estableciendo un plazo máximo de amortización de 3 años ó antes si se celebran los acuerdos correspondientes. Al 31 de diciembre de 2010, se tienen ya firmados los convenios o cartas de intención correspondientes, que definen la amortización específica del anticipo recibido.

Por otro lado, durante 2009, la Compañía recibió un anticipo por 14.8 millones de dólares por la compra de kilómetros del Programa “Club Premier” para uso y beneficio en un futuro de los tarjetahabientes de American Express. Durante el año 2010 este anticipo fue aplicado.

- (s) El inmueble propiedad de Inmobiliaria Paseo de la Reforma 445, S. A. de C. V., está dado como garantía para la extensión de plazo de crédito para el suministro de combustible con ASA (ver nota 3(u)).

(21) Modernización de flota-

La Compañía para propósitos de modernizar su flota tiene acuerdos para:

- (a) Llevar a cabo la venta de las aeronaves que se adquieran bajo el esquema de compraventa y arrendamiento de regreso, conforme se vayan adquiriendo a arrendadores del extranjero, en un monto no inferior al de su adquisición.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros

(Miles de pesos)

- (b) Tomar en arrendamiento puro las aeronaves mencionadas en el párrafo anterior por un período de entre 7 y 10 años.

Los acuerdos incluyen el financiamiento de los anticipos para la adquisición de aviones; los financiamientos se pagarán al llevarse a cabo las ventas a los arrendadores.

- (c) La Compañía ha firmado compromisos futuros con los fabricantes para la adquisición de diez aeronaves Boeing B-737, cinco B-787 y diez Embraer EMB-190, algunos de los cuales iniciarán a partir del año 2011.

- (d) Durante abril de 2009 se presentó una contingencia por la propagación del virus de la influenza en México, lo cual generó un efecto adverso en varias ramas de la economía, siendo la industria aérea una de las más afectadas. A raíz de este hecho, se entró en un período de renegociación con todos los arrendadores de aeronaves de la Compañía, que concluyó en el mismo año 2009. Como resultado de dichas negociaciones, se acordó entre la Compañía y sus diversos acreedores lo siguiente:

- (i) Suspender el pago de arrendamientos por un período de hasta 90 días.
- (ii) Por el monto de los arrendamientos no pagados conforme al punto anterior, se establecieron calendarios de pago entre 6 a 48 meses. Algunos de estos pagos establecen el pago de intereses, con tasas anuales variables.
- (iii) Modificaciones en algunos casos, a los períodos originales de arrendamiento así como al monto de las rentas pactadas.
- (iv) Devolución anticipada de 7 aeronaves, efectuadas en 2009.

Al 31 de diciembre 2010, la Compañía conforme a los planes negociados con sus arrendadores, ha liquidado aproximadamente el 85% del saldo originalmente pactado, manteniendo el remanente como adeudo corriente.

(22) Otros ingresos (gastos), neto

El rubro de otros ingresos (gastos), neto, se integra como se muestra a continuación:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Gastos:			
Por reestructura	\$ (21,629)	(174,063)	(148,015)
Cancelacion de impuesto al activo	-	-	(12,470)
Multas, recargos y actualizaciones de contribuciones fiscales	<u>(1,679)</u>	<u>(10,761)</u>	<u>(14,238)</u>
A la hoja siguiente	\$ <u>(23,308)</u>	<u>(184,824)</u>	<u>(174,723)</u>

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
De la hoja anterior	\$ (23,308)	(184,824)	(174,723)
Multas por contingencias fiscales	-	-	(108,149)
Subarrendamiento de aeronaves, neto	-	(3,737)	(42,743)
Rentas preoperativas de aeronaves	-	-	(18,388)
Contingencias laborales	(12,082)	(12,144)	(29,244)
Rentas de flota inoperante	(66,186)	(162,350)	(114,726)
Otros	<u>(41,778)</u>	<u>(127,522)</u>	<u>(206,506)</u>
	<u>(143,354)</u>	<u>(490,577)</u>	<u>(694,479)</u>
Ingresos:			
Utilidad en venta de activos fijos, neto	39,244	33,118	37,596
Cancelación de provisiones	18,369	19,578	22,689
Utilidad en venta de acciones	282,851	-	-
Otros, principalmente reconocimiento de activo intangible en 2010, venta de motor en 2009 y devolución de impuestos en 2008	<u>235,536</u>	<u>235,233</u>	<u>178,273</u>
	<u>576,000</u>	<u>287,929</u>	<u>238,558</u>
Total otros ingresos (gastos), neto	\$ 432,646	(202,648)	(455,921)
	=====	=====	=====

(23) Coberturas de riesgo en precios de combustible y tipos de cambio-

Durante los ejercicios 2010, 2009 y 2008 la Compañía mantuvo portafolios de instrumentos financieros derivados cuyos cambios en su valor razonable se llevaron al RIF, en los resultados del ejercicio. Al cierre del año 2010, no existen posiciones en instrumentos derivados sobre opciones asiáticas sobre el *Heating Oil (Combustóleo)*, así como tampoco opciones asiáticas sobre el *WTI*.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros

(Miles de pesos)

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2009 y 2008, la Compañía tuvo contratado un instrumento financiero derivado del tipo TARN Cross Currency Swap con Deutsche Bank AG, London Branch, en el cual la Compañía recibía tasa Libor a un mes más un spread de 3.65 puntos base y pagaba tasa TIE a 28 días más 2.80 puntos, si y sólo si se cumplía la condición establecida (TARN Feature) en la confirmación de la operación; lo anterior con el fin de mitigar el riesgo asociado a un préstamo amortizable, a plazo de cinco años, por un monto de 70 millones de dólares. Al inicio del ejercicio 2010, dicho instrumento dejó de operar.

