

PROSPECTO DEFINITIVO. Los valores 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.

GRUPO AEROPORTUARIO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO



**GRUPO AEROPORTUARIO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V.**

**CI BANCO, S.A., INSTITUCIÓN DE
BANCA MÚLTIPLE**

ADMINISTRADOR

FIDUCIARIO

**OFERTA PÚBLICA PRIMARIA DE CERTIFICADOS BURSÁTILES FIDUCIARIOS
DE INVERSIÓN EN ENERGÍA E INFRAESTRUCTURA.**

MONTO DE LA OFERTA GLOBAL

\$30,000,000,000.00 (TREINTA MIL MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.)

CONSIDERANDO LAS OPCIONES DE SOBREASIGNACIÓN

\$27,272,727,300.00 (VEINTISIETE MIL DOSCIENTOS SETENTA Y DOS MILLONES
SETECIENTOS VEINTISIETE MIL TRESCIENTOS PESOS 00/100 M.N.)

SIN CONSIDERAR LAS OPCIONES DE SOBREASIGNACIÓN

MONTO DE LA OFERTA INTERNACIONAL

\$325,000,000.00 (TRESCIENTOS VEINTICINCO MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.)

CONSIDERANDO LA OPCIÓN DE SOBREASIGNACIÓN INTERNACIONAL

\$295,454,500.00 (DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES CUATROCIENTOS
CINCUENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS PESOS 00/100 M.N.)

SIN CONSIDERAR LA OPCIÓN DE SOBRE ASIGNACIÓN INTERNACIONAL

MONTO TOTAL DE LA OFERTA EN MÉXICO

\$29,675,000,000.00 (VEINTINUEVE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES
DE PESOS 00/100 M.N.)

CONSIDERANDO LA OPCIÓN DE SOBREASIGNACIÓN EN MÉXICO

\$26,977,272,800.00 (VEINTISÉIS MIL NOVECIENTOS SETENTA Y SIETE MILLONES
DOSCIENTOS SETENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS PESOS 00/100 M.N.)

SIN CONSIDERAR LA OPCIÓN DE SOBRE ASIGNACIÓN EN MÉXICO

PRECIO POR CBFE

\$100.00 M.N. (CIEN PESOS 00/100 M.N.)

Oferta pública en México de 296,750,000 certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura (los “CBFEs”) asumiendo el ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación en México o 269,772,728 CBFEs sin incluir la Opción de Sobreasignación en México (la “Oferta en México”) a través de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. (“BMV”). La Oferta en México forma parte de una oferta internacional de suscripción y pago de 300,000,000 CBFEs asumiendo el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación en (a) los Estados Unidos de América a compradores institucionales calificados (*qualified institutional buyers*) al amparo de operaciones exentas de registro conforme a la Regla 144A (*Rule 144A*) de la Ley de Valores de 1933 de los Estados Unidos de América (*U.S. Securities Act of 1933*) y (b) en otros países de conformidad con la Regulación S (*Regulation S*) de dicha Ley de Valores de los Estados Unidos y las disposiciones legales aplicables en el resto de los países en que dicha oferta sea realizada (la “Oferta Internacional” y, conjuntamente con la Oferta en México, la “Oferta Global”). Los

términos con mayúscula inicial que no se encuentren de otra forma definidos tendrán el significado que se les atribuye a los mismos en la Sección “2. GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES” del presente Prospecto.

Características Generales de la Oferta:

Tipo de Oferta:	Oferta primaria global.
Fiduciario:	CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple (el “ <u>Fiduciario</u> ”).
Fideicomitente:	Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa (el “ <u>Fideicomitente</u> ”).
Administrador:	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., (el “ <u>Administrador</u> ”).
Fideicomisarios en Primer Lugar:	Los Tenedores de los CBFES.
Clave de pizarra:	“ <u>FNAIM 18</u> ”.
Tipo de valor:	Certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura con plenos derechos de voto, sin expresión de valor nominal (“ <u>CBFES</u> ”), a los que se refiere el artículo 7 fracción VIII de la Circular Única.
Serie:	Única.
Valor nominal de los CBFES:	Los CBFES no tienen expresión de valor nominal.
Número de CBFES que se ofrecen en la Oferta Global:	300,000,000 asumiendo el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación o 272,727,273 CBFES sin incluir las Opciones de Sobreasignación.
Número de CBFES que se ofrecen en la Oferta en México:	296,750,000 asumiendo el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación en México o 269,772,728 CBFES sin incluir la Opción de Sobreasignación en México.
Número de CBFES que se ofrecen en la Oferta Internacional:	3,250,000 asumiendo el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación en Internacional o 2,954,545 CBFES sin incluir la Opción de Sobreasignación Internacional.
Denominación de la moneda aplicable a la colocación de los CBFES:	Los CBFES no tienen expresión de valor nominal, pero su Precio de Colocación está expresado en Pesos, moneda de curso legal en los Estados Unidos Mexicanos (“ <u>México</u> ”).
Precio de colocación de los CBFES:	\$100.00 M.N. por CBFE.
Rendimiento Objetivo:	De 10.0%, real en Pesos.
Monto de la Oferta Global:	\$30,000,000,000.00 asumiendo el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación o \$27,272,727,300.00 sin incluir las Opciones de Sobreasignación.
Monto de la Oferta en México:	\$29,675,000,000.00 asumiendo el ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación en México o \$26,977,272,800.00 sin incluir la Opción de Sobreasignación en México.
Monto de la Oferta Internacional:	\$325,000,000.00 incluyendo la Opción de Sobreasignación Internacional o \$295,454,500.00 sin incluir la Opción de Sobreasignación Internacional.
Opción de Sobreasignación y Operaciones de Estabilización:	Para cubrir asignaciones en exceso, hemos concedido a los Intermediarios Internacionales y a los Intermediarios Colocadores Líderes en México, las Opciones de Sobreasignación, consistentes en la opción a los Intermediarios Colocadores Líderes en México de adquirir para suscripción 26,977,272 CBFES adicionales (la “ <u>Opción de Sobreasignación en México</u> ”), y la opción a los Intermediarios Internacionales de adquirir para suscripción 295,455 CBFES adicionales, respectivamente, que representan, en conjunto, aproximadamente el 10% de los CBFES ofrecidos en la Oferta Global (la “ <u>Opción de Sobreasignación Internacional</u> ” y conjuntamente con la Opción de Sobreasignación en México, las “ <u>Opciones de Sobreasignación</u> ”). Las Opciones de Sobreasignación podrán ser ejercidas en un plazo de 30 días y por una sola vez, contados a partir de la fecha de construcción del libro, de manera independiente, pero de forma coordinada, a un precio

igual al Precio de Colocación y en los términos descritos en la Sección “32. *PLAN DE DISTRIBUCIÓN*” de este Prospecto.

Con el objeto de permitir al mercado absorber gradualmente el flujo de órdenes de venta de los CBFES que pudieran producirse con posterioridad a la Oferta Global, y para prevenir o retardar la disminución del precio de mercado de los CBFES, los Intermediarios Colocadores Líderes en México, podrán, pero no estarán obligados, a llevar a cabo operaciones de estabilización en la BMV, mediante posturas de compra durante el periodo de 30 días contados a partir de la fecha de cierre de libro, conforme a la legislación aplicable, mediante el uso de los recursos obtenidos de la colocación de los CBFES objeto de la Opción de Sobreasignación en México. Las operaciones de estabilización se llevarán a cabo conforme a lo previsto por la legislación mexicana. Para mayor información sobre las operaciones de estabilización, favor de consultar la Sección “32. *PLAN DE DISTRIBUCIÓN*” de este Prospecto.

Fecha de publicación del Aviso de Oferta	22 de marzo de 2018.
Fecha de la Oferta	23 de marzo de 2018.
Fecha de cierre del libro:	23 de marzo de 2018.
Fecha de publicación del Aviso de Colocación:	23 de marzo de 2018.
Fecha de emisión:	23 de marzo de 2018.
Fecha de registro en la BMV:	26 de marzo de 2018.
Fecha de liquidación en la BMV:	28 de marzo de 2018.
Recursos netos de la Oferta Global:	Los recursos netos de la Oferta Global ascendieron a \$29,247,078,165.14, los cuales incluyen los recursos obtenidos por el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación, a un precio de \$100.00 (cien Pesos 00/100 M.N.) por CBFES, después de deducir los gastos relacionados de la Oferta Global y dotar la Cuenta de Gastos e Inversiones del Fideicomiso para cubrir los Gastos de Administración del Fideicomiso. El Emisor utilizó los recursos netos de la Oferta para suscribir y pagar las Acciones “P” y las Acciones AICM. Por su parte, GACM mantendrá los fondos obtenidos por la suscripción de Acciones “P” y las Acciones AICM en una cuenta de custodia y los destinará únicamente para la construcción del Nuevo Aeropuerto. Para mayor información, consultar las Secciones “11. <i>DESTINO DE LOS FONDOS</i> ” y “36. <i>GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA</i> ”.
Recursos Netos de la Oferta en México:	Se recibieron \$28,930,234,818.35 (que incluyen los recursos resultantes del ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación en México). Para conocer los gastos desglosados relacionados con la Oferta, consulte la Sección “36. <i>GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA</i> ”.
Recursos Netos de la Oferta Internacional:	Se recibieron \$316,843,346.79 (que incluyen los recursos resultantes del ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación Internacional. Para conocer los gastos desglosados relacionados con la Oferta, consulte la Sección “36. <i>GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA</i> ”.
Periodo de Restricción de Venta de Valores (Lock-up):	Sujeto a ciertas excepciones y por un periodo de 180 (ciento ochenta) días, contados a partir de la firma del contrato de compraventa con los Intermediarios Internacionales Colocación, el Emisor se ha comprometido a no emitir vender ni transferir CBFES, ni algún otro valor intercambiable por los CBFES sin el previo consentimiento por escrito de los Intermediarios Internacionales. Para una descripción más detallada ver Sección “32. <i>PLAN DE DISTRIBUCIÓN</i> ”.

Salvo que se cuente con el consentimiento previo y por escrito de los Intermediarios Internacionales y sujeto a ciertas excepciones, los Sujetos Obligados, han celebrado ciertos acuerdos con los Intermediarios Internacionales, en virtud de los cuales se han comprometido a no ofrecer, emitir, vender o transmitir, de cualquier forma disponer de los CBFES o cualesquier valores convertibles en o intercambiables por, o que representen el derecho de recibir CBFES durante un periodo de 180 (ciento ochenta) días contados a partir de la fecha del contrato de compraventa celebrado con los Intermediarios Internacionales.

Posibles Adquirentes:

Personas físicas y morales cuando su régimen de inversión lo prevea expresamente. Los posibles adquirentes deberán considerar cuidadosamente toda la información contenida en el presente Prospecto, y en especial en la Sección “10. FACTORES DE RIESGO”.

Contrato de Fideicomiso:

Acto Constitutivo: Los CBFes fueron emitidos por el Fiduciario de conformidad con el Contrato de Fideicomiso Irrevocable Emisor de Certificados Bursátiles Fiduciarios de Inversión en Energía e Infraestructura CIB/2930 (según el mismo sea modificado de tiempo en tiempo, el “Fideicomiso” o el “Contrato de Fideicomiso”) celebrado entre el Fideicomitente, el Fiduciario, el Administrador y el Representante Común (como se define más adelante).

Fines: El fin primordial del Fideicomiso es la inversión en acciones preferentes Serie “P” representativas de la parte variable del capital social de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (las “Acciones “P””) y las Acciones AICM. Para cumplir con el fin anterior, el Fiduciario deberá: (i) llevar a cabo la Emisión Inicial, la inscripción de los CBFes en el Registro Nacional de Valores, y la oferta pública de los mismos, así como llevar a cabo cualquier Emisión Adicional; (ii) suscribir y pagar, y ser titular de acciones o valores representativos de capital social de GACM y AICM; (iii) distribuir y administrar el Patrimonio del Fideicomiso; (iv) realizar Distribuciones de conformidad con lo establecido en la Cláusula IX del Contrato de Fideicomiso; y (v) realizar todas aquellas actividades que sean necesarias, recomendables, complementarias, convenientes o incidentales a las actividades descritas en el Contrato de Fideicomiso; en cada caso, de conformidad con las instrucciones previas y por escrito del Administrador o, en su caso, de cualquier otra Persona u órgano que conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso tenga derecho a instruir al Fiduciario (incluyendo, sin limitación, el Comité Técnico, la Asamblea de Tenedores, el Representante Común y aquellas Personas a las cuales se les hayan delegado o cedido dichas facultades del Administrador de conformidad con lo establecido en el Contrato de Administración) de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso (los “Fines del Fideicomiso”).

Patrimonio del Fideicomiso: Estará integrado principalmente, entre otros activos, por (i) la Aportación Inicial; (ii) los recursos netos de la Oferta y cualesquier montos que se obtengan de las Emisiones Adicionales, y todas y cada una de las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso; (iii) las Acciones “P” y las Acciones AICM, así como los derechos asociados a las mismas (incluyendo, sin limitación, los Derechos de Voto y los derechos a recibir Distribuciones de Capital relacionadas con GACM y AICM); en el entendido, de que durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, al menos el 70% (setenta por ciento) del valor promedio anual del Patrimonio del Fideicomiso deberá estar invertido directamente en dichas acciones y el remanente deberá estar invertido en valores a cargo del Gobierno Federal inscritos en el Registro Nacional de Valores o en acciones de fondos de inversión en instrumentos de deuda conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso. El porcentaje antes referido se calculará en los términos previstos por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E y deberá ser revelado periódicamente en los reportes que el Fiduciario y el Administrador elaboren. Para un listado completo de los activos que conforman el Patrimonio del Fideicomiso, consulte la sección “21. EL FIDEICOMISO” en el presente Prospecto.

Distribuciones:

El Fiduciario distribuirá entre los Tenedores de los CBFes, cuando menos una vez al año, y a más tardar el 15 de marzo, al menos el 95% del resultado fiscal del Fideicomiso, del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate, de conformidad con lo establecido en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E. No habrá distribuciones de efectivo bajo los CBFes sino hasta el 1 de enero de 2021. Para más información se sugiere consultar la Sección “31. CONSIDERACIONES FISCALES” de este Prospecto. No obstante, el resultado fiscal del Fideicomiso puede ser diferente del efectivo disponible para distribución y no garantiza pago alguno de Distribuciones en efectivo. Para más información, favor de referirse a las Secciones “21. EL FIDEICOMISO” y “14. POLÍTICAS DE DISTRIBUCIÓN”. Cualquier pago de Distribuciones en efectivo se deberá realizar conforme a las políticas de distribución y dependerá del monto que recibamos por concepto de las distribuciones que se realicen a los titulares de las Acciones “P”.

Fuente de Pago de las Distribuciones:

Las Distribuciones que deban hacerse a los Tenedores serán exclusivamente con cargo a los bienes que integran el Patrimonio del Fideicomiso. Consistente con lo anterior la principal fuente de pago de las Distribuciones a los Tenedores de los CBFes serán las Distribuciones de Capital que el Fiduciario reciba, los montos que obtenga directa o indirectamente del GACM y AICM, como accionista de dichas entidades. El Patrimonio del Fideicomiso también estará disponible para realizar pagos de las Comisiones por Administración, Gastos del Fideicomiso gastos e indemnizaciones, entre otros, según se establece en el Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración. Favor de consultar las Secciones “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P” y “14. POLÍTICAS DE DISTRIBUCIÓN” en el presente Prospecto.

Pago de Principal e Intereses:	Por la naturaleza de los CBFES, estos valores no pagan a sus Tenedores en fecha o con periodicidad alguna, montos por concepto de principal ni intereses. En este sentido el Fiduciario queda liberado de cualquier responsabilidad de pago que se vincule con dichas cantidades.
Lugar y forma de pago de las Distribuciones:	Todos los pagos en efectivo que deban realizarse en beneficio de los Tenedores de los CBFES se realizarán a través de transferencia electrónica a través de Indeval.
Terminación del Fideicomiso	El Fideicomiso permanecerá en pleno vigor y efecto hasta que los Fines del Fideicomiso hayan sido satisfechos en su totalidad; en el entendido, que el Contrato de Fideicomiso terminará: (i) cuando se haya dado por terminada la Concesión del Nuevo Aeropuerto, en cuyo caso el Fiduciario cubrirá todos los Gastos del Fideicomiso que se encuentren pendientes, incluyendo aquellos que deriven de la liquidación del mismo, procediendo posteriormente con la Distribución del Patrimonio remanente y la posterior cancelación de los CBFES o (ii) se haya desinvertido la totalidad del Patrimonio del Fideicomiso de conformidad con la Sección 13.1 del Fideicomiso y todas las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso hayan sido distribuidas a los Tenedores de conformidad con la Cláusula IX del Fideicomiso; o (iii) por resolución de una Asamblea de Tenedores de conformidad con la Sección 4.1(c)(ii) mediante la cual se apruebe la disolución del Fideicomiso, única y exclusivamente con el consentimiento previo del Administrador. No obstante lo anterior, el Fideicomiso no terminará hasta que todas las obligaciones pagaderas con fondos del Patrimonio del Fideicomiso hayan sido pagadas en su totalidad.
Representante Común:	Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero.
Depositario:	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. (“ <u>Indeval</u> ”)
Régimen Fiscal:	El Fideicomiso, en virtud del cumplimiento de los requisitos previstos por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibras, aplicará el tratamiento fiscal correspondiente a los fideicomisos de inversión en energía e infraestructura. Los Concesionarios, sus accionistas y los Tenedores de CBFES, tributarán y deberán cumplir con las obligaciones fiscales a su cargo de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibras. Para más detalles en relación con este asunto, ver la sección “31. CONSIDERACIONES FISCALES” en el presente Prospecto.
Ley y jurisdicción aplicable a los CBFES:	Serán aplicables las leyes federales de México y serán competentes los tribunales de la Ciudad de México.
Terceros Relevantes:	No existe tercero relevante que reciba pago por parte del Fideicomiso. Únicamente participan las personas que se describen en el presente Prospecto. Ver la Sección “38. NOMBRES DE LAS PERSONAS CON PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN LA OFERTA”.
Restricción a la transmisión de CBFES:	Con posterioridad a la Oferta Global, la Persona o grupo de personas (según se define en la LMV) que pretenda adquirir por cualquier medio, directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, el 50% o más de los CBFES en circulación o cualquier porcentaje que le permita ejercer el Control sobre el Fideicomiso, deberá obtener la autorización previa y por escrito del Comité de Conflictos, el Comité Técnico y el Consejo de Administración de GACM. Para mayor información en relación con este tema se encuentra disponible en la Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”

La Oferta en México se realizará a través de la BMV. Los CBFES objeto de la Oferta en México se liquidarán en México, en los términos del Contrato de Colocación celebrado por la Emisora con Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) y Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Integrante del Grupo Financiero Banamex, BTG Pactual Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Casa de Bolsa Banorte IXE, S.A. de C.V., Grupo Financiero Banorte, Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México, Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa y (conjuntamente, los “Intermediarios Colocadores Líderes en México”), y los CBFES objeto de la Oferta Internacional se liquidarán conforme al contrato de compraventa (*purchase agreement*) celebrado por la Emisora con Credit Suisse Securities (USA) LLC y Citigroup Global Markets Inc. y (conjuntamente, los “Intermediarios Internacionales”, y conjuntamente con los Intermediarios Colocadores Líderes en México, los “Intermediarios Colocadores”). El número de CBFES ofrecidos en la Oferta Global podrá reasignarse entre la Oferta Internacional y la Oferta en México, por lo que dicho número podría diferir de los CBFES inicialmente colocados en la Oferta Internacional y la Oferta en México, dependiendo de la demanda y otros factores existentes en el mercado mexicano y en los mercados internacionales.

La asignación de los CBFES objeto de la oferta en México se hará a través de la construcción de libro mediante asignación discrecional, conforme a las prácticas aceptadas en el mercado mexicano. Los inversionistas al ingresar sus órdenes de compra, están de acuerdo en aceptar las prácticas de mercado respecto a la modalidad de asignación discrecional por parte de la Emisora y de los Intermediarios Colocadores. Ver Sección “32. PLAN DE DISTRIBUCIÓN”.

El cierre de la Oferta Internacional está condicionado al cierre de la Oferta en México, de forma tal que de no concluirse la Oferta en México, no podrá concluirse la Oferta Internacional. La Oferta Global está sujeta a diversas condiciones, suspensivas y resolutorias, convenidas en los respectivos contratos de colocación celebrados por la emisora con los Intermediarios Colocadores Líderes en México y los Intermediarios Internacionales, respectivamente. Ver Sección “32. PLAN DE DISTRIBUCIÓN”, respecto de las condiciones aplicables respecto de la Oferta en México. En el supuesto que se cumpla o se deje de cumplir cualquiera de dichas condiciones, según sea el caso, la Oferta Global podría quedar sin efecto.

COORDINADOR GLOBAL



INTERMEDIARIOS COLOCADORES LÍDERES EN MÉXICO



Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V.,
Grupo Financiero Credit Suisse
(México)



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



BTG Pactual Casa de Bolsa, S.A. de C.V.



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



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



Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero
Santander México



Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa

INTERMEDIARIOS INTERNACIONALES



Credit Suisse Securities (USA) LLC



Citigroup Global Markets Inc.

ESTRUCTURADOR



Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos,
S. N. C.

A continuación, se incluyen algunos de los riesgos relacionados con la operación y adquisición de los CBFES, no obstante, los Tenedores deberán atender y analizar cuidadosamente la información contenida en el presente Prospecto y aquella contenida en la Sección “10. FACTORES DE RIESGO”.