(24) Información por segmentos-

La información por segmentos identificada por las regiones geográficas en las cuales opera la Compañía, es como se muestra a continuación:

2010:

	<u>Ingresos</u>	<u>Utilidad operación</u>	<u>Activos identificables (estimados)</u>
México	\$ 15,688,740	1,339,796	7,038,767
Norteamérica	4,985,460	373,048	2,259,093
Europa	2,775,714	59,021	1,320,974
Centro y Sudamérica	3,761,278	865,040	1,456,494
Asia	<u>869,048</u>	<u>67,190</u>	<u>392,897</u>
	\$ <u>28,080,240</u>	<u>2,704,095</u>	12,468,225
Efectivo y equivalentes de efectivo			<u>1,325,029</u>
			\$ 13,793,254 =====

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros

(Miles de pesos)

2009:

	<u>Ingresos</u>	<u>Utilidad (pérdida) operación</u>	<u>Activos identificables (estimados)</u>
México	\$ 12,922,036	(629,891)	6,452,095
Norteamérica	4,228,915	(423,889)	2,204,367
Europa	2,317,692	(149,446)	1,172,806
Centro y Sudamérica	2,484,892	215,654	1,097,194
Asia	<u>394,627</u>	<u>(105,198)</u>	<u>233,663</u>
	\$ <u>22,348,162</u>	<u>(1,092,770)</u>	11,160,125
Efectivo y equivalentes de efectivo			<u>231,423</u>
			\$ 11,391,548 =====

2008:

	<u>Ingresos</u>	<u>Utilidad (pérdida) operación</u>	<u>Activos identificables (estimados)</u>
México	\$ 13,286,752	(877,660)	6,509,701
Norteamérica	4,828,657	(590,626)	2,476,667
Europa	2,975,756	(208,230)	1,462,691
Centro y Sudamérica	2,719,366	300,482	1,136,364
Asia	<u>471,045</u>	<u>(146,578)</u>	<u>277,856</u>
	\$ <u>24,281,576</u>	<u>(1,522,612)</u>	11,863,279
Efectivo y equivalentes de efectivo			<u>490,595</u>
			\$ 12,353,874 =====

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

(25) Eventos subsecuentes-

A la fecha de emisión de estos estados financieros dictaminados, 7 de febrero de 2011, los eventos subsecuentes más importantes respecto del 31 de diciembre de 2010, son:

- (a) Inestabilidad en los precios del combustible consumido por la Compañía. Al 7 de febrero de 2011, el precio es de 2.79 dólares por galón y al 31 de diciembre de 2010, era de 2.56 dólares por galón, mientras que el promedio para 2010, fue de 2.30 dólares por galón.
- (b) A la fecha de la opinión de los auditores independientes, la Compañía ha celebrado contratos de prestación de servicios dentro del curso normal de su operación.
- (c) La Compañía ha contratado coberturas de combustible a través de instrumentos derivados sobre opciones asiáticas sobre el *Heating Oil (Combustóleo)* y WTI, por el equivalente a 53.1 millones de galones. Estas coberturas tienen una vigencia hasta el 31 de diciembre del 2011.

(26) Pronunciamientos normativos emitidos recientemente-

El CINIF ha emitido las NIF y Mejoras que se mencionan a continuación:

NIF B-5 “Información financiera por segmentos”- Entra en vigor a partir del 1o. de enero de 2011, con efectos retrospectivos y, entre los principales cambios que establece en relación con el Boletín B-5 “Información financiera por segmentos” que sustituye, se encuentran:

- La información a revelar por segmento operativo es la utilizada regularmente por la alta dirección y no requiere que esté segregada en información primaria y secundaria, ni esté referida a segmentos identificados con base en productos o servicios (segmentos económicos), áreas geográficas, y grupos homogéneos de clientes. Adicionalmente, requiere revelar por la entidad en su conjunto, información sobre sus productos o servicios, áreas geográficas y principales clientes y proveedores.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- No requiere que las áreas de negocio de la entidad estén sujetas a riesgos distintos entre sí, para que puedan calificar como segmentos operativos.
- Permite que las áreas de negocio en etapa preoperativa puedan ser catalogadas como segmentos operativos.
- Requiere revelar por segmentos y en forma separada, los ingresos y gastos por intereses, y los demás componentes del Resultado Integral de Financiamiento (RIF). En situaciones determinadas permite revelar los ingresos netos por intereses.
- Requiere revelar los importes de los pasivos incluidos en la información usual del segmento operativo que regularmente utiliza la alta dirección en la toma de decisiones de operación de la entidad.