NO EXISTE OBLIGACIÓN DE REALIZAR DISTRIBUCIONES A LOS TENEDORES CON RECURSOS DISTINTOS A AQUELLOS QUE SE ENCUENTRAN DISPONIBLES EN LAS CUENTAS DEL FIDEICOMISO. EL EMISOR NO ESTÁ OBLIGADO A REALIZAR DISTRIBUCIONES A LOS TENEDORES CON FONDOS DISTINTOS A AQUELLOS DISPONIBLES EN LAS CUENTAS DEL FIDEICOMISO. CONFORME AL CONTRATO DE FIDEICOMISO, EL FIDUCIARIO SOLO ESTÁ OBLIGADO A DISTRIBUIR, CUANDO MENOS UNA VEZ AL AÑO Y A MÁS TARDAR EL 15 DE MARZO, AL MENOS EL 95% DEL RESULTADO FISCAL DEL FIDEICOMISO, DEL EJERCICIO FISCAL INMEDIATO ANTERIOR A AQUEL DE QUE SE TRATE, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN LAS DISPOSICIONES FISCALES EN MATERIA DE FIBRA-E. LA EXISTENCIA DE FONDOS EN LA CUENTA DE DISTRIBUCIONES DEL FIDEICOMISO DEPENDERÁ DEL FLUJO PROVENIENTE DE LAS SOCIEDADES ELEGIBLES RESPECTO DE LAS QUE EL FIDEICOMISO SEA ACCIONISTA. ADICIONALMENTE SE PREVÉ QUE NO HABRÁ DISTRIBUCIONES SINÓ HASTA EL 1 DE ENERO DE 2021, FECHA EN LA CUAL EL EMISOR, COMO TITULAR DE LAS ACCIONES “P”, ESPERA COMENZAR A RECIBIR DISTRIBUCIONES DE CAPITAL DE GACM. NI EL FIDEICOMITENTE, NI LOS INTERMEDIARIOS COLOCADORES, NI EL REPRESENTANTE COMÚN, NI EL ADMINISTRADOR, NI EL FIDUCIARIO, ESTÁN OBLIGADOS A REALIZAR PAGO ALGUNO A LOS TENEDORES DE LOS CBFES, CON EXCEPCIÓN, EN EL CASO DEL FIDUCIARIO, DE LOS PAGOS QUE TENGA QUE HACER CON CARGO AL PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO CONFORME AL CONTRATO DE FIDEICOMISO.

LOS POTENCIALES TENEDORES DEBERÁN BASAR SU DECISIÓN DE INVERSIÓN EN SU PROPIO ANÁLISIS SOBRE LAS CONSECUENCIAS LEGALES, FISCALES, FINANCIERAS Y DE OTRA NATURALEZA, DERIVADAS DE REALIZAR UNA INVERSIÓN EN LOS CBFES, INCLUYENDO LOS BENEFICIOS DE INVERTIR, LOS RIESGOS INVOLUCRADOS Y SUS PROPIOS OBJETIVOS DE INVERSIÓN. LOS INVERSIONISTAS NO DEBEN CONSIDERAR EL CONTENIDO DEL PRESENTE PROSPECTO COMO RECOMENDACIONES LEGALES, FISCALES O DE INVERSIÓN Y SE LES RECOMIENDA CONSULTAR CON SUS PROPIOS ASESORES PROFESIONALES RESPECTO DE LA ADQUISICIÓN, MANTENIMIENTO O VENTA DE SU INVERSIÓN. LOS POTENCIALES TENEDORES NO DEBERÁN BASARSE EN DESEMPEÑO HISTÓRICO ALGUNO QUE SE DESCRIBA EN EL PRESENTE PROSPECTO PARA TOMAR SU DECISIÓN DE INVERTIR O NO EN LOS CBFES. TODA INFORMACIÓN RELATIVA A DESEMPEÑO CONTENIDA EN EL PRESENTE PROSPECTO NO HA SIDO AUDITADA NI VERIFICADA POR TERCEROS INDEPENDIENTES Y NO DEBERÁ SER CONSIDERADA COMO REPRESENTATIVA DE LOS RENDIMIENTOS QUE PUDIEREN RECIBIR LOS POTENCIALES TENEDORES. NO SE PUEDE ASEGURAR QUE LOS OBJETIVOS DE INVERSIÓN DEL FIDEICOMISO SE CUMPLIRÁN O QUE LOS TENEDORES RECIBIRÁN RENDIMIENTOS SOBRE SU CAPITAL.

NO EXISTE CALIFICACIÓN CREDITICIA EN RELACIÓN CON LA EMISIÓN. LOS CBFES NO CONTARÁN CON CALIFICACIÓN CREDITICIA EXPEDIDA POR UNA AGENCIA CALIFICADORA AUTORIZADA DE CONFORMIDAD CON LA CIRCULAR ÚNICA.

LA PRINCIPAL FUENTE DE RECURSOS PARA HACER DISTRIBUCIONES BAJO LOS CBFES PROVENDRÁN DE AQUELLOS PAGOS QUE EL FIDEICOMISO RECIBA EN SU CALIDAD DE ACCIONISTA DE GACM. EN TANTO EL NUEVO AEROPUERTO NO INICIE OPERACIONES, LOS PAGOS DE LAS DISTRIBUCIONES QUE TENGAN QUE EFECTUARSE EN TÉRMINOS DEL CONTRATO DE FIDEICOMISO DEPENDERÁN PRINCIPALMENTE DE LOS RESULTADOS QUE GENERE EL AEROPUERTO EXISTENTE, LOS CUALES ESTÁN SUJETOS A DIVERSOS RIESGOS, INCLUYENDO AQUELLOS DESCRITOS EN LA SECCIÓN “10. FACTORES DE RIESGO” DEL PRESENTE PROSPECTO. A PARTIR DEL INICIO DE SUS OPERACIONES COMERCIALES, EL NUEVO AEROPUERTO ESTARÁ SUJETO A LOS MISMOS O SIMILARES RIESGOS QUE AFECTAN AL AEROPUERTO EXISTENTE.

CADA UNO DE LOS RIESGOS DESCRITOS EN LA SECCIÓN “10. FACTORES DE RIESGO” RIESGOS RELACIONADOS CON LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO EXISTENTE Y SUS OPERACIONES” QUE AFECTAN AL AEROPUERTO EXISTENTE Y A AICM, ASÍ COMO LOS RIESGOS SIMILARES QUE GENERALMENTE AFECTAN LAS OPERACIONES DE LOS AEROPUERTOS, TAMBIÉN SERÁN APLICABLES AL NUEVO AEROPUERTO Y A GACM A PARTIR DEL INICIO DE SUS OPERACIONES COMERCIALES.

LOS DERECHOS DE COBRO DE LA TUA DE AEROPUERTO EXISTENTE FUERON TRANSMITIDOS AL FIDEICOMISO EMISOR TUA, FIDEICOMISO QUE A SU VEZ TRANSMITIÓ ESTOS DERECHOS AL FIDEICOMISO DE GARANTÍA TUA, PARA GARANTIZAR Y FUNGIR COMO FUENTE DE PAGO DEL FINANCIAMIENTO OBTENIDO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO, INCLUYENDO LAS NOTAS EXISTENTES, TODOS LOS INGRESOS RESULTANTES DEL COBRO DE LA TUA, SON COBRADOS POR LAS AEROLÍNEAS QUE OPERAN EN EL AEROPUERTO EXISTENTE, Y DEPOSITADOS EN EL FIDEICOMISO DE GARANTÍA TUA PARA FONDEAR LOS PAGOS DE PRINCIPAL E INTERESES BAJO ESTA ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO. LOS CONCESIONARIOS TIENEN EL DERECHO A RECIBIR CIERTAS CANTIDADES REMANENTES Y, CANTIDADES REMANENTES ADICIONALES PUEDEN SER DISTRIBUIDAS A DISCRECIÓN DE GACM, DESPUÉS DE QUE SE HAYA REALIZADO EL PAGO DE LOS GASTOS RELACIONADOS CON EL FINANCIAMIENTO, LOS GASTOS DEL AEROPUERTO EXISTENTES, PARA SU OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO. COMO RESULTADO DE LO ANTERIOR DICHOS FONDOS SOLO ESTARÁN DISPONIBLES PARA DISTRIBUCIÓN A LOS TENEDORES SI NO ESTÁN OBLIGADOS AL PAGO DE INTERESES Y PRINCIPAL DEL ENDEUDAMIENTO Y TODAS LAS DEMÁS CONDICIONES PARA REALIZAR PAGOS RESTRINGIDOS HAN SIDO SATISFECHAS.

ADICIONALMENTE EL FIDEICOMISO EMISOR TUA PODRÁ, SUJETO A CIERTAS CONDICIONES INCURRIR EN ENDEUDAMIENTO ADICIONAL QUE TENDRÁ UN NIVEL DE PRELACIÓN *PARI PASSU* CON LAS NOTAS EXISTENTES Y ESTARÁ GARANTIZADO CON DERECHOS DE COBRO DE LA TUA, LO QUE REDUCIRÍA EL MONTO DE INGRESOS DE COBRO DE LA TUA, QUE PODRÍAN SER DISTRIBUIDOS A LOS CONCESIONARIOS. PARA MAYOR INFORMACIÓN CONSULTAR EL APARTADO “16.- COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN”.

EL RÉGIMEN FISCAL APLICABLE A LAS OPERACIONES DE FINANCIAMIENTO INSTRUMENTADAS POR GACM Y AICM A TRAVÉS DE LOS CONVENIOS DE CESIÓN DE LA TUA, SE ENCUENTRA PREVISTO EN DIVERSOS OFICIOS EMITIDOS POR EL SAT (“OFICIOS DE CONFIRMACIÓN DE CRITERIO”), EN LOS CUALES DICHA AUTORIDAD FISCAL SE RESERVA EL DERECHO DE EJERCER SUS FACULTADES DE COMPROBACIÓN CONFORME A LA LEGISLACIÓN FISCAL APLICABLE. NI EL EMISOR, NI LOS PATROCINADORES, NI CUALQUIERA DE SUS AFILIADAS O SUBSIDIARIAS, PUEDEN GARANTIZAR QUE EL RÉGIMEN FISCAL PREVISTO POR LOS OFICIOS DE CONFIRMACIÓN DE CRITERIO (I) REGULE LA TOTALIDAD DE SITUACIONES QUE PUDIERAN DERIVAR DE LAS OPERACIONES DE FINANCIAMIENTO REQUERIDAS DURANTE

LA VIGENCIA DE LOS CBFES, Y (II) HA SIDO Y SERÁ DEBIDAMENTE INTERPRETADO Y APLICADO POR GACM Y AICM.

NI EL FIDEICOMISO, NI LOS ÓRGANOS QUE COMPONEN SU ADMINISTRACIÓN, NI SUS EMPLEADOS TIENEN HISTORIAL OPERATIVO, ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO NI EXPERIENCIA COMO FIDEICOMISO DE INVERSIÓN EN ENERGÍA E INFRAESTRUCTURA O ENTIDAD CON VALORES DE DEUDA O CAPITAL COLOCADOS ENTRE EL GRAN PÚBLICO INVERSIONISTA, LO CUAL PUDIERA TRADUCIRSE EN UNA LIMITANTE O DESVENTAJA, EN COMPARACIÓN CON OTRAS EMPRESAS PÚBLICAS, PARA CUMPLIR EN TIEMPO Y FORMA CON LAS OBLIGACIONES QUE LAS DISPOSICIONES FISCALES EN MATERIA DE FIBRA-E, ASÍ COMO LA LEY DEL MERCADO DE VALORES Y SUS NORMAS SECUNDARIAS Y/O COMPLEMENTARIAS, EXIGEN A LOS DE SU NATURALEZA.

LA FALTA DE EXPERIENCIA DEL ADMINISTRADOR Y SU PERSONAL POR LO QUE RESPECTA A LA ADMINISTRACIÓN DE UN FIDEICOMISO DE INVERSIÓN EN ENERGÍA E INFRAESTRUCTURA, PODRÍA AFECTAR SU CAPACIDAD PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS DEL FIDEICOMISO U OCASIONAR QUE EL MISMO INCUMPLA CON LOS REQUISITOS PREVISTOS EN LAS DISPOSICIONES FISCALES EN MATERIA DE FIBRA-E O SE VEA OBLIGADO A PAGAR IMPUESTOS, ACTUALIZACIONES, RECARGOS Y MULTAS ADICIONALES.

EL FIDEICOMISO ES UN VEHÍCULO DE RECIENTE CONSTITUCIÓN, MOTIVO POR EL CUAL ES PROBABLE QUE CUANDO INICIE OPERACIONES, NO CONDUZCA DE MANERA EXITOSA SU OPERACIÓN Y EL PERSONAL QUE LO ADMINISTRE NO LOGRE MODIFICAR SU CURSO, EN FORMA OPORTUNA.

EN VIRTUD DE QUE: (I) EL ADMINISTRADOR ES A SU VEZ UNA EMPRESA OBJETO DE INVERSIÓN DEL FIDEICOMISO, Y (II) TODOS LOS MIEMBROS DEL EQUIPO DIRECTIVO DEL ADMINISTRADOR SERÁN EN PRINCIPIO FUNCIONARIOS DE GACM; EN EL SUPUESTO DE QUE EL ADMINISTRADOR, ACTÚE EN INTERÉS PROPIO O DE ALGUNA MANERA PONGA EN RIESGO LOS INTERESES DEL FIDEICOMISO Y DEL RESTO DE LOS TENEDORES. EL DESEMPEÑO FINANCIERO DEL FIDEICOMISO PODRÍA VERSE AFECTADO DE FORMA ADVERSA Y SIGNIFICATIVA. ADICIONALMENTE, NO SE TENDRÁ RECURSO ALGUNO EN CONTRA DE GACM, EN CASO DE QUE DECIDA PERSEGUIR OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN QUE SE CONTRAPONGAN A LAS ESTRATEGIAS DE NEGOCIO Y CRECIMIENTO DEL FIDEICOMISO. EN EL SUPUESTO DE QUE SURJA ALGÚN CONFLICTO DE INTERESES Y DE QUE EL MISMO SE RESUELVAN DE MANERA QUE SE OTORQUE UN TRATAMIENTO FAVORABLE A LAS ENTIDADES AFILIADAS DE GACM O A LOS OTROS INTERESES DEL PERSONAL DEL ADMINISTRADOR O A LOS MIEMBROS DEL COMITÉ TÉCNICO PROPUESTOS POR ESTE, O DE MANERA QUE DAÑE LA REPUTACIÓN DEL FIDEICOMISO. EL DESEMPEÑO OPERATIVO DEL FIDEICOMISO PODRÍA VERSE AFECTADO EN FORMA ADVERSA Y SIGNIFICATIVA.

SE ESPERA QUE NO HAYA DISTRIBUCIONES DE EFECTIVO BAJO LOS CBFES SINO HASTA EL 1 DE ENERO DE 2021.

LA ENTRADA EN VIGOR DE LOS CAMBIOS DE LAS NIIF EMITIDAS POR EL IASB, NIIF 9 “INSTRUMENTOS FINANCIEROS” E NIIF 15 “INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS PROCEDENTES DE CONTRATOS CON CLIENTES”, VIGENTES A PARTIR DEL 1º DE ENERO DE 2018, ASÍ COMO NIIF 16 “ARRENDAMIENTOS”, VIGENTE A PARTIR DEL 1º DE ENERO DE 2019, PODRÍAN ORIGINAR IMPACTOS EN LOS PROCESOS INTERNOS, EN LA SITUACIÓN FINANCIERA Y EL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES CONTRACTUALES, LOS CUALES, SE ENCUENTRAN EN PROCESO DE IDENTIFICACIÓN Y CUANTIFICACIÓN, POR EL FIDEICOMISO. A LA FECHA DEL PRESENTE PROSPECTO, EL FIDEICOMISO HA EVALUADO LAS IMPLICACIONES POR ADOPCIÓN DE ESTAS NUEVAS NORMAS (NIIF) Y SE VISUALIZA QUE NO EXISTIRÁN, AUNQUE NO ES POSIBLE ASEGURARLO, CAMBIOS MATERIALES EN PROCESOS INTERNOS, NI EN LA SITUACIÓN FINANCIERA, NI EN EL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES CONTRACTUALES, DERIVADOS DE LA APLICACIÓN DE LAS MISMAS.

DERIVADO DE LO ANTERIOR, NO SE VISUALIZA UN RIESGO REAL QUE DERIVE DE LA FALTA DE COMPARABILIDAD DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA ELABORADA POR LA APLICACIÓN DEL MÉTODO RETROSPECTIVO PARA MÁS DE UN EJERCICIO, SEGÚN LAS OPCIONES PREVISTAS EN LAS PROPIAS NORMAS, A PARTIR DEL EJERCICIO 2018, Y EN SU CASO 2017, RESPECTO A LA INFORMACIÓN DIVULGADA EN EJERCICIOS ANTERIORES.

LAS ACCIONES “P” Y LAS ACCIONES AICM NO FORMARÁN PARTE DEL PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO SINO HASTA EN FECHA POSTERIOR A LA OFERTA.

EL GOBIERNO FEDERAL HA EJERCIDO, Y SIGUE EJERCIENDO, UNA INFLUENCIA SIGNIFICATIVA SOBRE LA ECONOMÍA MEXICANA. EN CONSECUENCIA, LAS ACCIONES Y POLÍTICAS DEL GOBIERNO FEDERAL MEXICANO CON RESPECTO A LA ECONOMÍA, LAS EMPRESAS ESTATALES Y LAS INSTITUCIONES FINANCIERAS CONTROLADAS, FINANCIADAS O INFLUENCIADAS POR EL ESTADO, PODRÍAN TENER UN IMPACTO SIGNIFICATIVO EN EL EMISOR Y EN LAS CONDICIONES DEL MERCADO, LOS PRECIOS Y LOS RENDIMIENTOS DE LOS VALORES MEXICANOS. EL GOBIERNO MEXICANO HA INTERVENIDO EN EL PASADO EN LA ECONOMÍA LOCAL Y OCASIONALMENTE HA REALIZADO CAMBIOS SIGNIFICATIVOS EN LAS POLÍTICAS Y REGULACIONES, LO QUE PODRÍA CONTINUAR HACIENDO EN EL FUTURO. TALES ACCIONES PARA CONTROLAR LA INFLACIÓN Y OTRAS REGULACIONES Y POLÍTICAS HAN INCLUIDO, ENTRE OTRAS MEDIDAS, AUMENTOS EN LAS TASAS DE INTERÉS, CAMBIOS EN LAS POLÍTICAS IMPOSITIVAS, CONTROLES DE PRECIOS, DEVALUACIONES MONETARIAS, LÍMITES A LAS IMPORTACIONES Y OTRAS ACCIONES. EN PARTICULAR, LA LEGISLACIÓN TRIBUTARIA EN MÉXICO ESTÁ SUJETA A CAMBIOS CONTINUOS, Y NO ES POSIBLE GARANTIZAR QUE EL GOBIERNO MEXICANO MANTENDRÁ LAS ACTUALES POLÍTICAS FISCALES, ECONÓMICAS O DE OTRO TIPO, O SI LOS CAMBIOS EN LAS POLÍTICAS TENDRÁN UN EFECTO MATERIAL ADVERSO EN EL NEGOCIO DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y, EN CONSECUENCIA, EN LOS RESULTADOS DE LAS OPERACIONES DE LOS CONCESIONARIOS Y DEL EMISOR. ACTUALMENTE, NINGÚN PARTIDO POLÍTICO TIENE MAYORÍA ABSOLUTA EN LA CÁMARA DE DIPUTADOS NI EN LA CÁMARA DE SENADORES. LA AUSENCIA DE UNA CLARA MAYORÍA EN EL CONGRESO Y LA FALTA DE ALINEACIÓN ENTRE LOS PODERES EJECUTIVO Y LEGISLATIVO PODRÍAN LLEVAR A DESACUERDOS INSUPERABLES E IMPEDIR LA IMPLEMENTACIÓN OPORTUNA DE LAS REFORMAS ESTRUCTURALES, LO QUE A SU VEZ PODRÍA TENER UN EFECTO ADVERSO EN LA ECONOMÍA NACIONAL. EL GOBIERNO FEDERAL PODRÍA IMPLEMENTAR CAMBIOS SIGNIFICATIVOS EN LAS LEYES, POLÍTICAS Y REGULACIONES, LO QUE PODRÍA AFECTAR LA SITUACIÓN ECONÓMICA Y POLÍTICA EN MÉXICO. LA ELECCIÓN PRESIDENCIAL MÁS RECIENTE TUVO LUGAR EN 2012 Y ENRIQUE PEÑA NIETO, MIEMBRO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL (PRI), FUE ELEGIDO PRESIDENTE DE MÉXICO Y ASUMIÓ EL CARGO EL 1 DE DICIEMBRE DE 2012, FINALIZANDO UN PERÍODO DE DOCE AÑOS DE CONTROL POR PARTE DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL (PAN). LA PRÓXIMA ELECCIÓN PRESIDENCIAL DE MÉXICO SERÁ EN JULIO DE 2018 Y EL NUEVO PRESIDENTE ELECTO ASUMIRÁ EL CARGO A PARTIR DEL 1 DE DICIEMBRE DE 2018. NO HAY CERTEZA RESPECTO A LOS EFECTOS QUE LAS NUEVAS POLÍTICAS Y ACCIONES QUE UNA NUEVA ADMINISTRACIÓN PODRÍA IMPLEMENTAR Y LLEVAR A CABO EN RELACIÓN CON LA ECONOMÍA MEXICANA, ASÍ COMO LAS REFORMAS SUSTANCIALES A LAS LEYES Y LA REGULACIÓN MEXICANAS, TALES COMO CAMBIOS ADICIONALES EN LA REGULACIÓN DEL SECTOR AEROPORTUARIO, PUDIERAN TENER EN EL FUTURO SOBRE LOS NEGOCIOS, CONDICIÓN FINANCIERA, RESULTADOS DE LA OPERACIÓN Y FLUJOS DE EFECTIVO DE LOS CONCESIONARIOS O EN EL VALOR DE LOS CBFES. POR OTRA PARTE, NO PODEMOS ASEGURAR QUE LAS REFORMAS O PLAN DE GOBIERNO DEL PRESIDENTE ELECTO NO AFECTARÁN EL NEGOCIO Y LOS RESULTADOS DE OPERACIONES DE LOS CONCESIONARIOS.

CONFORME AL CONTRATO DE ADMINISTRACIÓN, EL CONTRATO DE FIDEICOMISO Y EN TÉRMINOS DE LA CIRCULAR ÚNICA, LAS CAUSALES DE REMOCIÓN DEL ADMINISTRADOR SON LIMITADAS. ÚNICAMENTE SE PUEDE REMOVER AL ADMINISTRADOR POR UNA “CAUSA” (COMO SE DEFINE EN EL FIDEICOMISO), POR UNA RESOLUCIÓN DE LOS TENEDORES DE CBFES QUE REPRESENTEN CUANDO MENOS EL 66% (SESENTA Y SEIS POR CIENTO) DE LOS CBFES EN

CIRCULACIÓN CON DERECHO A VOTO, Y SIN CAUSA, POR UNA RESOLUCIÓN DE LOS TENEDORES DE CBFES QUE REPRESENTEN CUANDO MENOS EL 75% (SETENTA Y CINCO POR CIENTO) DE LOS CBFES EN CIRCULACIÓN CON DERECHO A VOTO. POR LO ANTERIOR, AÚN Y CUANDO HUBIERE OCURRIDO UNA CAUSA DE REMOCIÓN, PODRÍA SER DIFÍCIL ALCANZAR LOS QUÓRUMS DE VOTACIÓN NECESARIOS PARA REMOVER AL ADMINISTRADOR.

LA TRANSICIÓN DE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO EXISTENTE AL NUEVO AEROPUERTO PODRÍA NO OCURRIR, LO QUE AFECTARÍA ADVERSAMENTE EL CRECIMIENTO PREVISTO EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS. LOS FLUJOS DE EFECTIVO E INGRESOS DE LAS OPERACIONES DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PROYECTADOS A LARGO PLAZO, DEPENDEN DE LA CONSTRUCCIÓN Y EL DESARROLLO DEL NUEVO AEROPUERTO Y LA TRANSICIÓN EXITOSA DE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO EXISTENTE AL NUEVO AEROPUERTO. SI, COMO CONSECUENCIA DE RETRASOS EN LA CONSTRUCCIÓN, LOS SOBRECOSTOS O DÉFICIT DE FINANCIAMIENTO, O CUALQUIER OTRA RAZÓN, LA TRANSICIÓN DE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO EXISTENTE AL NUEVO AEROPUERTO NO SE PRODUCE, O ESTÁ SUJETA A RETRASOS SUSTANCIALES, EL VOLUMEN DE TRÁFICO DE PASAJEROS PERMANECERÍA INHERENTEMENTE LIMITADO POR LA CAPACIDAD DEL AEROPUERTO EXISTENTE POR UN PERIODO PROLONGADO DE TIEMPO. EL FINANCIAMIENTO TOTAL QUE SE REQUIERE PARA LA CONSTRUCCIÓN Y LA OPERACIÓN INICIAL DEL NUEVO AEROPUERTO SE ESTIMA EN APROXIMADAMENTE US\$13.3 MIL MILLONES, DE LOS CUALES APROXIMADAMENTE EL 36% SERÁ APORTADO POR EL GOBIERNO FEDERAL Y RESERVADO EN COMPROMISOS PRESUPUESTARIOS FEDERALES PLURIANUALES DE MÉXICO, QUE ESTÁN SUJETOS A LA APROBACIÓN DEL CONGRESO DE LA UNIÓN SOBRE UNA BASE ANUAL, Y SE ESPERA QUE LOS FONDOS RESTANTES SEAN OBTENIDOS A TRAVÉS DE FINANCIAMIENTOS PRIVADOS, INCLUYENDO A TRAVÉS DE LA OFERTA DE CAPITAL Y VALORES DE DEUDA EXISTENTES EN LOS MERCADOS DE CAPITALES NACIONALES E INTERNACIONALES. LA FALTA DE DISPONIBILIDAD DE FONDOS DEL GOBIERNO POR CUALQUIER MOTIVO, INCLUYENDO LAS CONDICIONES MACROECONÓMICAS O LA VOLATILIDAD POLÍTICA COMO RESULTADO DE LAS PRÓXIMAS ELECCIONES PRESIDENCIALES DE MÉXICO EN 2018, PUEDE CAUSAR UN RETRASO EN LA CONSTRUCCIÓN Y TERMINACIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO SI LOS FONDOS DISPONIBLES DERIVADOS DEL FINANCIAMIENTO PRIVADO NO SON SUFICIENTES PARA SEGUIR FINANCIANDO EL PROYECTO.

DE MANERA SUBSECUENTE A LA OFERTA GLOBAL, CUALQUIER PERSONA O GRUPO DE PERSONAS QUE PRETENDA ADQUIRIR DIRECTA O INDIRECTAMENTE, A TRAVÉS DE UNA O VARIAS OPERACIONES DE CUALQUIER NATURALEZA, SIMULTANEAS O SUCESIVAS, DENTRO O FUERA DEL MERCADO DE VALORES, 50% O MÁS DE LOS CBFES EN CIRCULACIÓN O CUALQUIER PORCENTAJE QUE LE PERMITA EJERCER EL CONTROL SOBRE EL FIDEICOMISO, DEBEN CONTAR CON LA AUTORIZACIÓN PREVIA DEL COMITÉ DE CONFLICTOS, EL COMITÉ TÉCNICO Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE GACM. PARA MAYOR INFORMACIÓN REVISAR EL APARTADO “24.- DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”. ADICIONALMENTE, LOS CBFES PUEDEN SER VENDIDOS, OFRECIDOS O TRANSFERIDOS A LOS INVERSIONISTAS QUE SON COMPRADORES INSTITUCIONALES CALIFICADOS, QUE SON A SU VEZ COMPRADORES CALIFICADOS. PARA MÁS INFORMACIÓN VER LAS “RESTRICCIONES DE TRANSFERENCIA”. ESTAS RESTRICCIONES PUDIERAN LIMITAR SIGNIFICATIVAMENTE LA CAPACIDAD DE LOS TENEDORES DE TRANSFERIR LOS CBFES Y A SU VEZ PODRÍAN IMPACTAR ADVERSAMENTE EL PRECIO DEL MERCADO Y LA LIQUIDEZ DE LOS CBFES.

Los CBFES que se describen en el presente Prospecto se encuentran inscritos con el número 3239-1.81-2018-010 en el RNV y son aptos para ser listados en el listado correspondiente de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

La inscripción en el RNV no implica certificación sobre la bondad de los valores, la solvencia del Fiduciario, o 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 aplicables.

Este Prospecto se encuentra disponible a través del Intermediarios Colocadores Líderes en México, así como en las siguientes páginas de Internet. Ninguna de dichas páginas (o su contenido) forman parte de este Prospecto.

www.bmv.com.mx

www.gob.mx/cnbv

www.cibanco.com

http://www.aeropuerto.gob.mx/inversionistas_que.php

Ciudad de México, a 23 de marzo de
2018.

Autorización CNBV para la publicación
No. 153/11542/2018, de 22 de marzo de
2018.

ÍNDICE

1. TABLA DE REFERENCIAS	1
2. GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES	5
3. DECLARACIONES A FUTURO	25
4. PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN	28
5. RESUMEN EJECUTIVO	39
6. LA OFERTA GLOBAL	74
7. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CBFES	84
8. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”	90
9. RESUMEN HISTÓRICO DE INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA Y OPERATIVA	100
10. FACTORES DE RIESGO	106
11. DESTINO DE LOS FONDOS.....	146
12. CAPITALIZACIÓN.	147
13. TIPOS DE CAMBIO Y DIVISAS	148
14. POLÍTICAS DE DISTRIBUCIÓN.....	150
15. INFORMACIÓN FINANCIERA	153
16. COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN.	160
17. EL MARCO REGULATORIO MEXICANO	197
18. MÉXICO Y LA INDUSTRIA AERONÁUTICA	219
19. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO.....	231
20. EL NUEVO AEROPUERTO	265
21. EL FIDEICOMISO	296
22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”	334
23. ADMINISTRADORES Y TENEDORES DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES	364
24. ACERCA DE LAS FIBRAS	375
25. OPERACIONES DE CONSTITUCIÓN Y ESTRUCTURA	379
26. FIDEICOMITENTE O PROMOTOR DE LAS SOCIEDADES O PROYECTOS	381
27. ADMINISTRACIÓN.....	383
28. CIERTAS POLÍTICAS	392

ÍNDICE

29. PRINCIPALES TENEDORES	397
30. OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERÉS	398
31. CONSIDERACIONES FISCALES	400
32. PLAN DE DISTRIBUCIÓN.....	404
33. AUDITOR EXTERNO	413
34. OTROS VALORES EMITIDOS POR EL FIDEICOMISO	414
35. DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO	415
36. GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA.....	416
37. FUNCIONES DEL REPRESENTANTE COMÚN	418
38. NOMBRES DE PERSONAS CON PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN LA OFERTA	424
39. DEUDORES RELEVANTES	427
40. OTROS TERCEROS OBLIGADOS CON EL FIDEICOMISO O LOS TENEDORES DE LOS VALORES	428
41. PERSONAS RESPONSABLES	429
42. ANEXOS	444
43. Estados Financieros Dictaminados	A
44. Información Financiera Proforma.....	B
45. Opinión Legal.	C
46. Título de CBFEs.	D
47. Contrato de Fideicomiso.....	E
48. Opinión Fiscal.....	F
49. Contrato de Administración.....	G
50. Principales Diferencias entre las NIIF y la Contabilidad Gubernamental.....	H
51. Pronóstico de Demanda Aérea.....	I
52. Título de las Acciones “P”	J
53. Título de las Acciones AICM	K

“NINGÚN INTERMEDIARIO COLOCADOR, 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 PROSPECTO. COMO

ÍNDICE

CONSECUENCIA DE LO ANTERIOR, CUALQUIER INFORMACIÓN O DECLARACIÓN QUE NO ESTÉ CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO DEBERÁ ENTENDERSE COMO NO AUTORIZADA POR EL FIDUCIARIO, EL FIDEICOMITENTE, EL ADMINISTRADOR, NI POR LOS INTERMEDIARIOS COLOCADORES.”

1. TABLA DE REFERENCIAS

Por tratarse de una Oferta Global, el orden de la información incluida en este Prospecto tiene por objeto cumplir con los requisitos de divulgación de información previstos en la legislación aplicable y procurar la mayor similitud posible con los documentos utilizados en el extranjero para efecto de la Oferta Internacional.

La siguiente tabla muestra las secciones de este Prospecto que contienen la información exigida por la Circular Única:

Información Requerida	Sección del Prospecto
1) INFORMACIÓN GENERAL	INFORMACIÓN GENERAL
a) Glosario de términos y definiciones	Glosario de términos y definiciones
b) Resumen ejecutivo	Resumen ejecutivo
c) Factores de riesgo	Factores de riesgo
d) Otros valores emitidos por el fideicomiso	Otros valores emitidos por el fideicomiso.
e) Cambios significativos a los derechos de los valores inscritos en el registro	Principales características de los CBFES
f) Documentos de carácter público	Documentos de carácter público
2) LA OFERTA	LA OFERTA GLOBAL
a) Características de los valores	Descripción de los CBFES y de las Acciones “P”
b) Destino de los fondos	Destino de los fondos
c) Plan de distribución	Plan de distribución
d) Gastos relacionados con la oferta	Gastos relacionados con la oferta
e) Funciones del representante común	Funciones del representante común
f) Nombres de personas con participación relevante en la oferta	Nombres de personas con participación relevante en la oferta
3) EL FIDEICOMISO	EL FIDEICOMISO
a) Historia y desarrollo del fideicomiso	Historia y desarrollo del fideicomiso
b) Estructura de la operación	Estructura de la operación
i) Sectores en los que el fideicomiso estará enfocado a invertir (energía o infraestructura)	Destino de los Fondos
ii) Patentes, licencias, marcas y otros contratos	Patentes, licencias, marcas y otros contratos
iii) Principales clientes	Principales clientes
iv) Legislación aplicable y régimen fiscal	Legislación aplicable y régimen fiscal
v) Recursos humanos	Recursos humanos
vi) Información de mercado	Información de mercado

Información Requerida	Sección del Prospecto
vii) Estructura de administración	Estructura del Fideicomiso y de la operación
viii) Procesos judiciales, administrativos o arbitrales	Procesos judiciales, administrativos o arbitrales
ix) Derechos	El Fideicomiso
x) Distribuciones	Descripción de los CBFes y Acciones “P”- Distribuciones de los CBFes/
c) Descripción de los activos que conforman el patrimonio del fideicomiso	Descripción de los activos que conforman el patrimonio del fideicomiso
i) Bienes, derechos o valores propiedad del fideicomiso	Bienes, derechos o valores propiedad del fideicomiso
ii) Adquisiciones de activos	Adquisiciones de activos
iii) Evolución de los activos del fideicomiso, incluyendo ingresos, concesiones vigentes, vencimiento de contratos relevantes, etc.	Evolución de los activos del fideicomiso.
iv) Desempeño de los activos del fideicomiso, incluyendo los principales índices de la industria energética y de infraestructura	Desempeño de los activos del fideicomiso
v) Plan de negocios, calendario de inversiones y, en su caso, desinversiones	Plan de negocios, calendario de inversiones y desinversiones
vi) Deudores relevantes del fideicomiso	Deudores relevantes del fideicomiso.
d) Contratos y acuerdos relevantes	Contratos y acuerdos relevantes
e) Administrador	Administrador
f) Comisiones, costos y gastos del administrador, asesor o de cualquier otro(s) tercero(s) que reciba(n) pago por parte del fideicomiso	Comisiones, costos y gastos del administrador, asesor o de cualquier otro(s) tercero(s) que reciba(n) pago por parte del fideicomiso
g) Operaciones con partes relacionadas y conflictos de interés	Operaciones con partes relacionadas y conflictos de interés
h) Auditores externos	Auditor Externo
i) Otros terceros obligados con el fideicomiso o los tenedores	Otros terceros obligados con el fideicomiso o los tenedores de los valores.
j) Mercado de capitales	Mercado de capitales
i) Estructura del fideicomiso y principales tenedores	El Fideicomiso- Estructura de la Operación
ii) Comportamiento de los certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e	Descripción de los CBFes y las Acciones “P”

Información Requerida	Sección del Prospecto
infraestructura en el mercado de valores	
iii) Formador de mercado	Formador de mercado
4) FIDEICOMITENTE O PROMOTOR DE LAS SOCIEDADES O PROYECTOS	FIDEICOMITENTE O PROMOTOR DE LAS SOCIEDADES O PROYECTOS
a) Historia y desarrollo del fideicomitente o promotor de las sociedades o proyectos	Historia y desarrollo del fideicomitente o promotor de las sociedades o proyectos
b) Descripción del negocio	Descripción del negocio
i) Actividad principal	Actividad principal
ii) Recursos humanos	Recursos humanos
iii) Estructura corporativa	Estructura de financiamiento y corporativa
iv) Procesos judiciales, administrativos o arbitrales	Procesos judiciales, administrativos o arbitrales
c) Administradores y tenedores de los Certificados	Administradores y tenedores de los Certificados Bursátiles.
5) INFORMACIÓN FINANCIERA DEL FIDEICOMISO	INFORMACIÓN FINANCIERA DEL FIDEICOMISO
a) Información financiera seleccionada del fideicomiso	Información financiera seleccionada de GACM
b) Informe de créditos relevantes	Información correspondiente a créditos relevantes
c) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación	Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación
i) Resultados de la operación	Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de la operación.
ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital	Liquidez y recursos de capital
iii) Control interno	Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de la operación.
d) Información financiera seleccionada de las sociedades respecto de las cuales el fideicomiso invierta o adquiera títulos representativos de su capital social, que no se consoliden en la información financiera del fideicomiso.	Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de la operación.
e) Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas	Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas

Información Requerida	Sección del Prospecto
6) PERSONAS RESPONSABLES	PERSONAS RESPONSABLES
7) ANEXOS	ANEXOS
a) Estados financieros dictaminados	Anexo A
b) Información financiera proforma	Anexo B
b) Opinión legal	Anexo C
c) Título que ampara la emisión	Anexo D
d) Contrato de Fideicomiso	Anexo E
f) Opinión Fiscal	Anexo F
g) Contrato de Administración	Anexo G
h) Principales Diferencias entre las NIIF y la Contabilidad Gubernamental	Anexo H
i) Pronóstico de Demanda Aérea	Anexo I
j) Título de Acciones “P”	Anexo J
k) Título de Acciones AICM	Anexo K

2.GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

Los términos que se utilizan en este Prospecto con mayúscula inicial y que se relacionan a continuación, tendrán los siguientes significados, que serán igualmente aplicables a las formas singular o plural de dichos términos:

“Aeropuertos” significa conjuntamente el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto.

“Aeropuerto Existente” significa el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

“Acciones AICM” significa 100 (cien) acciones ordinarias, nominativas de la serie B representativas de la parte variable del capital social de AICM, las cuales serán objeto de suscripción y pago por el Fiduciario con los recursos netos de la Oferta Global conforme a los Fines del Fideicomiso y que a la fecha de este Prospecto representan el 1% del capital social de AICM y que serán amortizadas en la misma fecha en la que se amorticen las Acciones “P”.

“Acciones “P”” o “Acciones Serie P” significa las acciones preferentes Serie “P” representativas de la parte variable del capital social de GACM, emitidas por acuerdo de la asamblea general de accionistas de GACM de fecha 1 de marzo de 2018, con fundamento en el artículo Sexto de los estatutos sociales de GACM, las cuales serán objeto de suscripción y pago por el Fiduciario con los recursos netos de la Oferta conforme al objeto del Contrato de Fideicomiso.

“Accionista Registrado” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección “8 *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*”.

“Accionistas “P”” significa todos aquellos accionistas titulares de las Acciones “P”, representativas del capital social de GACM.

“Acta de Emisión” significa el acta de la asamblea general de accionistas de GACM de fecha 1 de marzo de 2018, en la cual consta la aprobación y suscripción de las Acciones “P”, y cuya protocolización consta en la escritura pública 77,495 de fecha 21 de marzo de 2018, otorgada ante la fe del licenciado Luis de Angoitia Becerra, titular de la Notaría Pública 109 de la Ciudad de México.

“Administrador” significa GACM actuando en su carácter de administrador conforme al Contrato de Administración y al Contrato de Fideicomiso, o cualquier otra Persona que sustituya a dicho Administrador en términos del Contrato de Fideicomiso y del Contrato de Administración.

“Afiliada” significa, respecto a cualquier Persona, cualquier Persona que directa o indirectamente Controle o sea Controlada por, o esté bajo Control común con dicha Persona.

“AICM” significa Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., empresa de participación estatal mayoritaria, concesionaria de la Concesión del Aeropuerto Existente.

“Amortización Anticipada de Acciones” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 3.8 del Contrato de Fideicomiso.

“Amortización Combinada” tiene el significado que se le atribuye en la Sección “8. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*”.

“Amortización por Rendimiento Objetivo” tiene el significado que se le atribuye en la Sección “8. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*”.

“Apoderado” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en el Contrato de Administración.

“Aportación Inicial” significa la cantidad de \$10,000.00 (Diez mil pesos 00/100 M.N.) transferido por el Fideicomitente al Fiduciario como aportación inicial.

“Aprovechamientos Presupuestales” significa cualesquier aprovechamientos que a partir del 1 de enero de 2020 determine la SHCP a AICM y/o GACM, en términos del penúltimo párrafo del artículo 26 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

“ASA” significa Aeropuertos y Servicios Auxiliares, un organismo público descentralizado de la Administración Pública Federal del Gobierno Federal.

“Asamblea de Tenedores” significa una asamblea de tenedores instalada y celebrada en términos de la Sección 4.1 del Contrato de Fideicomiso, el Título, la LMV y la LGTOC, en lo que resulte aplicable.

“Auditor Externo” significa cualquier auditor externo de reconocido prestigio internacional, con presencia en México, contratado por el Fiduciario conforme a las instrucciones del Administrador y en caso de ser sustituido, conforme a las instrucciones del Administrador, previa aprobación del Comité Técnico, según lo establecido en la sección 11.2, inciso (b), del Contrato de Fideicomiso.

“Autoridad Gubernamental” significa cualquier nación, gobierno, dependencia, estado, municipio o cualquier subdivisión política de los mismos, o cualquier otra entidad o dependencia que ejerza funciones administrativas, ejecutivas, legislativas, judiciales, monetarias o regulatorias del gobierno o que pertenezcan al mismo.

“Aviso de Amortización Anticipada” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 3.8 del Contrato de Fideicomiso.

“Banobras” significa Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo.

“BMV” significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

“Causa” significa cualquiera de los siguientes supuestos, según sea determinado en un fallo emitido por cualquier tribunal o autoridad gubernamental competente, cuando dicho fallo no admita apelación o recurso alguno y, por lo tanto hubiere causado ejecutoria respecto de los supuestos señalados en los numerales (iii) y (iv) siguientes, o por la Asamblea de Tenedores, respecto de los supuestos señalados en los numerales (i) y (ii) siguientes: (i) la omisión por parte del Administrador de rendir cuentas de su gestión, conforme a los términos establecidos en el Contrato de Administración y el Contrato de Fideicomiso; (ii) la omisión del Administrador de

llevar a cabo o instruir la realización de distribuciones de conformidad con los términos establecidos en la Cláusula IX del Contrato de Fideicomiso; (iii) la existencia de dolo, negligencia o culpa grave del Administrador en el desempeño de sus funciones; e (iv) incumplimientos graves del Administrador con sus obligaciones legales o contractuales contenidas en el Contrato de Administración y en el Contrato de Fideicomiso. Para efectos de esta definición, se entenderá que un incumplimiento es grave cuando resulte en un daño al Patrimonio del Fideicomiso por un monto equivalente al 5% o más de dicho patrimonio.

“Causa de Aceleración Obligatoria” significa cualquiera de los siguientes eventos: (i) que la operación comercial del Nuevo Aeropuerto no inicie en o antes del 1 de enero de 2025, o (ii) si la SHCP determina Aprovechamientos Presupuestales; o (iii) si la SCT determina una Contraprestación a GACM, excepto en el caso que dicha Contraprestación se encuentre relacionada con el pago parcial de la contraprestación debida por parte del Fideicomiso Emisor TUA a favor de GACM.

En los casos (ii) y (iii), únicamente en el caso en que los pagos correspondientes por parte de GACM y/o AICM según corresponda, impidan que se distribuya en su totalidad a los Accionistas “P” el monto en pesos que les habría correspondido al aplicar el porcentaje de Distribuciones Acciones “P” al Flujo Distribuible para el Periodo de Distribuciones correspondiente.