NIF B-9 “Información financiera a fechas intermedias”- Entra en vigor a partir del 1o. de enero de 2011, con efectos retrospectivos y establece los principales cambios que se mencionan a continuación, en relación con el Boletín B-9 “Información financiera a fechas intermedias” que sustituye:

- Requiere que la información financiera a fechas intermedias incluya en forma comparativa y condensada, además del estado de posición financiera y del estado de resultados, el estado de variaciones en el capital contable y el estado de flujos de efectivo.
- Establece que la información financiera presentada al cierre de un período intermedio se presente en forma comparativa con su período intermedio equivalente del año inmediato anterior, y, en el caso del balance general, se compare además con dicho estado financiero a la fecha del cierre anual inmediato anterior.
- Incorpora y define nueva terminología.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

NIF C-4 “Inventarios”- Entra en vigor a partir del 1o. de enero de 2011 con efectos retrospectivos, deja sin efecto el anterior Boletín C-4, y establece las normas de valuación, presentación y revelación para el reconocimiento inicial y posterior de los inventarios en el balance general. Los principales cambios son:

- Se eliminan: a) el costeo directo como un sistema de valuación y, b) la fórmula (antes método) de asignación del costo de inventarios denominado Últimas Entradas-Primeras Salidas (“UEPS”).
- Establece que el costo de los inventarios se modifique únicamente sobre la base del “Costo o valor de mercado, el menor, excepto que el valor de mercado no debe ser menor que el valor neto de realización.”
- Requiere que en los casos de adquisiciones de inventarios mediante pagos a plazo, la diferencia entre el precio de compra bajo condiciones normales de crédito y el importe pagado se reconozca como costo financiero durante el periodo de financiamiento.
- Permite que, en determinadas circunstancias, las estimaciones de pérdidas por deterioro de inventarios que se hayan reconocido en un periodo anterior, se disminuyan o cancelen contra los resultados del periodo en el que ocurran esas modificaciones.
- Requiere que se reconozcan como inventarios los artículos cuyos riesgos y beneficios ya se hayan transferido a la entidad; por lo tanto, debe entenderse que los pagos anticipados no forman parte de los inventarios.

NIF C-5 “Pagos anticipados”- Entra en vigor a partir del 1o. de enero de 2011 con efectos retrospectivos, deja sin efecto el anterior Boletín C-5, e incluye principalmente los siguientes cambios:

- Los anticipos para la compra de inventarios (circulante) o propiedades y equipo e intangibles (no circulante), entre otros, deben presentarse en el rubro de pagos anticipados, siempre y cuando no se transfiera aún a la entidad los beneficios y riesgos inherentes a los bienes que está por adquirir o a los servicios que está por recibir. Asimismo, los pagos anticipados deben presentarse en atención de la partida destino, ya sea en el circulante o en el no circulante.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- En el momento en que surge una pérdida por deterioro en el valor de los pagos anticipados, se requiere que se aplique al estado de resultados el importe que se considere no recuperable. Adicionalmente, en caso que se den las condiciones necesarias, el efecto del deterioro se puede revertir y registrar en el estado de resultados del período en que esto ocurra.
- Requiere revelar en notas a los estados financieros, entre otros aspectos, lo siguiente: el desglose, las políticas para su reconocimiento contable y las pérdidas por deterioro, así como su reversión.

NIF C-6 “Propiedades, planta y equipo”- Entra en vigor a partir del 1o. de enero de 2011, excepto por los cambios provenientes de la segregación en sus partes componentes de partidas de propiedades, planta y equipo que tengan una vida útil claramente distinta, que entrarán en vigor para aquellos ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2012. Los cambios contables producidos por la aplicación inicial de esta NIF deben reconocerse de forma prospectiva. Entre los principales cambios en relación con el Boletín C-6 “Inmuebles, Maquinaria y Equipo” que sustituye, se incluyen los siguientes:

- Incorpora el tratamiento del intercambio de activos en atención a la sustancia económica.
- Adiciona las bases para determinar el valor residual de un componente.
- Elimina la disposición de asignarse un valor determinado por avalúo a las propiedades, planta y equipo adquiridos sin costo alguno o a un costo inadecuado, reconociendo un superávit donado.
- Establece como obligatorio depreciar componentes que sean representativos de una partida de propiedades, planta y equipo, independientemente de depreciar el resto de la partida como si fuera un solo componente.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- Señala que cuando un componente esté sin utilizar debe continuar depreciándose, salvo que la depreciación se determine en función a la actividad.

NIF C-18 “Obligaciones asociadas con el retiro de propiedades, planta y equipo”-Entra en vigor a partir del 1o. de enero de 2011 y comprende principalmente lo siguiente:

- Los requisitos a considerar para la valuación de una obligación asociada con el retiro de un componente (activo fijo).
- El requerimiento de reconocer este tipo de obligaciones como una provisión que incrementa el costo de adquisición de un componente.
- Cómo reconocer contablemente los cambios en la valuación de estas obligaciones (provisiones) por revisiones a los flujos de efectivo, a la periodicidad para su liquidación y a la tasa de descuento apropiada a utilizar.
- El uso de una tasa de descuento apropiada para los flujos de efectivo futuros estimados que incorpore el costo del dinero y el riesgo de crédito de la entidad.
- El uso de la técnica de valor presente esperado para determinar la mejor estimación para este tipo de obligaciones.
- Las revelaciones que una entidad debe presentar cuando tenga una obligación asociada con el retiro de un componente.

Mejoras a las NIF 2011-

En diciembre de 2010 el CINIF emitió el documento llamado “Mejoras a las NIF 2011”, que contiene modificaciones puntuales a algunas NIF. Las modificaciones que generan cambios contables son las siguientes:

- **Boletín C-3 “Cuentas por cobrar”**- Se establece el reconocimiento del ingreso por intereses de cuentas por cobrar conforme se devenguen, siempre y cuando su importe se pueda valorar confiablemente y su recuperación sea probable. Asimismo se establece que no deben reconocerse ingresos por intereses de cuentas por cobrar consideradas de difícil recuperación. Estas mejoras entran en vigor a partir del 1o. de enero de 2011 y su aplicación es de forma prospectiva.

(Continúa)

GRUPO AEROMEXICO, S. A. DE C. V. Y SUBSIDIARIAS

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(Miles de pesos)

- **NIF C-10 “Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura”**- Las mejoras a esta NIF entran en vigor a partir del 1o. de enero de 2011 con aplicación retrospectiva e incluyen principalmente lo siguiente:
 - Permite excluir algunos efectos de la efectividad de coberturas.
 - Admite reconocer como cobertura, una transacción pronosticada intragrupo, sólo cuando las monedas funcionales de las partes relacionadas son diferentes entre sí.
 - Establece la presentación del efecto del riesgo cubierto correspondiente a movimientos en la tasa de interés, cuando la posición cubierta es la porción de un portafolio.
 - Requiere la presentación por separado de las cuentas de margen.
 - En una relación de cobertura, permite designar una proporción del monto total del instrumento de cobertura, como el instrumento de cobertura; y establece la imposibilidad de designar una relación de cobertura por una porción de la vigencia del instrumento de cobertura.
- **Boletín D-5 “Arrendamientos”**- Se establece la tasa de descuento a utilizar en arrendamientos capitalizables, se adicionan revelaciones relativas a dichos arrendamientos, y se modifica el momento en que se debe reconocer la ganancia o pérdida por venta y arrendamiento en vía de regreso. Su aplicación es de forma prospectiva, excepto por los cambios en revelación que deben reconocerse en forma retrospectiva y entran en vigor a partir del 1o. de enero de 2011.

La Administración estima que estas nuevas NIF y las mejoras a las NIF 2011 no generarán efectos importantes.

(b) Informe de los Auditores Independientes



KPMG Cárdenas Dosal
Boulevard Manuel Ávila Camacho 176
Col. Reforma Social
11650 México, D.F.

Teléfono: + 01(55) 52 46 83 00
Fax: + 01(55) 55 96 80 60
www.kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas
Grupo Aeroméxico, S. A. de C. V.:

Hemos examinado los balances generales consolidados de Grupo Aeroméxico, S. A. de C. V. y subsidiarias (la Compañía) al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 y los estados consolidados de resultados, de variaciones en el capital contable (déficit) y de flujos de efectivo que les son relativos, por los años terminados en esas fechas. Dichos estados financieros consolidados son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los mismos, con base en nuestras auditorías.

Nuestros exámenes fueron realizados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México, las cuales requieren que la auditoría sea planeada y realizada de tal manera que permita obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados no contienen errores importantes y de que están preparados de acuerdo con las Normas de Información Financiera mexicanas (NIF). La auditoría consiste en el examen, con base en pruebas selectivas, de la evidencia que respalda las cifras y revelaciones en los estados financieros consolidados; asimismo, incluye la evaluación de las normas de información financiera utilizadas, de las estimaciones significativas efectuadas por la Administración y de la presentación de los estados financieros tomados en su conjunto. Consideramos que nuestros exámenes proporcionan una base razonable para sustentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera consolidada de Grupo Aeroméxico, S. A. de C. V. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 y los resultados consolidados de sus operaciones, las variaciones en su capital contable (déficit) consolidado y los flujos de efectivo consolidados por los años terminados en esa fechas, de conformidad con las Normas de Información Financiera mexicanas.

KPMG CARDENAS DOSAL, S. C.

C.P.C. Gustavo A. Astiazarán Orcí

7 de febrero de 2011.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C. la firma Mexicana miembro de
KPMG International, una cooperativa Suiza.

Aguascalientes, Ags.	México, D.F.
Ciudad Juárez, Chih.	Monterrey, N.L.
Culiacán, Sln.	Puebla, Pue.
Chihuahua, Chih.	Querétaro, Qro.
Guadalajara, Jal.	Reynosa, Tamps.
Hermosillo, Son.	San Luis Potosí, S.L.P.
Merida, Yuc.	Tijuana, B.C.
Mexicali, B.C.	Toluca, Edo. de Mex.

(c) **Opinión legal**

White & Case, S.C.
 Abogados
 Torre del Bosque – PH
 Blvd. Manuel Avila Camacho #24
 Col. Lomas de Chapultepec
 11000 México, D.F.