“Causa de Aceleración Obligatoria por Cancelación” significa la existencia de cualquier acto administrativo a cargo de la Administración Pública Federal en México que tenga por consecuencia la cancelación definitiva o suspensión indefinida de la construcción del Nuevo Aeropuerto.

“CBFEs” o “Certificados” o “Certificados Bursátiles” significa, conjuntamente, los CBFEs Iniciales y los CBFEs Adicionales.

“CBFEs Adicionales” significa los certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura, de una, varias o nuevas series, emitidos mediante Emisiones Adicionales.

“CBFEs Iniciales” significa, conjuntamente, los certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura que sean emitidos por el Fiduciario en la Emisión Inicial y que tendrán las características que se establezcan en el título que los ampare.

“CETES” significan los Certificados de la Tesorería de la Federación.

“Circular Única” significa las Disposiciones de Carácter General aplicables a las Emisoras de Valores y a otros Participantes del Mercado de Valores, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, según las mismas hayan sido y sean modificadas o reformadas.

“CNBV” significa la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

“Código Civil Federal” significa el Código Civil Federal de México.

“Comisión por Administración” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en el Contrato de Administración.

“Comité Fibra E” significa el comité que la asamblea general ordinaria de accionistas de GACM ha recomendado al consejo de administración de dicha sociedad crear auxiliará en su desempeño al Comité Técnico del Fideicomiso y que gozará de los poderes y facultades que determinen los estatutos sociales de GACM.

“Comité de Conflictos” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 4.3, inciso (a), del Contrato de Fideicomiso.

“Comité Técnico” significa el comité técnico del Fideicomiso.

“Competidor” significa cualquier Persona dedicada, directa o indirectamente, por cualquier medio o a través de cualquier Persona, vehículo o contrato, de manera preponderante, a la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos y/o aeródromos civiles.

“Concesión del Aeropuerto Existente” significa el título de concesión de fecha 29 de junio de 1998, otorgado por la SCT a favor de AICM para (i) administrar, operar y explotar el Aeropuerto Existente y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el mismo, a fin de prestar Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos; y (ii) para usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados.

“Concesión del Nuevo Aeropuerto” significa el título de concesión de fecha 22 de septiembre de 2014, otorgado por la SCT a favor de GACM para (i) la construcción, operación, administración del Nuevo Aeropuerto; y (ii) el para uso y aprovechamiento de los bienes concesionados.

“Concesiones” significa la Concesión del Aeropuerto Existente y la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

“Convenios de Cesión de Derechos” significa los convenios modificatorios y de reexpresión a los convenios de cesión de 29 de octubre de 2014, celebrados entre los Concesionarios y el Fideicomiso Emisor TUA de fecha 7 de octubre de 2015, mediante los cuales se cedieron a favor del Fideicomiso Emisor TUA el derecho al cobro de la TUA, el derecho a recibir cualesquier sumas pagaderas por cualquier indemnización por expropiación, el derecho a recibir cualesquier cantidades derivadas de las pólizas de fianza y el derecho a recibir cualesquier cantidades derivadas de las pólizas de seguro del Aeropuerto Existente y en su caso del Nuevo Aeropuerto.

“Concesionarios” significa GACM y AICM.

“Constancias Fiduciarias” significa las constancias que emita el Fiduciario en favor de los Tenedores en términos de la Sección 3.8 del Contrato de Fideicomiso, y que podrán estar representadas por uno o más certificados.

“Contador del Fideicomiso” significa el Administrador o cualquier contador público independiente de reconocido prestigio en México contratado por el Fiduciario conforme a las instrucciones del Administrador, según sea aplicable y en caso de ser sustituido, conforme a las instrucciones del Comité Técnico.

“Contraprestación” significa cualesquier pagos que GACM o AICM realicen a favor de la SCT, en términos de la condición 9.1 del título de Concesión del Nuevo Aeropuerto o bajo la condición 9.1 del título de Concesión del Aeropuerto Existente.

“Contrato de Administración” significa el contrato de administración de fecha 6 de marzo de 2018 (según el mismo sea modificado, adicionado y/o reformado de tiempo en tiempo), celebrado entre el Administrador y el Fiduciario, con la comparecencia del Representante Común.

“Contrato de Fideicomiso” o “Fideicomiso” indistintamente, significa el Contrato de Fideicomiso Irrevocable Emisor de Certificados Bursátiles Fiduciarios de Inversión en Energía e Infraestructura CIB/2930 de fecha 6 de marzo de 2018 (según el mismo sea modificado, adicionado y/o reformado de tiempo en tiempo), celebrado entre Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como Fideicomitente, GACM como Administrador, CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple como fiduciario y Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero, como representante común de los Tenedores.

“Contrato de Prestación de Servicios” significa el Segundo Convenio Modificatorio del Contrato de Prestación de Servicios celebrado entre ASA y AICM, según el mismo pudiera ser modificado de tiempo en tiempo.

“Control” (incluyendo los términos “controle”, “controlando”, “controlado por” y “sujeto al control común con”) significa, con respecto a cualquier Persona, el poder de cualquier otra Persona o grupo de personas para: (i) imponer, directa o indirectamente, decisiones a la asamblea general de accionistas u órganos similares de dicha Persona, o para designar o remover a la mayoría de los administradores, gerentes o cargos equivalentes de dichas Personas; (ii) mantener la titularidad de derechos que permitan, directa o indirectamente el ejercicio del voto de más de 50% (cincuenta por ciento) del capital social de dicha Persona; o (iii) dirigir, directa o indirectamente, la administración, estrategia o políticas de una Persona, ya sea a través del ejercicio del poder de voto, por contrato o de cualquier otra forma.

“CRS” significa el Estándar para el Intercambio Automático de Información sobre Cuentas Financieras en Materia Fiscal (incluso los Comentarios), desarrollado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos junto con los países del G20, y el Acuerdo Multilateral entre Autoridades Competentes para el Intercambio Automático de Información Financiera para Efectos Fiscales, según se modifiquen de tiempo en tiempo, o cualquier regulación comparable que la sustituya en un futuro, así como cualquier legislación similar ya sea presente o futura (incluyendo, en particular, el artículo 32-B-Bis del Código Fiscal de la Federación y el Anexo 25-Bis de la RMF); y cualquier interpretación oficial que derive de la misma (incluyendo criterios administrativos) junto con, para evitar cualquier duda, cualquier disposición que se emita como resultado de cualquiera de las anteriores, según se modifique de tiempo en tiempo.

“CUCA” significa la cuenta de capital de aportación prevista por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E en México.

“Cuenta de Distribuciones” significa la cuenta abierta y mantenida por el Fiduciario a nombre del Fiduciario de conformidad con la Sección 8.1(c) del Contrato de Fideicomiso, para los fines establecidos en el Contrato de Fideicomiso.

“Cuenta de Gastos e Inversiones” significa la cuenta abierta y mantenida por el Fiduciario a nombre del Fiduciario de conformidad con la Sección 8.1(d) del Contrato de Fideicomiso, para los fines establecidos en el Contrato de Fideicomiso.

“Cuentas del Fideicomiso” significa la referencia conjunta a la Cuenta General, la Cuenta de Distribuciones, la Cuenta de Gastos e Inversiones y cualquier otra cuenta y/o sub-cuenta que abra el Fiduciario a nombre del Fiduciario conforme a las instrucciones por escrito del Administrador de conformidad con el Contrato de Fideicomiso, respecto de las cuales el Fiduciario tendrá el único y exclusivo dominio, control y derecho de realizar disposiciones, de conformidad con las instrucciones previas y por escrito que reciba del Administrador.

“Cuenta General” significa la cuenta abierta y mantenida por el Fiduciario a nombre del Fiduciario de conformidad con la Sección 8.1(b) del Contrato de Fideicomiso, para los fines establecidos en el Contrato de Fideicomiso.

“Curso Ordinario de Negocios” significan todos aquellos actos que se encuentre autorizada a realizar GACM conforme a su objeto social, así como de las concesiones de las cuales sea titular, incluyendo (i) la prestación de servicios auxiliares a los servicios aeronáuticos, complementarios y comerciales a que se refieren las concesiones para la construcción, operación y mantenimiento de aeropuertos de los que sea titular GACM o sus subsidiarias o empresas en las que participe en su capital social, (ii) la inversión en infraestructura asociada a la construcción, operación y mantenimiento del Nuevo Aeropuerto, incluyendo vías férreas de carga y pasajeros que conecten al mismo, así como infraestructura vial de acceso, y (iii) la inversión de infraestructura hidráulica necesaria para la correcta operación y mantenimiento del Nuevo Aeropuerto.

“Decisión Material” significa aquellas decisiones en las cuales GACM requerirá del voto de las Acciones “P” (las cuales serán votadas por el Fideicomiso, conforme a la dirección del Comité de Conflictos) conforme a lo establecido en el presente Prospecto y el Fideicomiso.

“Derechos de Voto” significa los derechos de voto de las Acciones “P”, en términos de las disposiciones de sus estatutos sociales y el Acta de Emisión.

“Día Hábil” significa cualquier día excepto sábados, domingos y cualquier otro día en que la oficina principal de los bancos comerciales ubicados en México esté autorizada o requerida por ley para permanecer cerrada.

“Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E” significa los artículos 187 y 188 de la LISR, las reglas 2.1.9., 2.1.43., 2.1.47., 3.5.3., 3.21.3.2., 3.21.3.3., 3.21.3.7., 3.21.3.9. y 4.3.12. de la RMF; las fichas de trámite 105/ISR, 106/ISR y 124/ISR contenidas en el Anexo 1-A la RMF para 2018 y cualquier otra disposición fiscal aplicable a los fideicomisos de inversión en energía e infraestructura o a las partes de dichos fideicomisos, o cualesquiera otras disposiciones que las sustituyan o modifiquen en cualquier momento.

“Distribución” significa las Distribuciones de Capital, así como cualquier otra cantidad depositada en la Cuenta de Distribución que serán distribuidas entre los Tenedores a través del Indeval de conformidad con la Sección 9.2 del Contrato de Fideicomiso.

“Distribuciones de Capital” significa todos y cada uno de los dividendos, reducciones, reembolsos, amortizaciones o cualesquiera otras distribuciones de capital, productos, cantidades o demás contraprestaciones de cualquier naturaleza pagaderos en efectivo, derivados de o relacionados con las Acciones “P”.

“Distribución por Amortización” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 3.8 del Contrato de Fideicomiso.

“Documentos de la Emisión” significa la referencia conjunta al Contrato de Fideicomiso, al Contrato de Administración, al Título y a todos los anexos de dichos documentos, y a todos y cada uno de los demás contratos, instrumentos, documentos y certificados relacionados con los mismos, según los mismos sean modificados, ya sea parcial o totalmente, adicionados o de cualquier otra forma reformados en cualquier momento.

“Dólares” significa la moneda de curso legal en los Estados Unidos de América.

“Emisión Adicional” significa las emisiones adicionales de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura, de series existentes o nuevas series, públicas o privadas, subordinadas o no, dentro o fuera de México de conformidad con las instrucciones previas y por escrito del Administrador con copia al Representante Común, con la aprobación previa de la Asamblea de Tenedores.

“Emisión Inicial” significa la emisión de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura realizada de conformidad con la Sección 3.1(a) del Contrato de Fideicomiso.

“Emisiones” significa, conjuntamente, la Emisión Inicial y cualquier Emisión Adicional que lleve a cabo el Fideicomiso de conformidad con lo establecido en el Contrato de Fideicomiso.

“Emisnet” significa el Sistema Electrónico de Comunicación con Emisoras de Valores a cargo de la BMV.

“Fecha de Aceleración Obligatoria” significa la fecha en que ocurra una Causa de Aceleración Obligatoria.

“Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación” significa la fecha en que ocurra una Causa de Aceleración Obligatoria por Cancelación.

“Fecha de Amortización” tiene el significado que se le atribuye en la Sección “8. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*”.

“Fecha de Amortización Anticipada” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 1.1 del Contrato de Fideicomiso.

“Fecha de Amortización por Rendimiento Objetivo” significa la Fecha de Distribución de Capital en la cual una vez consideradas todas las Distribuciones de Capital pagadas hasta dicha fecha (incluyendo la Distribución de Capital pagada en dicha Fecha de Distribución de Capital), resulta en que los Accionistas P alcancen sin exceder el Rendimiento Objetivo.

“Fecha de Amortización por Terminación de la Concesión” la fecha que tenga lugar 6 meses antes del término del plazo de vigencia de la Concesión del Nuevo Aeropuerto, según el mismo pueda ser prorrogado.

“Fecha de Distribución” significa la fecha en la que se llevará a cabo una Distribución, conforme a la Sección 9.2 del Contrato de Fideicomiso.

“Fecha de Distribución de Capital” significa la fecha en que tenga verificativo una Distribución de Capital en favor del Fiduciario como titular de las Acciones “P”.

“Fecha de Emisión Inicial” significa el Día Hábil en el que los CBFes Iniciales sean emitidos por el Fiduciario conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso.

“Fecha de Inicio de Distribuciones” significa el 1 de enero de 2021, en el entendido de que la primera Distribución se realizará en la Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a dicha Fecha de Inicio de Distribuciones, salvo que hubiese ocurrido una Causa de Aceleración Obligatoria o una Causa de Aceleración Obligatoria por Cancelación con anterioridad a dicha Fecha de Inicio de Distribuciones, en cuyo caso la Fecha de Inicio de Distribuciones será el 1 de enero del ejercicio inmediato siguiente a la Fecha de Aceleración Obligatoria o a la Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación, según corresponda.

“Fecha de la Oferta” significa el 23 de marzo de 2018.

“Fecha de Liquidación de la Oferta” significa el 28 de marzo de 2018.

“Fecha de Pago de Distribuciones” significa la fecha en la cual GACM lleve a cabo una Distribución, la cual debe ocurrir a más tardar el 15 de marzo del ejercicio social siguiente a cada Periodo de Distribuciones.

“Fecha de Pago de las Acciones “P”” significa la fecha en la cual el Fideicomiso realice el pago total del aumento en el capital social decretado por la asamblea general de accionistas de GACM, representado por las Acciones “P”.

“Fecha de Registro en la BMV” significa el 26 de marzo de 2018.

“Fecha Efectiva de Remoción” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 7.1(a) del Contrato de Administración.

“Fecha Efectiva de Renuncia” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 7.2(b) del Contrato de Administración.

“Fideicomitente” significa Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, en su carácter de fideicomitente del Contrato de Fideicomiso.

“Fideicomiso de Construcción” significa el contrato de Fideicomiso Público de Administración y Pago para la Adquisición de Bienes y Contratación de Servicios y Obra Pública No. 80726.

“Fideicomiso Emisor TUA” significa el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago No. 80460, otorgado el 26 de agosto de 2005, según el mismo fue modificado y reexpresado el 29 de septiembre de 2016, por Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, actuando como fiduciario, Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca

Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como fideicomitente, AICM y GACM, como fideicomisarios en primer lugar.

“Fideicomiso de Garantía TUA” significa el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Garantía, Administración y Pago No. 2172, otorgado el 29 de octubre de 2014, y modificado el 29 de septiembre de 2016, celebrado entre el Fideicomiso Emisor TUA y Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero como fiduciario.

“Fiduciario” significa CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple., o cualquier otra Persona que sustituya a dicho fiduciario de conformidad con el Contrato de Fideicomiso.

“Fines del Fideicomiso” tiene el significado que se le atribuye en la Sección 2.4. del Contrato de Fideicomiso.

“Firma Electrónica Avanzada” significa el archivo digital que identifica a una persona para realizar trámites de manera remota, el cual es creado por el Servicio de Administración Tributaria.

“Flujo Distribuible” significa la diferencia que resulte de restar al (i) ingreso operativo de cada ejercicio fiscal, (ii) los gastos de operación correspondientes al mismo ejercicio fiscal, tomando en cuenta para dichos efectos, los Estados Financieros Consolidados Auditados de GACM, de acuerdo con las NIIF (IFRS por sus siglas en inglés), la siguiente fórmula:

$$FD_n = ITO_n + ETUA_n - CO_n$$

Donde:

FD_n = Significa el Flujo Distribuible del *n-ésimo* Periodo de Distribuciones

ITO_n = Significa, con base en los Estados de Resultados Integral Consolidados de GACM, los ingresos totales operación del *n-ésimo* Periodo de Distribuciones, pero *excluyendo* (i) los ingresos aeronáuticos derivados de la facturación de TUA, y (ii) los ingresos por servicios de construcción. Para mayor claridad, los ingresos totales de operación incluirán solamente los ingresos por servicios aeronáuticos distintos de TUA e ingresos por servicios no aeronáuticos.

$ETUA_n$ = Significa, con base en las notas correspondientes de los Estados Financieros Consolidados de GACM o bien la información que para tal efecto GACM reciba del fiduciario del Fideicomiso Emisor TUA, aquellos excedentes de TUA derivados de la cobranza de TUA que hayan sido transferidos, o en su momento revertidos, por el Fideicomiso Emisor TUA a GACM o AICM durante el *n-ésimo* Periodo de Distribuciones, una vez cubiertos los pagos de financiamientos, gastos fiduciarios y retenciones realizados por el fiduciario del Fideicomiso Emisor TUA o bien por el Fideicomiso de Garantía TUA conforme a los mismos. Para efectos de claridad, los excedentes de TUA incluirán los excedentes de TUA derivados de gastos contingentes de los aeropuertos, más los pagos restringidos transferidos por el Fideicomiso de Garantía TUA al Fideicomiso Emisor TUA durante un Periodo de Distribuciones, conforme a las prioridades *Décima* y *Décima Primera* de la cláusula

Séptima incisos I(a)(i) y II(a)(i) de dicho Fideicomiso de Garantía TUA, pero excluirán cualquier pago por IVA o retención de impuestos correspondiente, o bien cualquier monto derivado de financiamientos respaldados por cobranza de TUA.

CO_n = Significa, con base en los Estados de Resultados Integral Consolidados, y en su caso las notas correspondientes, los costos de operación y gastos de administración del *n-ésimo* el Periodo de Distribuciones incluyendo gastos de mantenimiento, pagos de derechos o impuestos correspondientes y los pagos que correspondan a ASA bajo cualquier Contrato de Prestación de Servicios que mantenga con AICM y/o GACM, pero excluyendo los montos relacionados con (i) cualesquier Aprovechamientos Presupuestales y Contraprestaciones que sean pagaderas por GACM o AICM, excepto en el caso que dichas Contraprestaciones se encuentren relacionada con el pago parcial de la contraprestación debida por parte del Fideicomiso 80460 a favor de GACM; (ii) cualquier cantidad identificada como gastos honorarios de financiamiento o comisiones de financiamiento; (iii) aquellos gastos asociados a servicios de construcción, y (iv) cualesquier gastos que no representen erogaciones inmediatas de efectivo tales como depreciación o amortización de activos o bien reservas para cuentas incobrables, entre otros.

En el entendido que el Flujo Distribuible será al menos el equivalente al 95% del resultado fiscal de GACM para el Periodo de Distribuciones correspondiente.

“GAAP” significa principios de contabilidad generalmente aceptados (*general accepted accounting principles*).

“GACM” significa Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., empresa de participación estatal mayoritaria, concesionaria de la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

“Gastos de Emisión” significa, en relación con cada Emisión, todos los gastos, comisiones, honorarios y otros pagos derivados de dicha Emisión, incluyendo, sin limitación: (a) todos los honorarios del Representante Común y el Fiduciario en relación con dicha Emisión; (b) el pago de los derechos de estudio y trámite, inscripción y listado de los respectivos CBFes en el RNV y la BMV, respectivamente, en su caso; (c) los pagos a Indeval para el depósito de los Títulos; (d) los honorarios del Auditor Externo, incurridos en relación con dicha Emisión, si los hay; (e) los honorarios de otros auditores, asesores fiscales, asesores legales y otros asesores con respecto a dicha Emisión; (f) los honorarios, gastos y servicios de terceros contratados por el agente estructurador, Banobras, conforme al convenio de fecha 11 de diciembre de 2017, celebrado entre Banobras y GACM; (g) las comisiones y gastos pagaderos a cualquier agente colocador en relación con el contrato de colocación, purchase agreement o cualesquiera otros contratos similares relacionados con la Oferta (incluyendo gastos legales documentados); (h) los gastos ordinarios incurridos por el Fideicomiso, el Administrador o el Fideicomitente en relación con dicha Emisión incluyendo, pero no limitando a, gastos de negociación y preparación de los documentos relacionados con dicha Emisión, gastos de viaje y gastos y costos de impresión; (i) gastos relacionados con los esfuerzos de venta de la oferta de CBFes relacionados con dicha Emisión, en su caso; (j) respecto de la Emisión Inicial, todos y cualesquier comisiones, costos y gastos

derivados de o relacionados con la estructuración e implementación de la suscripción y pago de las Acciones “P” y las Acciones AICM; y (k) cualquier IVA que surja en relación con lo anterior.

“Gastos del Administrador” significan los gastos listados más adelante, con respecto a las actividades del Administrador, por las que en términos del Contrato de Administración éste se obliga a cubrir.

- i. todos los gastos de oficina, en su caso renta, equipo y mobiliario, energía, agua y servicios telefónicos, y cualquier otro gasto en relación con el mantenimiento del lugar de trabajo del Administrador que utiliza para proporcionar los Servicios,
- ii. los sueldos de los empleados contratados por el Administrador para proporcionar los Servicios, y
- iii. las comisiones, gastos y honorarios que se deberán pagar a cualquier subcontratista contratado por el Administrador para que cumpla con cualquiera de sus obligaciones bajo el Contrato de Administración y el Contrato de Fideicomiso.

El Administrador tendrá derecho a ser reembolsado por el Fiduciario en relación con cualquiera de los Gastos del Administrador en los que incurra, conforme a la Sección 6.1 del Contrato de Administración.