Tel (5255) 5540 9600
 Fax (5255) 5540 9699
 www.whitecase.com

11 de abril de 2011

COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE VALORES
 Vicepresidencia de Supervisión Bursátil
 Dirección General de Emisiones Bursátiles
 Insurgentes Sur 1971, Torre Norte, Piso 7
 Colonia Guadalupe Inn, C.P. 01020
 México, Distrito Federal

Estimados señores,

Hacemos referencia a la solicitud de autorización (la “**Solicitud**”), de fecha 2 de febrero de 2011, presentada por Grupo Aeroméxico, S.A. de C.V. (la “**Emisora**”) a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la “**Comisión**”), para realizar la inscripción de hasta 970,448,642 acciones nominativas, con valor nominal de \$10 pesos, de la Serie Única representativas de la totalidad del capital social de la Emisora (las “**Acciones**”) en el Registro Nacional de Valores (“**RNV**”) que mantiene dicha Comisión, de las cuales hasta 114,035,566 acciones representativas de la parte variable del capital social de la Emisora habrán de ser objeto de oferta pública primaria en México (las “**Acciones Objeto de la Oferta**”) (considerando que hasta 17,105,334) acciones adicionales, igualmente representativas de la parte variable del capital social de la Emisora, podrán ser objeto de suscripción en caso de que se ejerza la Opción de Sobreasignación (según dicho término se define en la Solicitud) (las “**Acciones Objeto de la Opción de Sobreasignación**” y conjuntamente con las Acciones Objeto de la Oferta, las “**Acciones Materia de la Oferta**”), a través de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. (la “**BMV**”), y de conformidad con las características que se establecen en la Solicitud (la “**Oferta**”).

La presente opinión se expide para efectos de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 87, fracción II de la Ley del Mercado de Valores (la “**LMV**”), así como en el artículo 2, fracción I, inciso h) de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores (las “**Disposiciones de Emisoras**”).

Los términos con mayúscula inicial que no se encuentren específicamente definidos en la presente tendrán el significado que se les atribuye en la Solicitud.

Para efectos de la presente opinión hemos revisado la documentación e información legal de la Emisora que se señala más adelante y sostenido reuniones con funcionarios de la misma, y nos hemos apoyado, para las cuestiones de hecho, en dicha información y/o en las declaraciones de funcionarios de la Emisora.

Para efectos de la presente opinión, hemos revisado exclusivamente los siguientes documentos:

- a. Copia de la escritura pública número 47,754, de fecha 19 de marzo de 2002, otorgada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, titular de la Notaría Pública número 1 del Distrito Federal, la cual se encuentra debidamente inscrita en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal bajo el folio mercantil número 286676, en la cual consta la constitución de la Emisora;
- b. Copia de la escritura pública número 48,314, de fecha 17 de julio de 2002, otorgada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, titular de la Notaría Pública número 1 del Distrito Federal, la cual se encuentra debidamente inscrita en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal bajo el folio mercantil número 286676, en la cual consta una modificación de estatutos de la Emisora;
- c. Copia de la escritura pública número 48,447, de fecha 12 de agosto de 2002, otorgada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, titular de la Notaría Pública número 1 del Distrito Federal, en la cual consta la compulsión de los estatutos sociales de la Emisora;
- d. Copia de la escritura pública número 58,827, de fecha 18 de julio de 2008, otorgada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, titular de la Notaría Pública número 1 del Distrito Federal, la cual se encuentra debidamente inscrita en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal bajo el folio mercantil número 286676, en la cual consta la modificación al Artículo Vigésimo Noveno y la adición del Artículo Noveno Bis de los estatutos sociales de la Emisora;
- e. Copia de las resoluciones unánimes de los accionistas de la Emisora adoptadas fuera de asamblea de fecha 6 de abril de 2011, protocolizadas mediante instrumento número 36,581 de fecha 7 de abril de 2011 otorgado ante la fe del licenciado Guillermo Oliver Bucio y cuyo primer testimonio quedó inscrito en el Registro Público de Comercio el 8 de abril de 2011 (las “**Resoluciones Unánimes**”), mediante las cuales, entre otros, se (i) autoriza la inscripción de la totalidad de las Acciones en el RNV, (ii) autoriza la oferta pública de las Acciones Materia de la Oferta, (iii) aprueba la adopción del régimen de sociedad anónima bursátil, (iv) designar y/o ratificar en su cargo a los miembros del Consejo de Administración de la Emisora; y (v) aprueba la reforma integral a los estatutos sociales de la Emisora con el objeto de apegarse a lo previsto por la LMV y a las disposiciones de carácter general que de dicha ley emanen;
- f. Los estatutos sociales de la Emisora adjunto a las Resoluciones Unánimes (los “**Estatutos Sociales**”);
- g. La Solicitud, y demás documentación adjunta a la misma;
- h. El prospecto de colocación preliminar correspondiente a la Oferta, en términos del documento que se adjunta a la Solicitud y sus alcances; y

- i. El proyecto de los certificados provisionales que ampararán las acciones representativas tanto de la parte fija como variable del capital social de la Emisora a ser registradas en el RNV y que ampararán las Acciones Materia de la Oferta, que se adjuntan a la Solicitud y sus alcances (los “**Títulos**”).

Hemos asumido, sin haber realizado investigación independiente alguna o verificación de cualquier tipo:

- I. Que las declaraciones y garantías establecidas en los documentos que revisamos eran ciertas y correctas a la fecha de su otorgamiento y continúan siendo ciertas y correctas a esta fecha.
- II. Que las copias de los documentos que revisamos son copias fieles de sus respectivos originales, y que dichos originales son auténticos y que han sido debidamente suscritos;
- III. La fidelidad y suficiencia de todas las copias de documentos originales que nos fueron proporcionados por la Emisora;
- IV. Que a la fecha de la presente, los estatutos sociales de la Emisora no han sufrido modificaciones y los mismos (incluyendo sus modificaciones) están debidamente inscritos en el Registro Público de Comercio correspondiente;
- V. Que las partes que suscribieron los documentos que hemos revisado, al momento de su celebración, contaban con facultades suficientes para hacerlo; y
- VI. Que los documentos que hemos revisado como proyectos, se celebrarán en términos sustancialmente similares a los proyectos correspondientes que revisamos.

Nuestra opinión se basa en el conocimiento de asuntos específicos en los que hemos participado en nuestra asesoría, pero no implica en modo alguno la realización de una investigación independiente, auditoría, examen particular o averiguación sobre el estado actual o potencial de los asuntos en que esté involucrada la Emisora. Nuestra asesoría se ha limitado a cuestiones particulares y ocasionales, y no ha consistido, en caso alguno, en aspectos contenciosos o de litigio.

Considerando lo anterior y sujeto a las limitaciones y salvedades mencionadas más adelante, manifestamos a esa Comisión que a nuestro leal saber y entender:

1. La Emisora se encuentra debidamente constituida y existe válidamente de conformidad con las leyes de los Estados Unidos Mexicanos y, de acuerdo a sus estatutos sociales, está autorizada para llevar a cabo las acciones necesarias a fin de realizar la Oferta;
2. Sujeto a las condiciones previstas en las Resoluciones Unánimes, los estatutos sociales de la Emisora se apegarán a lo previsto por la LMV y las disposiciones de carácter general que de ella emanan;

3. Las Resoluciones Unánimes han sido válidamente adoptadas y consecuentemente la Oferta ha sido válidamente aprobada por los órganos competentes de la Emisora;
4. Los señores Jose Luis Barraza González y Andrés Conesa Labastida, miembros del Consejo de Administración de la Emisora, están facultados conjuntamente para suscribir los Títulos correspondientes a las Acciones Materia de la Oferta; y
5. Asumiendo que: (i) la Comisión (x) autorice la Oferta, (y) autorice la inscripción de las Acciones en el RNV y dicho registro efectivamente sea realizado, y (z) autorice la difusión del prospecto de colocación y del aviso de oferta pública correspondientes a la Oferta, en los términos expuestos en la Solicitud; (ii) la BMV dé opinión favorable para el listado de las Acciones en la Sección I “Capitales”; (iii) el Título sea efectivamente emitido conforme al proyecto que se adjunta a la Solicitud y sus alcances; (iv) el Título sea efectivamente depositado en S.D. Indeval Institución para el Depósito de los Valores, S.A. de C.V.; y (v) los señores Jose Luis Barraza González y Andrés Conesa Labastida, miembros del Consejo de Administración de la Emisora conjuntamente suscriban el Título, precisamente en los términos del proyecto que se adjunta a la Solicitud y sus alcances; *entonces* el Título relativo a las Acciones Materia de la Oferta habrá cumplido con los requisitos de la LMV, será emitido válidamente por la Emisora, las obligaciones consignadas en el mismo serán exigibles en contra de la Emisora en términos de los Estatutos Sociales y a las Acciones Materia de la Oferta le serán aplicables, en caso de actualizarse los supuestos previstos en los Estatutos Sociales, las disposiciones en materia de inversión neutra previstas en los Estatutos Sociales.

Nuestras opiniones están sujetas a las siguientes limitaciones y salvedades:

- A. Se basa exclusivamente en documentación que nos ha sido proporcionada por la Emisora para efectos de rendir la presente opinión, y en las circunstancias existentes a la fecha de las que nosotros tenemos conocimiento;
- B. Se limita a cuestiones de derecho aplicable en los Estados Unidos Mexicanos respecto a las cuales hace referencia el artículo 87, fracción II de la LMV y no expresamos opinión alguna respecto del tratamiento fiscal o contable de las Acciones Objeto de la Oferta o cualquier aspecto de las mismos, así como tampoco expresamos opinión respecto a cualquier documento relacionado con la Oferta que se encuentre sujeto a leyes distintas a las leyes aplicables en los Estados Unidos Mexicanos;
- C. Únicamente hemos asesorado a la Emisora en asuntos particulares y ocasionales, por lo cual no aceptamos responsabilidades genéricas sobre materias distintas a las que hace referencia esta opinión;
- D. El cumplimiento de las obligaciones de la Emisora bajo las Acciones pudiera estar limitado o afectado por prelación legal o disposiciones establecidas por (i) leyes que impongan impuestos federales, locales o municipales, adeudados o susceptibles de ser cobrados por, una autoridad gubernamental con la facultad de cobrar contribuciones fiscales; (ii) leyes laborales federales relativas a contraprestaciones de cualquier naturaleza adeudadas por las partes de los Contratos a las personas

cubiertas por dichas leyes; y (iii) concurso, insolvencia, transmisiones en perjuicio de acreedores, quiebra, moratoria o leyes que afecten los derechos de acreedores de forma general; y

- E. La presente opinión se basa exclusivamente en las declaraciones, información, documentación y entrevistas proporcionadas por la Emisora, por lo que el contenido y la veracidad de la misma se encuentra sujeta íntegramente a la veracidad de las declaraciones, información, documentación y entrevistas proporcionadas por los mismos.