“Gastos del Fideicomiso” significa los gastos y costos relacionados con la operación del Fideicomiso después de la Fecha de Emisión Inicial y excluyendo los Gastos de Emisión, los cuales incluirán:

- (a) gastos, comisiones y costos de cualesquier abogados, contadores u otros profesionales (incluyendo gastos del Auditor Externo, otros gastos de auditoría y certificación, los gastos de impresión y distribución de reportes a los Tenedores), así como cualesquier otros gastos realizados en relación con la administración del Fideicomiso, la asesoría contable, fiscal y legal (incluyendo respecto de cualquier litigio presente o futuro, según aplique), incluyendo gastos relacionados con tecnología de la información, en cada caso según dichas actividades sean realizadas indistintamente por el Administrador, sus Afiliadas o por terceros;
- (b) la Comisión por Administración, así como cualquier otra comisión o monto pagadero al Administrador;
- (c) todos los gastos, comisiones y costos incurridos por el Fideicomiso en relación con la tenencia y desinversión de las acciones de GACM, así como con la administración, operación, comercialización y monitoreo de los proyectos de inversión en infraestructura relacionados con las mismas, incluyendo sin limitación, cualesquier gastos financieros, legales, contables, de asesoría y consultoría incurridos en relación con los mismos, según sean determinados sobre una base prorata conforme a la participación del Fideicomiso en GACM (en la medida en que no fueren reembolsados por una entidad en las que el Fideicomiso haya invertido o por cualquier otro tercero);

- (d) pagos de principal e intereses, comisiones y gastos relacionados con cualquier endeudamiento del Fideicomiso, incluyendo, pero no limitado a la estructuración de dicho endeudamiento, así como pagos de cualquier garantía otorgada por el Fideicomiso de conformidad con la Cláusula VII del Contrato de Fideicomiso;
- (e) gastos de litigios, seguros de responsabilidad para directores, funcionarios o miembros del Comité Técnico, o cualesquier otros gastos extraordinarios relacionados con las actividades del Fideicomiso;
- (f) gastos de venta, extinción y liquidación del Fideicomiso;
- (g) cualesquier impuestos (incluyendo IVA), o cualesquier pagos a entidades gubernamentales determinados en contra de Fideicomiso, así como todos los gastos incurridos en relación con auditorías, investigación, negociación o revisión fiscal del Fideicomiso;
- (h) los honorarios del Representante Común y del Fiduciario;
- (i) los gastos necesarios para mantener la inscripción de los CBFEs en el RNV, y el listado de los CBFEs aplicables en la BMV y el depósito de los Títulos en Indeval o en la institución para el depósito de valores correspondiente;
- (j) los gastos relacionados con el otorgamiento de los poderes conforme al Contrato de Fideicomiso;
- (k) cualquier gasto incurrido por el Fiduciario o el Representante Común, conforme al Contrato de Fideicomiso o la Ley Aplicable; y
- (l) cualquier compensación pagadera a los miembros del Comité Técnico y, en su caso a los miembros del Comité de Conflictos.

“Gobierno Federal” significa el Gobierno Federal de México.

“Indeval” significa el S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.

“INEGI” significa el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

“Influencia Significativa” significa la titularidad de derechos que permitan a una Persona, directa o indirectamente, ejercer el voto respecto de cuando menos el 20% de los CBFEs en circulación.

“INPC” significa el Índice Nacional de Precios al Consumidor que publica el INEGI.

“Intermediarios Colocadores” significa los Intermediarios Colocadores Líderes en México y los Intermediarios Internacionales.

“Intermediarios Colocadores Líderes en México” significa Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex, BTG Pactual Casa de Bolsa, S.A.

de C.V., Casa de Bolsa Banorte IXE, S.A. de C.V., Grupo Financiero Banorte, Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México e Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa Grupo Financiero Inbursa

“Intermediarios Internacionales” significa Citigroup Global Markets Inc. y Credit Suisse Securities (USA) LLC.

“Inversiones Permitidas” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 8.2(a) del Contrato de Fideicomiso.

“ISR” significa el impuesto sobre la renta previsto en la LISR y las demás contribuciones similares o análogas que sean aplicables y/o que lo sustituyan y/o complementen de tiempo en tiempo.

“IVA” significa el impuesto al valor agregado previsto en la LIVA y demás contribuciones similares o análogas que sean aplicables y/o que lo sustituyan y/o complementen de tiempo en tiempo.

“Ley Aplicable” significa, respecto de cualquier circunstancia descrita en el Contrato de Fideicomiso, cualesquiera leyes, reglas, reglamentos, códigos, y demás disposiciones de carácter general aplicables en México a dicha circunstancia, así como las órdenes, decretos, sentencias, mandatos judiciales, avisos o convenios válidos y vigentes emitidos, promulgados o celebrados por cualquier Autoridad Gubernamental que sean aplicables a dicha circunstancia.

“LGTOC” significa la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, según la misma sea modificada y/o adicionada en cualquier momento.

“LIC” significa la Ley de Instituciones de Crédito, según la misma sea modificada y/o adicionada en cualquier momento.

“Lineamientos de Apalancamiento” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 7.1(a) del Contrato de Fideicomiso.

“Liquidador” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 13.3 del Contrato de Fideicomiso.

“LISR” significa la Ley del Impuesto sobre la Renta, según la misma sea modificada y/o adicionada en cualquier momento.

“LIVA” significa la Ley del Impuesto al Valor Agregado, según la misma sea modificada y/o adicionada en cualquier momento.

“LMV” significa la Ley del Mercado de Valores

“México” significa los Estados Unidos Mexicanos.

“Miembro Independiente” significa cualquier persona física que cumpla con los requisitos establecidos en los artículos 24, segundo párrafo y 26 de la LMV; en el entendido, que dicha

independencia se calificará respecto del Fideicomitente, del Administrador y de cualquier Persona que tenga una Influencia Significativa en el Fideicomiso.

“Miembros Iniciales” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 4.2(b) del Contrato de Fideicomiso.

“Monto Distribuible” significa el monto a distribuirse a los Tenedores de los CBFES de conformidad con la Sección 9.2 del Contrato de Fideicomiso.

“Monto de Amortización Anticipada en Acciones” significa, para cualquier Fecha de Amortización Anticipada, el equivalente del número de acciones del monto que resulte de la siguiente fórmula:

$$\text{MARB} = (\text{NA}) * (\text{PCA})$$

Donde:

NA = Número de acciones ordinarias a entregarse por GACM para amortizar anticipadamente las Acciones “P”, determinadas en la OPI correspondiente, redondeado al número entero más cercano.

MARB = Monto en pesos con el cual considerando todas las Distribuciones de Capital pagadas al Fiduciario hasta dicha fecha, permitirá a los Accionistas “P”, alcanzar el Rendimiento Objetivo; en el entendido que, si dicho cálculo se hace en el contexto de la Opción de Amortización Combinada, entonces “MARB” se multiplicará por el Porcentaje de Amortización en Acciones.

PCA = Precio de colocación por acción determinado en la OPI, expresado en pesos.

“Monto de Amortización Anticipada” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 3.8 del Contrato de Fideicomiso.

“Monto Inicial Invertido” significa el monto total bruto que obtengan los Accionistas “P” en la Oferta Global, sin ninguna deducción posterior.

“Movimientos de Tráfico Aéreo” o “MTAs” significan las operaciones de despegue y aterrizaje de aeronaves.

“Nuevo Aeropuerto” significa Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

“Negligencia Grave” significa una omisión o acto injustificable e intencional, o un acto u omisión que constituya una indiferencia consciente respecto de, o un descuido imprudente hacía, las consecuencias perjudiciales de dicho acto u omisión, cuyas consecuencias eran predecibles y evitables.

“NIIF” significa las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards o IFRS*) según las mismas sean emitidas de tiempo en tiempo por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad (*International Accounting Standards Board*).

“Notas Existentes” significa las notas garantizadas preferentes emitidas por el “Fideicomiso Emisor TUA” en el 2016 y 2017, por un importe total de US\$6 mil millones.

“Notificación de Causa” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 7.1(c) del Contrato de Administración.

“Oferta” u “Oferta Global” significa la oferta global de CBFes que realizará el Fiduciario en términos del Contrato de Fideicomiso, la cual estará compuesta por la Oferta en México y la Oferta Internacional.

“Oferta en México” significa la oferta pública primaria nacional de CBFes que realizará el Fiduciario en términos del Contrato de Fideicomiso.

“Oferta Internacional” significa la oferta privada primaria de CBFes en los Estados Unidos de América al amparo de la Regla 144A (*Rule 144A*) de la Ley de Valores de 1933 de los Estados Unidos de América (*U.S. Securities Act of 1933*) y en otros países de conformidad con la Regulación S (*Regulation S*) de dicha Ley de Valores de los Estados Unidos y las disposiciones legales aplicables en el resto de los países en que dicha oferta sea realizada, que realizará el Fiduciario en términos del Contrato de Fideicomiso.

“Opción de Amortización Combinada” tiene el significado que se le atribuye en la Sección “8. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*”.

“Opción de Amortización en Acciones” tiene el significado que se le atribuye en la Sección “8. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*”.

“Opción de Amortización en Efectivo” tiene el significado que se le atribuye en la Sección “8. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*”.

“Opciones de Sobreasignación” significa la referencia conjunta a la Opción de Sobreasignación en México y la Opción de Sobreasignación Internacional.

“Opción de Sobreasignación en México” significa la opción otorgada a los Intermediarios Colocadores Líderes en México de adquirir para suscripción CBFes adicionales para cubrir asignaciones en exceso.

“Opción de Sobreasignación Internacional” significa la opción otorgada a los Intermediarios Internacionales de adquirir para suscripción CBFes adicionales para cubrir asignaciones en exceso de la Oferta Internacional.

“Operaciones de Constitución” significa las operaciones a ser realizadas previas a la Oferta, según las mismas se describen a mayor detalle en la Sección “25. *OPERACIONES DE CONSTITUCIÓN Y ESTRUCTURA*”.

“OPI” significa la oferta pública inicial de acciones de GACM.

“Pasajeros Exentos” significa los pasajeros que se encuentran exentos del pago de la TUA: (i) menores de 2 años de edad, (ii) representantes y agentes diplomáticos de países extranjeros (en

caso de reciprocidad), (iii) pasajeros en tránsito y en conexión y, (iv) el personal técnico aeronáutico en comisión de servicio.

“Patrimonio del Fideicomiso” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 2.2 del Contrato de Fideicomiso.

“Periodo de Distribuciones” Significa cada ejercicio social del 1 de enero al 31 de diciembre anterior a la Fecha de Pago de Distribuciones, que corresponda. Para la primera Fecha de Pago de Distribuciones deberá de considerarse el Periodo de Distribuciones correspondiente al año calendario del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020, salvo que hubiese ocurrido una Causa de Aceleración Obligatoria o una Causa de Aceleración Obligatoria por Cancelación con anterioridad a dicho Periodo de Distribuciones, en cuyo caso se utilizará el periodo correspondiente.

“Periodo de Cura” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 7.1(c)(ii) del Contrato de Administración.

“Persona” significa cualquier persona física o persona moral, fideicomiso, asociación en participación, sociedad civil o mercantil, Autoridad Gubernamental o cualquier otra entidad de cualquier naturaleza.

“Persona Cubierta” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 15.1(a) del Contrato de Fideicomiso.

“Persona Relacionada” significa una “persona relacionada” (según dicho término se define en la LMV).

“Pesos” o “MXN\$” o “\$” significan la moneda de curso legal en México.

“PIB” significa el Producto Interno Bruto de México.

“Plan Maestro de Desarrollo” significa el programa maestro de desarrollo elaborado por los Concesionarios, con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del sistema aeroportuario y su interrelación con otros modos de transporte, y lo someterán para aprobación de la SCT, previa opinión que emita la Secretaría de la Defensa Nacional, conforme a lo establecido en las Concesiones, la Ley de Aeropuertos y su Reglamento.

“Plazo de Entrega Opción Acciones” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 1.1 del Contrato de Fideicomiso.

“Plazo de Entrega Opción en Efectivo” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 1.1 del Contrato de Fideicomiso.

“Porcentaje de Amortización en Acciones” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 1.1 del Contrato de Fideicomiso.

“Precio por Acción “P” significa el precio al cual el Fideicomiso haya suscrito y pagado cada una de las Acciones “P”.

“Precio de Colocación” significa \$100.00 (Cien Pesos 00/100 M.N.) por CBFES.

“Presidente” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 4.2(h)(iii) del Contrato de Fideicomiso.

“Pronóstico de Demanda Aérea” significa el estudio elaborado por Landrum & Brown, Inc., de la actividad proyectada de pasajeros, toneladas de carga y MTAs del Aeropuerto Existente y para el Nuevo Aeropuerto y que se adjunta al presente Prospecto como Anexo I.

“Prospecto” significa el presente prospecto.

“Rango de Precio” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 3.8 del Contrato de Fideicomiso.

“Recursos de la Oferta” significa el monto total en pesos recibido por el Fiduciario derivado de la Oferta de los CBFES de conformidad con el Contrato de Fideicomiso.

“Régimen de Inversión” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 6.2 del Contrato de Fideicomiso.

“Reglamento de la BMV” significa el Reglamento Interior de la Bolsa Mexicana de Valores, publicado en el Boletín de la BMV el 24 de octubre de 1999, según el mismo sea o haya sido modificado y/o adicionado en cualquier momento.

“Rendimiento Objetivo” significa la recuperación del Monto Inicial Invertido más una Tasa Interna de Retorno equivalente al 10.0% en términos reales, es decir en UDIs, que reciban los Accionistas “P”.

“Reporte Anual” significa el reporte anual preparado por el Administrador de conformidad con el Anexo N Bis 4 de la Circular Única.

“Reporte de Desempeño” significa el informe trimestral del desempeño de las funciones del Administrador, que este se obliga a entregar al Fiduciario, al Comité Técnico, al Representante Común y a cualquier Tenedor que lo solicite por escrito conforme a lo establecido en el Contrato de Fideicomiso.

“Reporte Trimestral” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 11.3(a) del Contrato de Fideicomiso.

“Representante Común” significa Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero como representante común de los Tenedores, o cualquier persona que sustituya a dicho representante común de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso.

“RFC” significa el Registro Federal de Contribuyentes previsto por las disposiciones fiscales mexicanas.

“RMF” significa la Resolución Miscelánea Fiscal vigente, según sea publicada, modificada y/o adicionada en cualquier momento.

“RNV” o “Registro” significa el Registro Nacional de Valores.

“RUG” significa el Registro Único de Garantías Mobiliarias.

“SCT” significa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

“Segundo Convenio Modificatorio del Contrato de Prestación de Servicios” significa el segundo convenio modificatorio y de exclusión al contrato de prestación de servicios administrativos de fecha 30 de agosto de 2013, celebrado entre AICM y ASA.

“Servicios Aeronáuticos” significan los servicios aeroportuarios establecidos según el artículo 48, fracción I de la Ley de Aeropuertos y el artículo 55 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, sin incluir los servicios de estacionamiento.

“Servicios No Aeronáuticos” significan los Servicios Complementarios y Comerciales.

“Servicios Comerciales” significan los servicios establecidos según el artículo 48, fracción III de la Ley de Aeropuertos y el artículo 55 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, así como los servicios de estacionamiento establecidos en la Ley de Aeropuertos

“Servicios Complementarios” significan los servicios establecidos según el artículo 48, fracción II de la Ley de Aeropuertos y el artículo 55 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

“SHCP” significa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

“Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México” significa el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto.

“Secretario” tiene el significado que se le atribuye a dicho término en la Sección 4.2(h)(iii) del Contrato de Fideicomiso.

“Sociedades Elegibles” significa GACM, AICM y cualquier persona moral mexicana, que reúna los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E para calificar como una sociedad objeto de inversión de un fideicomiso de inversión en energía e infraestructura.

“STIV” y/o “STIV-2” significa el Sistema de Transferencia de Información sobre Valores de la CNBV.

“Sujetos Obligados” significan el Emisor y ciertas partes, respecto a ciertos acuerdos con los Intermediarios Internacionales, en virtud de los cuales se han comprometido a no ofrecer, emitir, vender o transmitir, de cualquier forma disponer de los CBFES o cualesquier valores convertibles en o intercambiables por, o que representen el derecho de recibir CBFES durante un período de 180 (ciento ochenta) días contados a partir de la fecha del contrato de compraventa celebrado con los Intermediarios Internacionales.

“Tasa Interna de Retorno” significa la tasa de rendimiento anual necesaria para que el valor presente de los flujos recibidos por los Accionistas “P” menos el Monto Inicial Invertido, medidos en términos de UDIs, sean iguales a cero, de conformidad con la siguiente fórmula:

$$-I_0 + \sum_{t=1}^n \frac{F_t}{(1 + R)^{Dt/365}} = 0$$

Donde:

I_0 =Monto Inicial Invertido total en la Fecha de Pago de las Acciones “P”. Para efectos del cálculo de esta fórmula, el Monto Inicial Invertido será calculado en términos de UDIs, con base en el valor de la UDI de la Fecha de Pago de las Acciones “P”.

F_t = Corresponde a cada una de las Distribuciones de Capital en cada t-ésima Fecha de Distribución de Capital, calculadas en UDIs con base en el valor de la UDI aplicable a la Fecha de Distribución de Capital correspondiente.

D_t = Corresponde al número de días naturales transcurridos entre la Fecha de Pago de las Acciones “P” y cada t-ésima Fecha de Distribución de Capital.

n = Corresponde al número de Distribuciones de Capital que han sido pagadas y que comienzan con 1 (la primera Distribución de Capital) hasta, e incluyendo, el t-ésima Distribución de Capital realizada.

R = Corresponde a la tasa interna de retorno que logra que la suma del valor presente de las Distribuciones de Capital pagadas sea igual al Monto Inicial Invertido.

“TCAC” significa la tasa de crecimiento anual compuesta.

“TCAP” significa la tasa de crecimiento anual promedio.

“Tenedor” significa cada tenedor de CBFES.

“Título” significa cada CBFES emitido por el Fideicomiso conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso, el título global que documente los CBFES de dicha serie.

“TLCAN” significa el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. “TUA” significa la tarifa de uso de aeropuerto que pagarán las personas que, en calidad de Pasajeros distintos a los Pasajeros Exentos, aborden una aeronave de transporte aéreo, en vuelo de salida y que para ello usen las instalaciones del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto en su caso, la cual es determinada por la SHCP o cualquier otra Autoridad Gubernamental mexicana competente.

“TUA Nacional” significa la TUA que pagarán los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, con destino final a México.

“TUA Internacional” significa la TUA que pagarán los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, con destino final en el extranjero.

“UAFIDA” significa utilidad antes de financiamientos, impuestos, depreciación y amortización, excluyendo ingresos y gastos relacionados con servicios de construcción.

“UAFIDA Ajustada” significa la utilidad antes de Contraprestación, gastos financieros, impuestos, depreciación y amortización, excluyendo cualquier Aprovechamiento Presupuestal o Contraprestación que haya sido pagada por AICM y/o GACM, los trabajos cuya recurrencia no es anual, trabajos emergentes de carácter extraordinario y erogaciones relacionadas con la construcción del Nuevo Aeropuerto, excluyendo ingresos y gastos relacionados con servicios de construcción.

“UDIs” significa la unidad de cuenta llamada “Unidades de Inversión” que se establecen en el “Decreto por el que se establecen las obligaciones que podrán denominarse en Unidades de Inversión y reforma y adiciona diversas disposiciones del Código Fiscal de la Federación y de la Ley del Impuesto sobre la Renta” publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1º de abril de 1995.

“Usos Autorizados” significa los siguientes usos para los cuales se podrá destinar el Patrimonio del Fideicomiso: (a) pagos relacionados con la suscripción de acciones de GACM, que GACM dedicará a la construcción del Nuevo Aeropuerto y las Acciones AICM; (b) pagar Gastos de Emisión y Gastos del Fideicomiso; (c) pagar la Comisión por Administración; (d) pagar cualquier deuda del Fideicomiso; y (e) realizar cualesquiera otros pagos previstos en el Contrato de Fideicomiso o la Ley Aplicable de conformidad con las instrucciones previas por escrito del Administrador en los términos del Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración, cuando dichas instrucciones se requieran.

3. DECLARACIONES A FUTURO

Este Prospecto contiene declaraciones a futuro. Los ejemplos de dichas declaraciones a futuro incluyen sin limitar: (i) declaraciones relativas a los resultados futuros del Fideicomiso y su condición financiera; (ii) declaraciones de planes, objetivos o metas, (iii) declaraciones de presunciones subyacentes de dichas estimaciones, así como (iv) nuestras creencias y expectativas en general. Palabras como “aspirar”, “anticipar”, “considerar”, “podría”, “estimar”, “esperar”, “proyectar”, “guía”, “pretender”, “puede”, “planear”, “potencial”, “predecir”, “buscar”, “debería”, “será” y expresiones similares pretenden identificar proyecciones y declaraciones a futuro, pero no son el medio exclusivo para identificar dichas proyecciones y declaraciones.