Esta opinión es emitida en nuestra calidad de abogados independientes, para efectos de cumplir con lo previsto en el artículo 87, fracción II de la Ley del Mercado de Valores, así como en el artículo 2, fracción I, inciso h) de las Disposiciones de Emisoras.

Las opiniones antes expresadas se emiten en la fecha de la presente y, por lo tanto, están condicionadas y/o sujetas a probables modificaciones por causa de cambios en las leyes, circulares y demás disposiciones aplicables, así como en las condiciones y circunstancias de los actos a que se hace referencia en la presente, además de por el transcurso del tiempo y otras situaciones similares. No expresamos opinión alguna respecto de cualesquiera cuestiones surgidas con posterioridad a la fecha de la presente, y no asumimos responsabilidad u obligación alguna de informar a ustedes o a cualquier otra persona respecto de cualesquiera cambios en las opiniones antes expresadas que resulten de cuestiones, circunstancias o eventos que pudieran surgir en el futuro o que pudieran ser traídos a nuestra atención con fecha posterior a la de la presente.

Atentamente,



Ivan Libenson Violante
Socio
White & Case, S.C.

(d) Título

**CERTIFICADO PROVISIONAL 01
CAPITAL FIJO
SERIE "ÚNICA"**

**AMPARA 5,000 ACCIONES
DE LA 1 A LA 5,000**

GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.

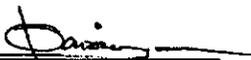
DOMICILIO: México, Distrito Federal
DURACIÓN: 99 (noventa y nueve) años
NACIONALIDAD: Mexicana

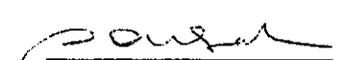
El presente certificado provisional se expide para ser depositado en S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., en términos y para los efectos del artículo 282 de la Ley del Mercado de Valores y ampara 5,000 (cinco mil) acciones "especiales" para efectos de la Ley de Inversión Extranjera, nominativas, de la Serie Única, con valor nominal de \$10.00 (diez pesos 00/100 M.N.) cada una, representativas de la parte fija del capital social, totalmente pagadas y liberadas. El capital social de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad") está representado por 970,448,642 (novecientos setenta millones cuatrocientas cuarenta y ocho mil seiscientos cuarenta y dos) acciones, de las cuales 5,000 (cinco mil) acciones corresponden a la parte fija del capital social y 970,443,642 (novecientos setenta millones cuatrocientas cuarenta y tres mil seiscientos cuarenta y dos) acciones corresponden a la parte variable. Asimismo, el capital social autorizado de la Sociedad está representado por 970,448,642 (novecientos setenta millones cuatrocientas cuarenta y ocho mil seiscientos cuarenta y dos) acciones, de las cuales 584,859,326 (quinientos ochenta y cuatro millones ochocientos cincuenta y nueve mil trescientos veintiséis) acciones están totalmente pagadas y liberadas y 385,589,316 (trescientos ochenta y cinco millones quinientas ochenta y nueve mil trescientos dieciséis) acciones las cuales se conservarán en la tesorería de la Sociedad para su posterior colocación en términos de las resoluciones adoptadas por unanimidad, fuera de asamblea general de accionistas de la Sociedad de fecha 6 de abril de 2011, de tal forma que las acciones que se suscriban y paguen se entenderán totalmente liberadas, correspondientes al capital variable de la Sociedad.

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. se constituyó mediante escritura pública número 47,754, de fecha 19 de marzo de 2002, otorgada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, titular de la Notaría Pública número 1 del Distrito Federal, inscrita en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal bajo el folio mercantil número 286676 el 3 de abril de 2002, bajo la denominación "Grupo Aeroméxico", seguida de las palabras Sociedad Anónima de Capital Variable.

Mediante las resoluciones adoptadas por unanimidad fuera de asamblea general de accionistas de la Sociedad de fecha 6 de abril de 2011 protocolizadas mediante la escritura pública número 36,581 de fecha 7 de abril de 2011, otorgada ante la fe del licenciado Guillermo Oliver Bucio, notario público 246 del Distrito Federal, se resolvió, entre otros asuntos, aumentar el capital social de la Sociedad, llevar a cabo la inscripción en el Registro Nacional de Valores de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y el listado en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, la oferta pública de ciertas acciones de la Sociedad y la adopción de la modalidad de Sociedad Anónima Bursátil y, con tal motivo, se reformaron integralmente los estatutos sociales de la Sociedad.

México, Distrito Federal, a 13 de abril de 2011.