Por su propia naturaleza, las declaraciones a futuro involucran riesgos inherentes e incertidumbres, tanto generales como específicas, y existen riesgos de que no se alcancen las predicciones, proyecciones, pronósticos y otras declaraciones a futuro o difieran de los resultados actuales. Se advierte a los inversionistas que un número de factores importantes podrían causar que los resultados reales difieran sustancialmente de los planes, objetivos, expectativas, estimaciones e intenciones expresas o implícitas en las declaraciones a futuro, como son:

- El impacto de otros aeropuertos de la competencia y otros medios de transporte sobre el monto de cargos de pasajeros cobrados en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México;
- Posibles interrupciones, la descentralización de vuelos o la disminución del volumen de tráfico de pasajeros en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México;
- La exactitud de los supuestos y las proyecciones usadas por o incluidas en el Pronóstico de Demanda Aérea elaborado por Landrum & Brown, Inc., así como diversos informes y reportes preparados por GACM o bien para GACM por parte de consultores y asesores externos, incluidos, planes maestros de desarrollo, programas de negocios, estimaciones e inversión, entre otros;
- Eventos y condiciones naturales y catastróficos en los aeropuertos, incluyendo disturbios civiles, actos de terrorismo y conflictos con comunidades locales;
- La capacidad de los Concesionarios de mantener suficiente cobertura de los seguros;
- Regulación y estándares industriales en materia social, ambiental, de derechos humanos y sanitaria de seguridad que se vuelvan cada vez más rigurosos;
- Gastos de capital y operación y requerimientos de mantenimiento del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México;

- La capacidad de los Concesionarios de cumplir con la normatividad en materia ambiental, de derechos humanos y de seguridad en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México;
- La capacidad de las empresas constructoras y otros terceros para completar las obras del Nuevo Aeropuerto, incluyendo retrasos, incumplimientos y sobrecostos;
- La capacidad de los Concesionarios de cumplir con las leyes, las reglas y los reglamentos aplicables y los términos y condiciones de las Concesiones;
- Retrasos prolongados y sobrecostos en el desarrollo y construcción del Nuevo Aeropuerto;
- Cambios o modificaciones en los principios de contabilidad, en la legislación, intervención por parte de las autoridades regulatorias en las directrices gubernamentales, así como las leyes y reglamentos fiscales aplicables;
- Condiciones macroeconómicas globales y condiciones económicas, políticas y sociales en México, en particular en la Ciudad de México y sus áreas conurbadas;
- Condiciones, decisiones y desarrollos en el ámbito local, regional, nacional e internacional con impacto económico, competitivo, político, legislativo, legal, ambiental, empresarial y regulatorio en México y otros países;
- Falla de los sistemas de tecnología de la información, incluyendo sistemas de datos, y de comunicaciones que utilizamos;
- Fluctuaciones en los tipos de cambio o tasas de interés y la volatilidad del mercado de valores;
- Los efectos de la inflación;
- El desempeño financiero de GACM, AICM y/o el Fideicomiso con posterioridad a la Oferta;
- La falta de un mercado secundario para nuestros valores o los valores objeto de inversión del Fideicomiso;
- El componente transfronterizo de la operación;
- Las decisiones políticas o cambios en los planes de desarrollo del Gobierno Federal en turno;
- La regulación aeroportuaria y aspectos tecnológicos desarrollados e innovaciones en torno a esa industria;
- Guerras, ataques terroristas, delitos locales, condiciones meteorológicas, desastres naturales, accidentes catastróficos, fallas de maquinaria, esfuerzos de conservación y otros eventos que puedan impedir las operaciones de los Concesionarios, dañar sus instalaciones y sistemas, causar la emisión de gases de efecto invernadero o emisiones nocivas y exposición a

responsabilidad civil frente a terceros por daño a propiedad o a personas, eventualidades que podrían no estar cubiertas por los seguros de los Concesionarios (incluyendo costos que excedan los límites de la póliza aplicable) o que podrían ser objetados por los aseguradores; y

- Otros factores, algunos de los cuales discutidos en la Sección “10. FACTORES DE RIESGO” y en otras secciones de este Prospecto.

Si uno o más de estos factores o incertidumbres se materializa, o si las presunciones subyacentes demuestran ser incorrectas, los resultados reales pueden variar sustancialmente de aquellos que se describen en el presente Prospecto como anticipados, considerados, estimados, esperados, proyectados o planeados. Para mayor información ver Secciones “5. RESUMEN EJECUTIVO”, “10. FACTORES DE RIESGO”, “16. COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN”, “19. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO” y “20. EL NUEVO AEROPUERTO”.

La información incluida en este prospecto respecto del Administrador y al desempeño previo de su equipo directivo no pretende ser indicativo o constituir una garantía, asegurar ni predecir los rendimientos que se obtendrá en el futuro, incluyendo en cuanto al monto de cualquier pago de distribuciones que afecte el Fideicomiso.

Teniendo en cuenta estos riesgos, incertidumbres y presunciones, los eventos a futuro que se describen en este Prospecto pueden no ocurrir. Las declaraciones a futuro únicamente hablan a la fecha de este Prospecto y ni GACM y AICM como sociedades promovidas, ni el Fideicomitente, ni los Intermediarios Colocadores, ni el Administrador y/o cualquier otra Persona relacionada con la Oferta (incluyendo asesores y consultores externos de GACM) asumen obligación alguna de actualizar o modificar cualquier declaración a futuro, ya sea como resultado de nueva información o de eventos o acontecimientos futuros. Los factores adicionales que afectan al Fideicomiso emergen de tiempo en tiempo y no nos es posible predecir todos estos factores, ni podemos evaluar el impacto de todos esos factores o la medida en que un factor o combinación de factores, puede causar que los resultados reales difieran sustancialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración a futuro. Adicionalmente, los posibles inversionistas no deberán interpretar las declaraciones relativas a tendencias o actividades pasadas como garantías de que aquellas tendencias o actividades continuarán en el futuro. Todas las declaraciones a futuro escritas, orales y electrónicas atribuibles al Fideicomiso, el Fideicomitente, el Administrador, los Intermediarios Colocadores o a personas que actúen en su representación están expresamente calificadas en su totalidad por esta declaración. Por estas razones, se advierte a los inversionistas no confiar plenamente en las declaraciones establecidas en el presente Prospecto.

4. PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN

A menos que se indique expresamente lo contrario o que el contexto exija algo distinto, los términos “GACM”, “la empresa”, tal y como se utilizan en este Prospecto, significan Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., empresa de participación estatal mayoritaria, concesionaria de la Concesión del Nuevo Aeropuerto y Administrador del Fideicomiso.

Las referencias en este Prospecto a “Fiduciario” y “nuestro Fiduciario” se refieren a B CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, quien no actúa en nombre propio, sino para dar cumplimiento a los Fines del Fideicomiso.

Las referencias en este Prospecto a “Representante Común” hacen referencia a Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero, en su carácter de representante común de los Tenedores.

A menos que se indique lo contrario, la información contenida en este Prospecto asume que las Opciones de Sobreasignación de los Intermediarios Internacionales y los Intermediarios Colocadores Líderes en México no se ha ejercido, y que 272,727,273 CBFES han sido vendidos en la Oferta Global a un precio de \$100.00 (cien Pesos 00/100 M.N.) por CBFES.

Estados financieros.

Este Prospecto incluye Estados Financieros Consolidados Auditados de GACM y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2017 y 2016, junto con sus notas (los “Estados Financieros Consolidados Auditados”); así como los estados financieros proforma del Fideicomiso al 31 de diciembre de 2017 (los “Estados Financieros Proforma”, conjuntamente con los Estados Financieros Consolidados Auditados, los “Estados Financieros”).

Los Estados Financieros Consolidados Auditados serán auditados por PricewaterhouseCoopers, S.C. (“PwC”), contadores independientes, como se indica en su dictamen que aparece en los mismos.

Los Estados Financieros Consolidados Auditados y la información financiera auditada que se incluye en este Prospecto de colocación han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*) (“NIIF”) emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad (*International Accounting Standards Board*) (“IASB”), y las interpretaciones realizadas por el Comité Internacional de Interpretación de la Presentación de Información Financiera (*International Financial Reporting Interpretations Committee*) (“IFRIC”). Las NIIF difieren en ciertos aspectos significativos de los GAAP de Estados Unidos de América y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados y utilizados en otras jurisdicciones. No hemos hecho ningún intento de cuantificar el impacto de esas diferencias por una conciliación de nuestros Estados Financieros u otra información financiera incluida en este Prospecto a los GAAP de Estados Unidos de América y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados en otras jurisdicciones. GACM y

AICM como empresas de participación estatal mayoritaria, están obligadas a preparar sus estados financieros de conformidad con la Contabilidad Gubernamental. Por lo tanto, GACM y AICM continuaran operando y preparando sus estados financieros de acuerdo con la Contabilidad Gubernamental, y únicamente prepararan sus estados financieros de conformidad con las NIIF para fines informativos. Una descripción de las principales diferencias entre las NIIF y la Contabilidad Gubernamental se incluirá en los Estados Financieros de GACM que se presentan en este Prospecto. Les recomendamos consultar a sus propios asesores en relación con las diferencias entre las NIIF y los GAAP de Estados Unidos de América y cómo estas diferencias pueden afectar nuestros Estados Financieros y el resto de la información financiera incluida en este Prospecto.

Estados Financieros Proforma del Emisor

El Fideicomiso fue constituido el 6 de marzo de 2018. El Fideicomiso es un vehículo de nueva creación por lo que no cuenta con información financiera histórica u otra información operativa previa a esta fecha. El resumen de la información financiera proforma que se presenta en este Prospecto deriva de información financiera proforma no auditada que se resume en el texto de este Prospecto. Esta información debe ser leída de manera conjunta con, y está calificada en su totalidad por, los Estados Financieros Proforma y sus notas, que se adjuntan al presente Prospecto.

Los Estados Financieros Proforma se prepararon con base en ciertos ajustes proforma, como se describe en la nota 4 de los Estados Financieros Proforma. La información proforma no auditada fue preparada con base en la información disponible y determinadas presunciones consideradas como razonables; sin embargo, dichas presunciones están sujetas a cambios y es posible que dichos cambios puedan ser materiales. Esta información no debe ser interpretada como el resultado actual de las operaciones del Emisor o como un indicativo de los resultados, balance futuro y/o cualquier otro propósito del Emisor. Cualquier factor subyacente de estas presunciones puede variar o resultar ser materialmente distinto. Se debe leer los Estados Financieros Proforma en conjunto con los Estados Financieros Consolidados Auditados y sus notas, los cuales se incluyen en este Prospecto, así como la demás información contenida en este Prospecto.

Los Estados Financieros Proforma reflejan la posición financiera y los resultados de las operaciones del Emisor al 31 de diciembre de 2017, bajo el supuesto que el Emisor ha adquirido las Acciones “P” y las Acciones AICM y las Operaciones de Constitución se llevaron a cabo el 1 de enero de 2017. Para mayor información acerca de las políticas contables seguidas para preparar los Estados Financieros Proforma, se debe consultar la nota 3 de los Estados Financieros Proforma contenidos en este Prospecto.

Información en materia de divisas.

Salvo que se especifique de otra forma, las referencias incluidas en este Prospecto a “\$”, “MXN\$”, “Ps.” o “Pesos” son a Pesos mexicanos, moneda de curso legal de los Estados Unidos Mexicanos y las referencias incluidas en este Prospecto a “US\$” o “Dólares” son a dólares, moneda de curso legal en los Estados Unidos de América.

Este Prospecto contiene conversiones de ciertos montos en Pesos a Dólares a tasas especificadas únicamente para conveniencia del lector. Estas conversiones para conveniencia no deberán interpretarse como declaraciones de que los montos en Pesos efectivamente representan dichos

montos de Dólares o que podrían convertirse en Dólares a la tasa especificada o de cualquier otra forma.

Salvo que se indique de otra forma, el tipo de cambio utilizado para conversiones para fines de conveniencia es de:

- Con respecto a la información del balance general, el tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación (el “Tipo de Cambio Oficial”), el 29 de diciembre de 2017, como el tipo de cambio aplicable para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al Peso el 31 de diciembre de 2017 (\$19.7354 a US\$1.00) o el 30 de diciembre de 2016, como el tipo de cambio aplicable para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al Peso el 31 de diciembre de 2016 (\$20.6640 a US\$1.00); y
- Con respecto a la información financiera distinta a la información del balance general, el tipo de cambio promedio para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, que consiste en el promedio diario de los tipos de cambio de cada día durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (\$18.9291 a US\$1.00) o el tipo de cambio promedio para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, que consiste en el promedio diario de los tipos de cambio de cada día durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 (\$18.6567 a US\$1.00).

Redondeo.

Algunas cifras incluidas en este Prospecto de colocación han sido redondeadas para facilitar su presentación. Las cifras en porcentajes incluidas en este Prospecto no han sido, en todos los casos, calculadas sobre la base de esas cifras redondeadas, pero sobre la base de dichas cantidades antes del redondeo. Por esta razón, las cifras en porcentajes en este Prospecto pueden variar de las que se obtengan mediante la realización de los mismos cálculos utilizando las cifras de nuestros Estados Financieros. Algunas cifras mostradas como totales en algunas tablas podrían no ser una suma aritmética de las cifras que las preceden, debido a dicho redondeo.

En este Prospecto, cuando la información se presenta en miles, millones o billones de Pesos o en miles, millones o billones de Dólares, los montos de menos de mil, un millón o un billón, según sea el caso, han sido truncados salvo que se especifique lo contrario. Todos los porcentajes han sido redondeados al por ciento más cercano, una décima de uno por ciento o una centésima de uno por ciento, según sea el caso. En algunos casos, los montos y porcentajes presentados en tablas en este Prospecto pueden no sumar debido a dichos ajustes de redondeo o de truncado.

Métricas y Unidades.

Salvo que se especifique de otra forma, todas las unidades de superficie que se muestran en este Prospecto están expresadas en términos de metros cuadrados o m² y hectáreas.

Datos de la industria y del mercado.

Los datos del mercado y otra información estadística (distinta de aquella respecto a nuestros resultados y desempeño financiero) utilizados a lo largo de este Prospecto se basan en publicaciones independientes de la industria, publicaciones gubernamentales, reportes por despachos de investigación de mercados u otras fuentes independientes publicadas, así como estudios internos realizados por los propios Patrocinadores, entre otros.

Algunos datos también se basan en nuestras estimaciones, las cuales obtenemos de nuestra revisión de las evaluaciones y análisis internos, así como en fuentes independientes y asesores especialistas. Aunque consideramos que estas fuentes son confiables, no hemos verificado en forma independiente la información y no podemos garantizar su precisión o integridad. Adicionalmente, estas fuentes pueden utilizar diferentes definiciones de los mercados relevantes que aquellas que presentamos. Los datos relativos a nuestra industria pretenden dar una guía general, pero son imprecisos intrínsecamente. Aunque consideramos que estas estimaciones fueron obtenidas en forma razonable, el posible inversionista no deberá confiar demasiado en estimaciones, ya que estas son intrínsecamente inciertas. Aunque nosotros, los Intermediarios Internacionales y los Intermediarios Colocadores Líderes en México no tenemos ninguna razón para creer que cualesquiera de dicha información o reportes son inexactos en cualquier aspecto material, dicha información no ha sido verificada de forma independiente y, por lo tanto, no podemos garantizar precisión y exhaustividad.

Hemos hecho estas declaraciones basándonos en información de fuentes de terceros que consideramos confiables, incluyendo entre otras:

- Diario Oficial de la Federación, en lo que respecta al tipo de cambio y publicación de la Legislación Aplicable (<http://www.dof.gob.mx/>).
- Banco de México (Banxico), en lo que respecta al tipo de cambio, índices de precios al consumidor, UDIS, tasa de intereses, tasa de interés interbancaria de equilibrio (TIIE) (<http://www.banxico.org.mx/>).
- ARUP Group Limited, en lo que respecta al Informe de Tráfico Independiente.
- Parsons Corporation, en lo que respecta al Programa de Construcción y Presupuesto para el Nuevo Aeropuerto.
- Landrum & Brown, Inc., en lo que respecta Pronóstico de Demanda Aérea.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo que respecta a tráfico de pasajeros, estadísticas del sector aeroportuario y Legislación Aplicable (<https://www.gob.mx/sct>).
- Secretaría de Turismo de México, en lo que respecta al flujo de turistas y estadísticas (<https://www.gob.mx/sectur/>).

- Consejo Internacional de Aeropuertos (Airport Council International - ACI), en lo que respecta a estadísticas del sector aeroportuario y Legislación Aplicable (<http://www.aci-lac.aero/es/Acerca-de-ACI-LAC/ACI-World>).
- Banco Mundial, en lo que resulta al PIB, estadísticas y datos macroeconómicos (<http://www.bancomundial.org/>).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en lo que respecta a indicadores de población en México y la Ciudad de México (<http://www.inegi.org.mx/>).
- Organización Mundial de Turismo (OMT), en lo que respecta al flujo de turistas y estadísticas a nivel mundial (<http://www2.unwto.org/es>).
- Organización de las Naciones Unidas, en lo que respecta a datos y estadísticas de población y PIB (<http://www.un.org/en/index.html>).

Además, hemos basado ciertas declaraciones contenidas en este Prospecto de colocación con respecto a nuestra industria en ciertos supuestos relacionados con nuestros clientes y operaciones. Estos supuestos se basan en nuestra experiencia en la industria y nuestra propia investigación de las condiciones del mercado. El Emisor no puede asegurar la exactitud de tales supuestos, y tales supuestos pueden no ser indicativos de nuestra posición en nuestra industria.

Información Histórica y Proyectada de Tráfico de Pasajeros

Toda la información histórica de tráfico de pasajeros para el Aeropuerto Existente incluida en este Prospecto proviene de la información y los informes que han sido puestos a disposición del Emisor y los Patrocinadores. Los Patrocinadores calculan el tráfico de pasajeros mediante el seguimiento del número total de pasajeros de paga en un periodo determinado, y el total de tráfico de pasajeros mediante el seguimiento del número total de pasajeros (incluyendo pasajeros de llegada y salida, pasajeros de paga y pasajeros exentos) en un periodo determinado, de conformidad con el manifiesto de salida correspondiente. El Emisor estima que la información contenida en el presente Prospecto y los reportes e informes que se anexan al mismo son confiables, sin embargo el Emisor no puede asegurar la exactitud de los mismos, ya que pudieren llegar a ser inconsistentes con otra información obtenida dentro o fuera de otras jurisdicciones.

Toda la información proyectada de tráfico de pasajeros para el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto incluida en este Prospecto derivada del Pronóstico de Demanda Aérea preparado por Landrum & Brown, incluido como Anexo I de este Prospecto. Landrum & Brown ha sido contratado para llevar a cabo una evaluación independiente del tráfico de pasajeros y cargos de pasajeros proyectados del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México. Este Pronóstico de Demanda Aérea debe leerse en su totalidad para obtener la información completa con respecto a los temas y asuntos tratados en el mismo. Como se indica en el mismo, el Landrum & Brown ha realizado ciertas suposiciones para llegar a sus conclusiones, y ha utilizado las fuentes de información descritas en el mismo. Landrum & Brown considera que el uso de dicha información y supuestos es razonable para los propósitos del Pronóstico de Demanda Aérea. El Pronóstico de Demanda Aérea ha sido incluido en este Prospecto con base en las conclusiones y experiencia de Landrum & Brown en la preparación de los informes de tráfico de pasajeros para aeropuertos

similares. El Emisor cree que la información y los datos utilizados en la preparación del Pronóstico de Demanda Aérea son confiables, sin embargo, el Emisor ni los Colocadores Intermediarios han verificado de manera independiente dicha información y dato, por lo que no pueden asegurar la exactitud de la misma ni dan garantía alguna sobre que dichos pronósticos se materializarán.

Estimaciones, Provisiones o Reservas Contables Críticas.

GACM realiza estimaciones y proyecciones sobre eventos futuros para reconocer ciertos rubros de los Estados Financieros Consolidados Auditados. Las estimaciones contables reconocidas pueden diferir de los resultados o eventos finales. Las estimaciones y proyecciones que tienen mayor riesgo de ajuste material, se detallan a continuación:

Estimación de intereses capitalizables

GACM determinó que la construcción del Nuevo Aeropuerto califica para la capitalización de costos de financiamiento permitido bajo NIIF. Los financiamientos tomados por GACM en moneda extranjera además del interés generan una fluctuación cambiaria que GACM considera parte de los costos financieros. En la determinación del monto capitalizable de costos financieros se considera el monto equivalente que un préstamo en Pesos con condiciones similares habría generado intereses. En 2017 y 2016, se capitalizaron intereses por \$3,157,250 y \$1,489,839, respectivamente. Si la tasa de interés del préstamo de referencia en moneda nacional hubiera estado por arriba o por abajo un 1%, el monto de los intereses capitalizados habría sido \$614,248 y \$256,369 en 2017 y 2016, respectivamente.

Estimación de ingresos por servicios de construcción

De acuerdo con la política contable desarrollada por GACM en la contabilización de conformidad con la Concesión del Nuevo Aeropuerto, ha determinado que los servicios de construcción deben incluir el costo de los servicios más un margen que le permita reconocer el valor razonable de dichos servicios de construcción de conformidad con el grado de avance. La administración determinó como margen adecuado del 7.50% considerando entre otros factores operadores de infraestructura gubernamental, rendimientos esperados entre otras variables. De haber reconocido un margen inferior en 1% el ingreso por construcción en 2017 y 2016, habría disminuido en \$1,153,405 y \$541,796, respectivamente; de haber reconocido un margen superior en 1% el ingreso por construcción habría aumentado en \$1,508,299 y \$708,292, respectivamente.

Juicios críticos en la aplicación de las políticas contables de la Compañía

(a) Base de consolidación

Los estados financieros incluyen los activos, pasivos y resultados de las entidades estructuradas: Fideicomiso Emisor TUA y Fideicomiso de Garantía TUA. Los saldos y operaciones entre entidades han sido eliminados en la consolidación. Para determinar el control, GACM analiza si tiene derechos sustantivos que afecten los rendimientos variables procedentes de su participación en la entidad y tiene la capacidad de afectar los rendimientos a través de su poder sobre ésta porque no tiene derecho a voto o tenencia accionaria en dicha entidad. Como resultado de este análisis, GACM ha ejercido un juicio crítico para decidir si debe consolidar los estados financieros del fideicomiso, donde la determinación del control no es con base a derechos de voto. Basado en los

principales derechos sustantivos que tiene GACM correspondientes a que aún y cuando existe la cesión de los derechos futuros de cobro de la TUA y la Compañía no garantiza el pago de las obligaciones emitidas por el Fideicomiso, de acuerdo con lo establecido en los acuerdos del Fideicomiso, considerados derechos protectivos y de garantía para los inversionistas, GACM puede controlar los remanentes de efectivo que son administrados por el Fideicomiso Emisor TUA, una vez que se haya cubierto los pagos de intereses establecidos en los contratos y otros pagos o reservas mínimas. La administración de GACM ha llegado a la conclusión de que estos factores y circunstancias descritas en los contratos aplicables le permiten a la Compañía controlar los fondos remanentes y dar como colateral a los inversionistas de los bonos emitidos por el Fideicomiso los derechos de cobro de la TUA. GACM continuará evaluando estas circunstancias a la fecha de cada estado de situación financiera para determinar si estos juicios críticos continuarán siendo válidos. Si GACM determina que ya no tiene control sobre el Fideicomiso, necesitará ser desconsolidado.