José Luis Barraza González
Miembro del Consejo de Administración


Andrés Conesa Labastida
Miembro del Consejo de Administración

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Capítulo No. 1 Certificado Provisional No. 01 Capital Fijo Serie Única Ampara 5,000 acciones.	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Capítulo No. 2 Certificado Provisional No. 01 Capital Fijo Serie Única Ampara 5,000 acciones.	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Capítulo No. 3 Certificado Provisional No. 01 Capital Fijo Serie Única Ampara 5,000 acciones.	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Capítulo No. 4 Certificado Provisional No. 01 Capital Fijo Serie Única Ampara 5,000 acciones.	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Capítulo No. 5 Certificado Provisional No. 01 Capital Fijo Serie Única Ampara 5,000 acciones.
---	---	---	---	---

**CERTIFICADO PROVISIONAL 02
CAPITAL VARIABLE
SERIE "ÚNICA"**

**AMPARA 970,443,642 ACCIONES
DE LA 5,001 A LA 970,448,642**

GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.

DOMICILIO: México, Distrito Federal
DURACIÓN: 99 (noventa y nueve) años
NACIONALIDAD: Mexicana

El presente certificado provisional se expide para ser depositado en S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., en términos y para los efectos del artículo 282 de la Ley del Mercado de Valores y ampara 970,443,642 (novecientos setenta millones cuatrocientas cuarenta y tres mil seiscientos cuarenta y dos) acciones "especiales" para efectos de la Ley de Inversión Extranjera, nominativas, de la Serie Única, con valor nominal de \$10.00 (diez pesos 00/100 M.N.) cada una, representativas de la parte variable del capital social, de las cuales 584,854,326 (quinientos ochenta y cuatro millones ochocientos cincuenta y cuatro mil trescientas veintiséis) acciones están totalmente pagadas y liberadas y 385,589,316 (trescientos ochenta y cinco millones quinientas ochenta y nueve mil trescientas dieciséis) acciones se mantienen en tesorería, de tal forma que las acciones que se suscriban y paguen se entenderán totalmente liberadas, correspondientes al capital variable de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"). El capital social autorizado de la Sociedad está representado por 970,448,642 (novecientos setenta millones cuatrocientas cuarenta y ocho mil seiscientos cuarenta y dos) acciones, de las cuales 5,000 (cinco mil) acciones corresponden a la parte fija del capital social y 970,443,642 (novecientos setenta millones cuatrocientas cuarenta y tres mil seiscientos cuarenta y dos) acciones corresponden a la parte variable. Asimismo, el capital social autorizado de la Sociedad está representado por 970,448,642 (novecientos setenta millones cuatrocientas cuarenta y ocho mil seiscientos cuarenta y dos) acciones, de las cuales 584,859,326 (quinientos ochenta y cuatro millones ochocientos cincuenta y nueve mil trescientas veintiséis) acciones están totalmente pagadas y liberadas y 385,589,316 (trescientos ochenta y cinco millones quinientas ochenta y nueve mil trescientas dieciséis) acciones, las cuales se conservarán en la tesorería de la Sociedad para su posterior colocación en términos de las resoluciones adoptadas por unanimidad, fuera de asamblea general de accionistas de la Sociedad de fecha 6 de abril de 2011, de tal forma que las acciones que se suscriban y paguen se entenderán totalmente liberadas, correspondientes al capital variable de la Sociedad.

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. se constituyó mediante escritura pública número 47,754, de fecha 19 de marzo de 2002, otorgada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, titular de la Notaría Pública número 1 del Distrito Federal, inscrita en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal bajo el folio mercantil número 286676 el 3 de abril de 2002, bajo la denominación "Grupo Aeroméxico", seguida de las palabras Sociedad Anónima de Capital Variable.

Mediante las resoluciones adoptadas por unanimidad fuera de asamblea general de accionistas de la Sociedad de fecha 6 de abril de 2011 protocolizadas mediante la escritura pública número 36,581 de fecha 7 de abril de 2011, otorgada ante la fe del licenciado Guillermo Oliver Bucio, notario público 246 del Distrito Federal, se resolvió, entre otros asuntos, aumentar el capital social de la Sociedad, llevar a cabo la inscripción en el Registro Nacional de Valores de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y el listado en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, la oferta pública de ciertas acciones de la Sociedad y la adopción de la modalidad de Sociedad Anónima Bursátil y, con tal motivo, se reformaron integralmente los estatutos sociales de la Sociedad.

México, Distrito Federal, a 13 de abril de 2011.


José Luis Barraza González
Miembro del Consejo de Administración


Andrés Conesa Labastida
Miembro del Consejo de Administración

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Cupon No. 1 Certificado Provisional No. 02 Capital Variable Serie Única Ampara 970,443,642 acciones.	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Cupon No. 2 Certificado Provisional No. 02 Capital Variable Serie Única Ampara 970,443,642 acciones.	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Cupon No. 3 Certificado Provisional No. 02 Capital Variable Serie Única Ampara 970,443,642 acciones.	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Cupon No. 4 Certificado Provisional No. 02 Capital Variable Serie Única Ampara 970,443,642 acciones.	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Cupon No. 5 Certificado Provisional No. 02 Capital Variable Serie Única Ampara 970,443,642 acciones.
--	--	--	--	--