(b) Vida útil de la concesión por el Aeropuerto Existente

GACM revisó las vidas útiles de los activos de larga duración tomando en cuenta la concesión del Nuevo Aeropuerto, así como la obtención de financiamiento para ejecutar la obra y el plan maestro del proyecto que indica se espera tener la construcción finalizada y comenzar las operaciones del Nuevo Aeropuerto para el año de 2020, y que debido a que el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto compartirán el mismo espacio aéreo, los dos aeropuertos no pueden operar al mismo tiempo y las operaciones comerciales en el Nuevo Aeropuerto deberán iniciar de forma simultánea con el cierre del Aeropuerto Existente, de conformidad con esta limitación práctica de operación de ambos aeropuertos y su efecto en la expectativa de vida útil los activos, incluyendo los intangibles de concesión, GACM para la preparación de sus estados financieros bajo NIIF a partir del 1 de enero de 2017, ajusta de forma prospectiva la amortización de los activos de larga duración asociados a esta concesión que se podrán utilizar hasta 2020 (su vida útil antes del anuncio de la construcción del nuevo aeropuerto era hasta 2048), y por tanto se ajusta la vida útil remanente, en vez de considerar el periodo de vida de la concesión del Aeropuerto Existente. Si la estimación no se hubiera modificado y la amortización continuara de forma normal, el monto de la amortización habría sido menor por \$326,487 al 31 de diciembre de 2017. Esta situación se continuará analizando al cierre de cada periodo reportado para evaluar si podría existir algún cambio.

(c) Aplicación de la contabilidad de concesiones entre un operador de carácter público y el gobierno

GACM es una entidad de participación estatal mayoritaria; en dicho sentido es una subsidiaria directa de la SCT, y atendiendo la naturaleza de los acuerdos de concesión y en ausencia de una normatividad contable específica para la contabilización de acuerdos de concesión entre una compañía de propiedad pública o paraestatal y el Gobierno. GACM definió, con base en la sustancia económica, darle el tratamiento de una concesión previo análisis de otras normas relativas, de conformidad con los requerimientos del IAS 8 “políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores. GACM aplica la IFRIC 12 “Acuerdos de Concesión de Servicios”, que es una Interpretación publicada por el Comité de Interpretaciones de las NIIF aplicable a los acuerdos de concesión de servicios públicos a un operador privado, y en este caso GACM como operador es propiedad pública o paraestatal, sin embargo en los acuerdos con el Gobierno: a) la concedente controla o regula que servicios debe proporcionar el operador con la infraestructura, a quién debe proporcionarlos y a qué precio, y b) la concedente controla a través

de la propiedad, del derecho de uso o de otra manera, cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

(d) Aprovechamientos presupuestales

GACM paga una Contraprestación anual por concesión, definida en el Título de la Concesión, como el costo de oportunidad que representó haber recibido la infraestructura como negocio en marcha en 1998. Este pago se considera como un gasto asociado al derecho de explotación, el cual se determina anualmente y es variable en función a que GACM tenga disponibilidad presupuestal en el año correspondiente.

Este pago está requerido por el Título de Concesión y representa una disminución de los beneficios económicos obtenidos por GACM derivados de explotar la concesión, por ello se reconocen como un gasto y se da un tratamiento diferente a los pagos de aprovechamientos presupuestales mencionados anteriormente, los cuales se derivan de un retorno al Gobierno por el patrimonio invertido y se requieren de acuerdo con la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Explicación de NIIF Sobre Acciones “P”

Las acciones “P” son clasificadas y presentadas para efectos de las NIIF como instrumentos financieros pasivos, con obligaciones de pago de distribuciones sujetas a eventos futuros correspondiente a que exista disponibilidad de flujo en un año específico, de acuerdo con lo establecidos en los acuerdos y son redimibles obligatoriamente como máximo cuando se logre un rendimiento objetivo, fecha en la cual se escindirá el instrumento. Estas están acciones “P” están asociadas al mecanismo de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

Información financiera seleccionada de GACM y AICM respecto de las cuales el Fideicomiso invierta o adquiera las Acciones “P” y las Acciones AICM, representativas de su capital social, que no se consoliden en los Estados Financieros Proforma del Emisor.

Efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido:

Los saldos de efectivo y equivalentes se integran de la siguiente forma:

	<u>31 de diciembre de</u>		<u>1 de enero</u>
	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>de 2016</u>
Efectivo	\$ 155	\$ 40	\$ 26
Bancos	26,836	12,191	137,184
Inversiones temporales	<u>105,487,807</u>	<u>50,733,112</u>	<u>24,816,785</u>
	<u>\$105,514,798</u>	<u>\$50,745,343</u>	<u>\$24,953,995</u>

Las inversiones se integran de la siguiente forma:

	<u>31 de diciembre de</u>		<u>1 de enero de 2016</u>
	<u>2017</u>	<u>2016</u>	
Pesos			
Inversiones overnight (1 día)	\$ 46,016,269	49,728,463	23,900,463
Valores gubernamentales (1 a 7 días)	389,331	961,526	916,322
Dólares			
Certificados de depósito (7 días)	<u>59,082,207</u>	<u>43,123</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 105,487,807</u>	<u>50,733,112</u>	<u>24,816,785</u>

Las inversiones se presentan como parte del efectivo y equivalentes de efectivo, ya que los plazos son cortos y disponibles con riesgo de pérdida nula.

Durante 2016 y 2017, los montos que distribuyó el Fideicomiso de Garantía TUA No. 2172 al Fideicomiso TUA No. 80460 fueron como sigue:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Pesos		
Gastos contingentes de los aeropuertos	\$ 552,500	\$510,000
Pagos restringidos	<u>5,158,134</u>	<u>5,651,326</u>
Total de montos transferidos desde el Fideicomiso de Garantía TUA No. 2172 al Fideicomiso TUA No. 80460	<u>\$ 5,710,634</u>	<u>6,161,326</u>

Por otra parte, las políticas de tesorería de GACM, se resumen en:

Ingresos

GACM mantiene como política de tesorería que todos los ingresos que por cualquier concepto reciba GACM (financiamientos y aportaciones vía el Presupuesto de Egresos de la Federación), deberán permanecer invertidos en valores gubernamentales, de conformidad con las normas aplicables y contratos suscritos con las entidades financieras.

Egresos

La política de tesorería de GACM con respecto de los ingresos recibidos por la cobranza de la TUA, es que deberá, en primer término, garantizarse el pago del servicio derivado de las Notas Existentes en términos de lo establecido a tal efecto en el Fideicomiso de Garantía TUA y el Fideicomiso Emisor TUA, según corresponda y habiéndose girado las instrucciones necesarias.

Con respecto del pago a contratistas, prestadores de servicio y proveedores, derivados del desarrollo del Nuevo Aeropuerto, es que deberá llevarse a cargo a través del Fideicomiso de Construcción, constituido para dicho fin, en términos del contrato suscrito para ello, sus reglas de operación y la normatividad aplicable, con los recursos aportados derivados del presupuesto de egresos en el rubro de inversión.

Los egresos del gasto de operación autorizado en el presupuesto de egresos, deberá realizarse a través de los mecanismos oficiales autorizados para ello a la fecha por el Sistema Integral de Administración Financiera Federal (SIAFF), y por excepción, deberán llevarse a cabo mediante transferencia o la expedición de cheques con cargo a las cuentas que por excepción han sido autorizadas por la Tesorería de la Federación.

Déficit Acumulado

Substancialmente todas las utilidades consolidadas de la Compañía fueron generadas por sus subsidiarias.

GACM y AICM como empresas de participación estatal mayoritaria, están obligadas a preparar sus estados financieros de conformidad con la Contabilidad Gubernamental. Por lo tanto, GACM y AICM continuarán operando y preparando sus estados financieros de acuerdo con la Contabilidad Gubernamental, y únicamente prepararán sus estados financieros de conformidad con las NIIF para fines informativos, y así dar cumplimiento a lo dispuesto por la Circular Única.

En los Estados Financieros Consolidados de GACM al 31 de diciembre de 2017, preparados de conformidad con las NIIF, se presenta una cuenta de déficit acumulado en el capital contable de la entidad, derivada principalmente de ciertos ajustes y reclasificaciones realizados entre la Contabilidad Gubernamental y las NIIF. Una descripción de las principales diferencias entre las NIIF y la Contabilidad Gubernamental se incluye en los Estados Financieros de GACM que se presentan en este Prospecto.

Entre los ajustes realizados al capital contable de GACM de conformidad con las NIIF, se incluyen las distribuciones a SCT realizadas durante 2016 y 2017, y años anteriores, que provienen de recursos privados en efectivo originados de la emisión de las Notas Existentes y del esquema de financiamiento actual. Esta situación sigue los requerimientos regulatorios de una entidad paraestatal que debe pagar los excedentes o ingresos excedentes al Gobierno Federal. Dichas distribuciones legalmente no se consideran dividendos, sin embargo la administración realizó un análisis y se determinó que, bajo las NIIF, los pagos que se hacen a SCT son en calidad de accionista de GACM, por lo que dichas distribuciones se cargan a las ganancias acumuladas, generando un cambio de naturaleza a déficit por lo relevante de los montos de financiamiento obtenidos de las emisiones de notas preferentes.

Por lo anterior, la cuenta de déficit acumulado del capital, bajo las NIIF, está compuesta por las utilidades integradas acumuladas disminuida de las distribuciones a SCT por remanentes de TUA o por fondos provenientes de la emisión de Notas Existentes preferentes.

Las Contraprestaciones pagadas a la SCT con fondos provenientes de los financiamientos obtenidos por la emisión de Notas Existentes preferentes y de los pagados con fondos provenientes de los remanentes de TUA, los cuales bajo Contabilidad Gubernamental se consideran como

excedentes presupuestales que representan un ingreso extraordinario para GACM, bajo NIIF, se reconocen como un cargo a las ganancias acumuladas, esto al ser una transacción con la SCT en su calidad de accionista y representar el pago de unos ingresos por TUA que serán generados en el futuro en el caso del financiamiento o representar el pago de ingresos por TUA ya generados en el caso de los remanentes de TUA. Dichos pagos de Contraprestación, posteriormente, son contribuidos por la SCT a la Compañía, de conformidad con el esquema de financiamiento autorizado, por lo cual ese cargo a la cuenta de déficit acumulado tiene un incremento correspondiente en el capital social, que no representa ningún impacto en el monto total de patrimonio consolidado.

Bajo las NIIF, este déficit acumulado en el capital podría incrementarse en los años siguientes, siempre que hayan más pagos de Contraprestaciones a la SCT, correspondientes a los fondos por financiamientos obtenidos de la emisión de Notas Existentes y que están pendientes de ser recibidos por parte de GACM, en virtud de que se encuentran en el Fideicomiso Emisor TUA, o bien en la medida en que haya futuras emisiones de notas garantizadas preferentes y se realicen pagos de Contraprestación a SCT con dichos recursos y los mismos sean aportados a GACM por la SCT como un nuevo incremento de capital.

Bajo NIIF, la cuenta de déficit acumulado en los próximos años será disminuida por las utilidades integradas que se generen en cada ejercicio por las operaciones de GACM.

Sin embargo, cualquier evaluación de los efectos legales de cualquier déficit en el capital contable de los estados financieros de GACM debe realizarse considerando la información financiera de conformidad con la Contabilidad Gubernamental, misma que al 31 de diciembre 2017 no presenta ningún déficit acumulado.

5.RESUMEN EJECUTIVO

Este resumen proporciona un panorama general de los aspectos claves de este Prospecto. Este resumen deberá ser leído en conjunto con, y es calificado en su totalidad por la información financiera, técnica y otra información y los Estados Financieros que aparecen en este Prospecto, incluyendo los documentos adjuntos como Anexos del presente. Antes de decidir invertir en los CBFEs debe leer todo el Prospecto de forma cuidadosa para entenderlo a fondo, particularmente la Sección “10. FACTORES DE RIESGO”.

Panorama General

El Emisor es un fideicomiso de inversión en infraestructura y energía en México (“Fibra-E”), constituido por CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, como Fiduciario. Las Fibras-E emiten valores creados en términos de la Legislación Aplicable, con el propósito principal de adquirir activos o participaciones en una o más Sociedades Elegibles, dedicadas exclusivamente al desarrollo de proyectos de infraestructura y energía y otras actividades similares. Las Fibras-E han sido diseñadas con base en el marco legal del REIT (*Real Estate Investment Trust*) de los Estados Unidos, aunque el tratamiento fiscal aplicable está influenciado por el tratamiento fiscal de los “*Master Limited Partnerships*” de los Estados Unidos (“MLPs”).

El Emisor fue constituido con el propósito de mantener una participación en GACM, a través de la suscripción de acciones de una serie especial con derechos económicos preferentes (las “Acciones “P””) y en AICM, mediante la suscripción de 100 (cien) acciones representativas de la parte variable del capital social de AICM (las “Acciones AICM”). GACM es una empresa de participación estatal mayoritaria y titular de la concesión para construir, desarrollar, operar, administrar y explotar el Nuevo Aeropuerto, el cual estará ubicado en un terreno federal localizado en límites colindantes de los municipios de Atenco, Ecatepec de Morelos y Texcoco en el Estado de México. Asimismo, GACM es la sociedad controladora de AICM a quien nos referimos en conjunto con GACM, como los “Patrocinadores”. Asimismo, AICM una empresa de participación estatal mayoritaria y titular de la concesión para operar, administrar y explotar el Aeropuerto Existente, ubicado en la Ciudad de México.

A partir de 1 de enero de 2021, los Tenedores de los CBFEs a través del Fideicomiso en su carácter de titular de las Acciones “P”, tendrán derecho de recibir las Distribuciones de Capital consistentes en un porcentaje incremental del Flujo Distribuible generado por GACM y AICM por la operación del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto, una vez que éste inicie operaciones, salvo que hubiese ocurrido una Causa de Aceleración Obligatoria o una Causa de Aceleración Obligatoria por Cancelación con anterioridad a enero de 2021, en cuyo caso se utilizará el 1 de enero del ejercicio inmediato siguiente a la Fecha de Aceleración Obligatoria o la Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación correspondiente. Para mayor información consultar la Sección “8. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”.

El Aeropuerto Existente es el aeropuerto más grande de México en términos de tráfico de pasajeros, conforme a la información compilada por la SCT, y es el aeropuerto más grande de América Latina en términos de número de pasajeros y operaciones de aeronaves, según el Consejo Internacional de Aeropuertos (“ACI”). El tráfico de pasajeros total del Aeropuerto Existente para el año concluido el 31 de diciembre de 2017 fue de 44.7 millones de pasajeros. Los ingresos totales

por la operación del Aeropuerto Existente fueron de 13,026.8 millones de pesos (US\$ 688.2 millones) en 2017, de los cuales 74.0% y 26.0%, se derivaron de ingresos por Servicios Aeronáuticos, y de los ingresos por Servicios No Aeronáuticos, excluyendo los ingresos por servicios de construcción.

Se anticipa que el Nuevo Aeropuerto, cuyo inicio de operaciones se estima pueda ocurrir en octubre de 2020, sea uno de los aeropuertos más grandes en Latinoamérica en términos de tráfico de pasajeros y sea un centro regional importante, diseñado para cumplir con la demanda proyectada a largo plazo del transporte aéreo en la Ciudad de México y remediar las restricciones actuales de capacidad del Aeropuerto Existente. El Nuevo Aeropuerto es una solución a largo plazo para atender el crecimiento esperado de tráfico de pasajeros. Adicionalmente, el Nuevo Aeropuerto busca generar nuevas alianzas con aerolíneas para incrementar dicho tráfico de pasajeros.

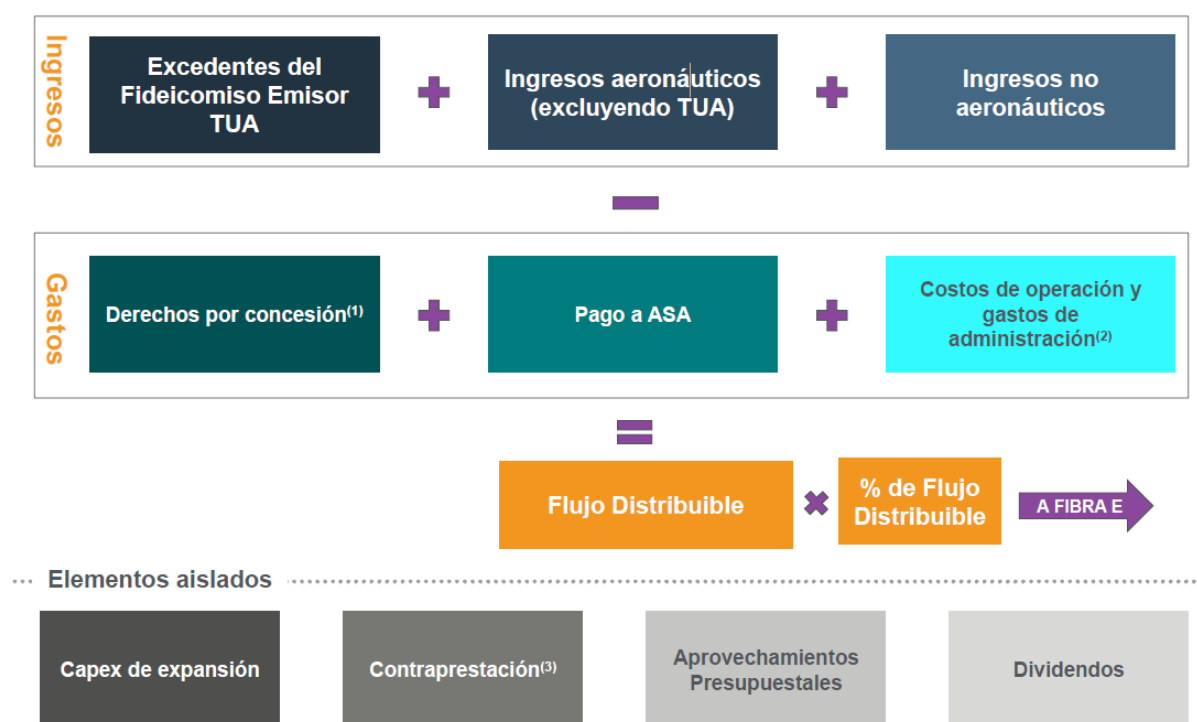
Las Acciones “P”

El Emisor utilizará el 100% de los recursos netos de la Oferta Global para (i) suscribir y pagar las Acciones “P” y las Acciones AICM, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en el Acta de Emisión y demás Operaciones de Constitución, (ii) cubrir los Gastos de Emisión; y (iii) los demás Usos Autorizados, en cada caso, conforme a las instrucciones del Administrador. Por su parte, GACM mantendrá los fondos obtenidos por la suscripción de Acciones “P” y las Acciones AICM en una cuenta de custodia en el Fideicomiso de Construcción y los destinará únicamente para la construcción del Nuevo Aeropuerto conforme al Plan Maestro de Desarrollo.

El objetivo del Emisor es que las Distribuciones de Capital que reciba le permitan recuperar el Monto Inicial Invertido y alcanzar una Tasa Interna de Retorno igual a 10.0% en Pesos en términos reales sobre el Monto Inicial Invertido al que llamamos “Rendimiento Objetivo” y que estimamos podría ser atractiva a los Tenedores. Para tales efectos y a partir del 2021, el Fideicomiso en su carácter de titular de las Acciones “P”, tendrá el derecho de recibir las Distribuciones de Capital consistentes en un porcentaje incremental del Flujo Distribuible generado por GACM y AICM por la operación del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto, una vez que éste inicie operaciones, salvo que hubiese ocurrido una Causa de Aceleración Obligatoria o una Causa de Aceleración Obligatoria por Cancelación con anterioridad a enero de 2021, en cuyo caso se utilizará el 1 de enero del ejercicio inmediato siguiente a la Fecha de Aceleración Obligatoria o la Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación correspondiente. Sin embargo, los ingresos generados por la TUA en el Aeropuerto Existente fueron cedidos onerosamente al Fideicomiso Emisor TUA, como parte de la estructura de financiamiento existente de conformidad con las Notas Existentes. Conforme a lo establecido en el Fideicomiso Emisor TUA, GACM y AICM tienen derecho a recibir ciertas cantidades excedentes a discreción de GACM, después de que se haya realizado el pago de los gastos relacionados con el financiamiento, los gastos del AICM para su operación y mantenimiento y se hayan cumplido con ciertas condiciones adicionales. En 2017, los ingresos generados por la TUA representaron aproximadamente el 64.3% de los ingresos totales del Aeropuerto Existente. Para mayor información ver Sección “20. EL NUEVO AEROPUERTO” y “16. COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN”.

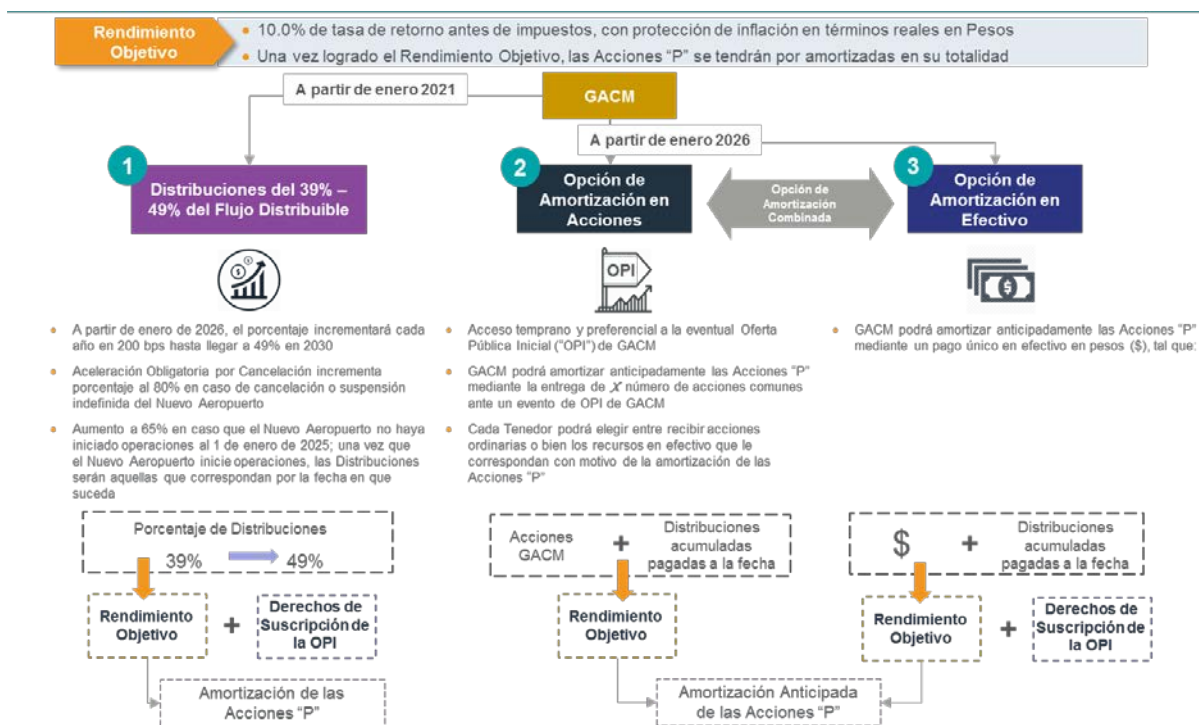
A partir del 1 de enero de 2021, el Emisor, como tenedor de las Acciones “P” de GACM, tendrá el derecho a recibir distribuciones de GACM por un monto igual al 39% del Flujo de Distribuible,

cuyo porcentaje de distribuciones se incrementará anualmente en 200 puntos base entre 2026 y 2030, hasta llegar a 49% y en caso de que ocurra una Causa de Aceleración Obligatoria, el porcentaje del Flujo Distribuible pagadero a los Accionistas “P” se incrementará a 65%, en cuyo caso se utilizará el 1 de enero del ejercicio inmediato siguiente a la Fecha de Aceleración Obligatoria correspondiente y se incrementará a 80% si ocurre una Causa de Aceleración Obligatoria por Cancelación en cuyo caso se utilizará el 1 de enero del ejercicio inmediato siguiente a la Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación. El título representativo de las Acciones “P” señala que el cálculo del Flujo Distribuible para hacer Distribuciones de Capital será preferente a cualquier distribución o pago que GACM realice cualquiera de sus accionistas distintos a los Accionistas “P”. El cálculo del Flujo Distribuible se hará antes, y no toma en cuenta, cualesquier Aprovechamientos Presupuestales y Contraprestaciones que sean pagaderas por GACM, excepto en el caso que dichas Contraprestaciones se encuentren relacionada con el pago parcial de la contraprestación debida por parte del Fideicomiso 80460 a favor de GACM.

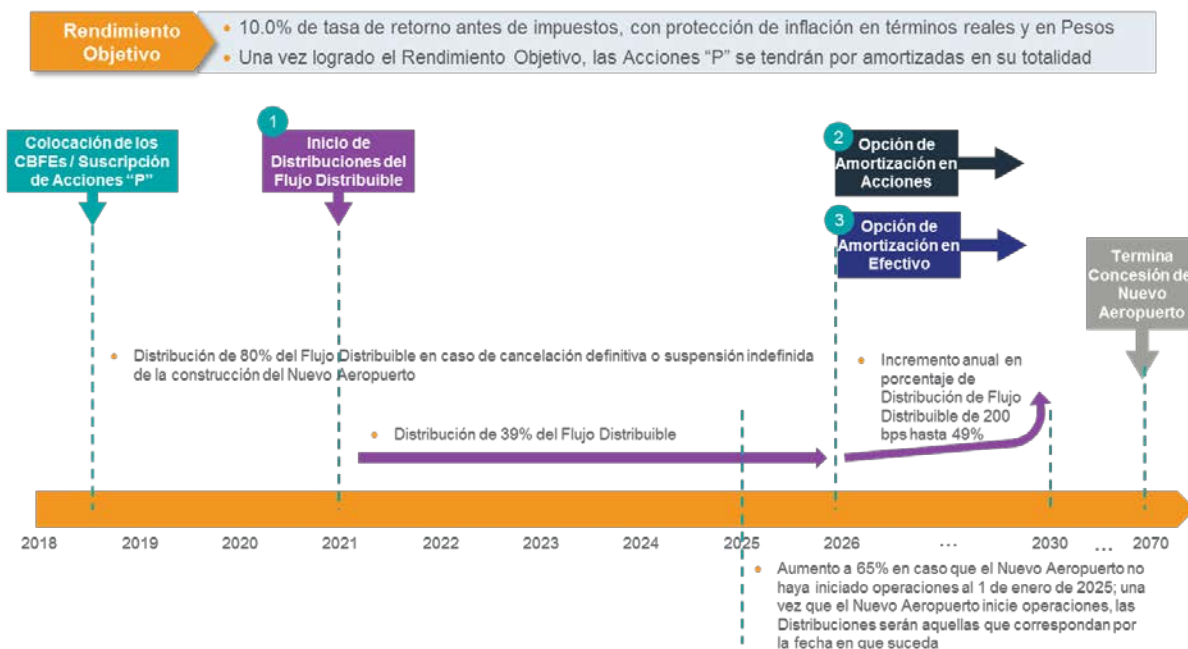


Otro objetivo del Emisor es el de proporcionar a los Tenedores de los CBFES, un potencial acceso temprano, a la eventual oferta pública inicial de acciones (“OPI”) de GACM, mediante la Opción de Amortización de Acciones (en caso de que GACM lleve a cabo una OPI), o los Derechos de Suscripción de la OPI.

Las Acciones “P” cuentan con diferentes elementos para incentivar a GACM para proporcionar el Rendimiento Objetivo lo antes posible, incluyendo los incrementos al porcentaje del Flujo Distribuible pagadero al Fideicomiso. GACM tendrá la opción de amortizar anticipadamente las Acciones “P”, a su entera discreción, a través de una Opción de Amortización en Acciones, una Opción de Amortización en Efectivo, o de una combinación de ambas, referidas en el presente Prospecto de conformidad con el diagrama siguiente:



(1) El porcentaje de Distribuciones de las Acciones "P" incrementará cada año en 200 (doscientos puntos base), comenzando el 1 de enero de 2026 (respecto del ejercicio social 2025), hasta llegar a un porcentaje de 49% (cuarenta y nueve por ciento) en 2030.



El Emisor como titular de las Acciones "P" de GACM, tendrá derecho a ciertos derechos corporativos (incluyendo derechos de minoría) y derechos de voto exclusivos sobre ciertas Decisiones Materiales de GACM, incluyendo el nombramiento de 2 (dos) miembros del Consejo de Administración de GACM. Estos derechos se reflejarán en los estatutos sociales modificados de GACM. Los miembros del Consejo de Administración nombrados por GACM podrán ser

removidos en el caso en el que dejen de cumplir con los requisitos y obligaciones establecidas en los estatutos sociales de GACM, Ley General de Sociedades Mercantiles, Ley Federal de las Entidades Paraestatales y su Reglamento, para ser elegidos como miembros del Consejo de Administración (incluyendo el caso de conflictos de interés) o en el caso que dicho miembro del Consejo de Administración incumpla con su deber de lealtad o de diligencia de conformidad con lo establecido en la Ley del Mercado de Valores.

Para más información consultar las Secciones “7. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CBFES*” y “8. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*”.

Integración y Designación de Miembros del Comité Técnico

El Comité Técnico tendrá un máximo de 21 miembros y en todo momento la mayoría de dichos miembros deberán ser independientes. La independencia de los miembros del Comité Técnico, se calificará respecto del Fideicomitente, el Administrador, las empresas promovidas y cualquier persona que tenga una “influencia significativa” en la Fibra, según se define este término en la Ley del Mercado de Valores. Sin importar el número total de consejeros que integren el Comité Técnico, durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, el Administrador tendrá derecho a nombrar a 4 miembros que podrán ser independientes o no.

El resto de los miembros del Comité Técnico podrá ser nombrado libremente por la Asamblea de Tenedores de los CBFES por mayoría simple de voto, en el entendido que la Persona o grupo de personas que representen cuando menos un 10% (diez por ciento) de los CBFES en circulación, tendrán el derecho a designar a un miembro del Comité Técnico.

El Administrador

El Emisor ha celebrado un Contrato de Administración con GACM, mediante el cual se designó a GACM como administrador del Fideicomiso (el “Administrador”). El Administrador estará autorizado, en términos generales, para llevar a cabo los fines y conducir las actividades del Fideicomiso, directamente o a través de instrucciones al Fiduciario, salvo en las materias expresamente reservadas al Comité Técnico o a la Asamblea de Tenedores. Con el fin de cumplir con sus responsabilidades de conformidad con el Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración, podrá delegar o asignar algunos de sus derechos u obligaciones a cualquier persona en la forma y en los términos que estime convenientes, en el entendido que dicha asignación o delegación no limitará sus obligaciones o lo liberará de sus responsabilidades establecidas en el Contrato de Administración o el Fideicomiso. Para más información consultar la Sección “27. *ADMINISTRACIÓN*”.

Estructurador

Banobras, actúa como estructurador en relación con la Oferta y, en tal carácter, ha prestado asistencia técnica, financiera y de promoción a GACM en relación con el Fideicomiso y su patrimonio, y ha participado en la definición de los términos, condiciones y estructura de la Oferta y los CBFES.

AICM y el Aeropuerto Existente

AICM

AICM es una empresa de participación estatal mayoritaria constituida y existente conforme a las leyes de México, y es subsidiaria directa de GACM. Actualmente, el AICM como titular de la Concesión del Aeropuerto Existente de fecha 29 de junio de 1998, otorgada por el Gobierno Federal a través de la SCT, opera el Aeropuerto Existente. La Concesión del Aeropuerto Existente tiene una vigencia de 50 (cincuenta) años, la cual concluye el 1 de noviembre de 2048, sin embargo, la misma establece la opción de prorrogar dicha vigencia por un periodo adicional de 50 (cincuenta) años, los cuales concluirían hasta el 2098. La Concesión del Aeropuerto Existente le otorga al AICM la facultad de (i) administrar, operar y explotar el Aeropuerto Existente y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el mismo, a fin de prestar los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos necesarios; y (ii) usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados.

El Aeropuerto Existente

Desde su apertura en 1939, el Aeropuerto Existente ha servido como un centro importante para el transporte y comunicaciones en México, sin embargo, a partir del año de 1943 fue oficialmente declarado como un aeropuerto internacional, para efectos de entrada y salida de pasajeros y aeronaves.

Al 31 de diciembre de 2017, en el Aeropuerto Existente operan 30 aerolíneas, las cuales vuelan a 109 destinos de los cuales 56 son internacionales. El Aeropuerto Existente está construido en 769 hectáreas y está compuesto por dos terminales con dos pistas no simultáneas y 60 puertas de embarque. El Aeropuerto Existente se encuentra en el lado este de la Ciudad de México, en la delegación de Venustiano Carranza, a 6.5 kilómetros del centro de la Ciudad de México, y está conectado a la región circundante por diversas vías, incluyendo una línea de metro, un carril especial de autobús, dos terminales de autobuses y caminos de acceso conectados a las carreteras principales. Sin ningún otro aeropuerto importante que dé servicio a la región central de México, entre el 2010 y el 2017 el tráfico total de pasajeros se incrementó un 9.2% por año en promedio, alcanzando 41.7 millones de pasajeros en el 2016 y 44.7 millones de pasajeros en el 2017. Se espera que el tráfico de pasajeros alcance 55.0 millones para el año 2021, según el Pronóstico de Demanda Aérea. La carga total fue de 537,263 y 483,433 toneladas métricas en el 2017 y 2016, respectivamente, y se incrementó en promedio un 4.6% entre los años de 2010 y 2017. Se espera que la carga total alcance aproximadamente 633,700 toneladas métricas para el 2021. El total de MTAs en el Aeropuerto Existente se incrementó un promedio de 4.1% anualmente entre el 2010 y el 2017, y se proyecta que lleguen a aproximadamente 538,300 en el 2021. En el 2017 y 2016 había 449,656 y 448,150 MTAs, respectivamente.

En el 2017, el Aeropuerto Existente dio servicio a un total de 44.7 millones de pasajeros, aproximadamente un tercio de la población total de México en el 2015, según las estimaciones del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (“INEGI”). El Aeropuerto Existente da servicio al área metropolitana de la Ciudad de México, la cual es la segunda área metropolitana más grande en América y la séptima más grande en el mundo, con una población estimada de 21 millones, lo que representa aproximadamente el 17.6% de la población total de México. La Ciudad de México es el epicentro político, cultural, económico y financiero de México y uno de los centros

económicos más importantes en Latinoamérica. En el 2016, la Ciudad de México tenía un PIB de \$3,197.4 (US\$171.4) mil millones, o aproximadamente 17.0% del PIB de México, según el INEGI, y fue posicionada como la décima octava concentración urbana más rica en el mundo, según la información del Instituto Brookings.

La Ciudad de México también es un importante destino turístico, dada su rica cultura cuenta con museos de clase mundial, puntos históricos y sitios arqueológicos antiguos de Mesoamérica. En el 2017, según la Secretaría de Turismo de México, aproximadamente 29.8 millones de turistas visitaron la Ciudad de México. En 2017, México fue el octavo lugar entre los países del mundo en términos de visitantes extranjeros y el primero en términos de visitantes extranjeros viajando a Latinoamérica y el Caribe según la Organización Mundial de Turismo.

En el 2017, el Aeropuerto Existente dio servicio a aproximadamente 55.5% del tráfico total de carga de México con aproximadamente 537,263 miles de toneladas y operaron 14 aerolíneas de carga, las cuales atienden destinos en Europa, América del Norte, Central y Sudamérica, el Medio Oriente y Asia.

El Aeropuerto Existente se enfrenta con restricciones de capacidad importantes y sin potencial de expansión, debido a que se encuentra ubicado en un área densamente poblada. Para satisfacer momentáneamente el crecimiento esperado de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, se ha buscado optimizar la capacidad de este a través de la implementación de ciertas medidas de optimización, tales como, la limitación del uso del aeropuerto por aeronaves no comerciales, el uso de aeronaves más grandes, implementación de mayores factores de carga, extensión de horario de operaciones y optimización de procesos relacionados con la llegada a la puerta de embarque, despegue y uso de pistas y calles de rodaje. Sin embargo, debido a las restricciones físicas y geográficas en el Aeropuerto Existente, las medidas de optimización mencionadas se consideran paliativas y remedios a corto plazo que no serán suficientes para satisfacer el crecimiento proyectado a largo plazo de tráfico de pasajeros en la Ciudad de México. Contar con un aeropuerto que mejore la conectividad, tendría un impacto directo en el dinamismo y la expansión del mercado nacional; y en el turismo, en la productividad y en la eficiencia del sector empresarial.

El Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto compartirán el mismo espacio aéreo, por lo que los dos aeropuertos no pueden operar al mismo tiempo y el inicio de operaciones comerciales en el Nuevo Aeropuerto deberá de realizarse de forma simultánea al cierre del Aeropuerto Existente.

Operaciones y Servicios en el Aeropuerto Existente

Todos los ingresos generados por el Aeropuerto Existente están regulados por la Concesión del Aeropuerto Existente. Debido a que AICM es una empresa con participación estatal mayoritaria, las tarifas que puede cobrar AICM por los Servicios Aeronáuticos, incluyendo la TUA, se determinan de manera unilateral por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la opinión previa de la SCT. La TUA se actualiza anualmente tomando en cuenta el ajuste inflacionario en el índice de precios al consumidor (CPI, por sus siglas en inglés) de Estados Unidos, publicado en octubre de cada año por el Bureau of Labor Statistics. Aunque algunos ingresos obtenidos por Servicios No Aeronáuticos tales como los ingresos por Servicios Complementarios y Comerciales por arrendamiento de espacio a las aerolíneas y otros proveedores de Servicios Aeronáuticos considerados esenciales para un aeropuerto, están regulados, el resto de

dichos Servicios Comerciales y Complementarios no se encuentran regulados. Si AICM dejara de ser una empresa con participación estatal mayoritaria, estas tarifas podrían ser reguladas de conformidad con lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento. Al ser GACM una empresa con participación estatal mayoritaria, las tarifas que puede cobrar GACM una vez que el Nuevo Aeropuerto comience operaciones, tendrán la misma regulación que el Aeropuerto Existente.

Servicios Aeronáuticos

Los Servicios Aeronáuticos prestados en el Aeropuerto Existente consisten en: Tarifa de Uso de Aeropuerto (“TUA”), aterrizaje, estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque, estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta, abordadores mecánicos para pasajeros, revisión a los pasajeros y su equipaje de mano y revisión de equipaje facturado, documentado o de bodega y para la aviación general (derecho de acceso, sanitarios, rescate y extinción de incendios, mostradores y bandas para equipaje, servicios sanitarios, expedición de gafetes, permisos para circular en áreas de maniobras, etc.).

Los Servicios Aeronáuticos han representado históricamente la fuente principal de ingresos del Aeropuerto Existente. En el 2016 y el 2017 los ingresos derivados de los Servicios Aeronáuticos representaron aproximadamente el 74.4% y 74.0% respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

Tarifa de Uso de Aeropuerto

La principal fuente de ingresos generados por el Aeropuerto Existente es el cobro de la TUA. La TUA es la tarifa a cargo de los pasajeros salientes por el uso de las instalaciones y servicios del edificio terminal de cada uno de los aeropuertos. La TUA Nacional les aplica a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, con destino final a México, mientras que la TUA Internacional les aplica a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, con destino final en el extranjero. Asimismo, los siguientes pasajeros se encuentran exentos del pago de la TUA: (i) menores de 2 años de edad, (ii) representantes y agentes diplomáticos de países extranjeros (en caso de reciprocidad), (iii) pasajeros en tránsito y en conexión y, (iv) el personal técnico aeronáutico en comisión de servicio. La TUA Nacional e Internacional está expresada en Dólares y mensualmente el AICM determina su equivalente en Pesos utilizando el promedio mensual del tipo de cambio que publica en el Diario Oficial de la Federación el Banco de México, para solventar obligaciones denominadas en Dólares del mes inmediato anterior.

Debido a que AICM es una empresa de participación estatal mayoritaria, la TUA Nacional e Internacional son determinadas de forma unilateral por el Gobierno Federal a través de la SHCP con la previa opinión de la SCT. El AICM para solicitar cualquier modificación a la TUA debe contar con la previa autorización de su Consejo de Administración, una vez aprobado por el Consejo de Administración el AICM deberá de enviar una solicitud a la SCT, la que en turno realiza una solicitud a la SHCP, quien es la autoridad facultada para autorizar o negar la solicitud de modificación, después de escuchar la opinión de la Secretaría de Economía. Asimismo, se deberá de contar con la recomendación favorable del Comité de Operación y Horarios, para efectos de poder registrar la nueva TUA ante la Dirección General de Aeronáutica Civil y surtir efectos a través de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, en el entendido que, las tarifas

podrán aumentar a través del tiempo en razón de situaciones económicas como es la inflación. Este proceso tarda aproximadamente dos meses a partir de la fecha de recepción de la SCT de la solicitud formal.

Al 18 de enero de 2018, la TUA Nacional es de US\$23.20 por pasajero y la TUA Internacional es de US\$44.07 por pasajero.

En el 2016 y 2017, los ingresos generados por la TUA representaron aproximadamente el 87.1% y 86.9% respectivamente, de los ingresos por los Servicios Aeronáuticos y el 64.8% y 64.3% respectivamente de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

En los últimos diez años, la TUA en el Aeropuerto Existente ha sido sujeta a dos incrementos extraordinarios, los cuales se encuentran en vigor desde mes el de enero de 2014 y 2018 respectivamente. El 16 de enero de 2014, la TUA Nacional se incrementó un 38.0% y la TUA Internacional un 74.3%. Asimismo, el 18 de enero de 2018, la TUA Internacional se incrementó un 22.2% y la TUA Nacional se mantuvo en US\$23.20. La siguiente tabla presenta la TUA Internacional y Nacional del Aeropuerto Existente en los últimos cinco años:

							TCAC
	2014	2014	2015	2016	2017	2018	
		Aumento ⁽³⁾				Aumento ⁽⁵⁾	2014-2018
	(en dólares, salvo porcentajes)						
TUA nacional	15.91	21.96	22.33	22.37	22.74	23.20	
Aumento anual ⁽¹⁾	1.0%	38.0%	1.7%	0.2%	1.6%	2.0%	9.9%
TUA internacional	19.59	34.15	34.72	34.78	35.35	36.07	44.07
Aumento anual ⁽¹⁾	1.0%	74.3%	1.7%	0.2%	1.6%	2.0%	22.2%
Inflación de EE.UU. ⁽²⁾	1.0%	-	1.7%	0.2%	1.6%	2.0%	-

(1) Refleja el aumento de la tarifa de cada año, en comparación con la tarifa del año anterior.

(2) Inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor para todos los Consumidores Urbanos (*Consumer Price Index for All Urban Consumers - CPI*) publicado en octubre de cada año por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos (*United States Bureau of Labor Statistics*).

(3) Tarifas de cargos de pasajeros vigentes el 16 de enero de 2014.

(4) Tarifas de cargos de pasajeros vigentes desde el 18 de enero de 2018.

Fuente: AICM y Diario Oficial de la Federación.

El derecho al cobro de la TUA y otros derechos del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto, fueron cedidos onerosamente al Fideicomiso de Administración y Pago No. 80460, administrado por Nacional Financiera, S.N.C. Institución de Banca de Desarrollo (el “Fideicomiso Emisor TUA”), a cambio de una contraprestación por dichas cesiones onerosas. A su vez, el Fideicomiso Emisor TUA cedió los derechos al cobro de la TUA al Fideicomiso Irrevocable de Administración, Garantía y Fuente de Pago No. 2172, administrado por Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero (el “Fideicomiso de Garantía TUA”), para garantizar y servir como fuente de pago del financiamiento (incluyendo las Notas Existentes) obtenido por el Fideicomiso Emisor TUA para el pago de las contraprestaciones de GACM y AICM por las

cesiones onerosas. Todos los ingresos derivados del cobro de TUA, son cobrados por las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente en virtud de un Contrato de Comisión Mercantil, y depositados directamente por éstas al Fideicomiso de Garantía TUA, para fondar los pagos de principal e intereses del financiamiento contratado por el Fideicomiso Emisor TUA conforme al esquema de financiamiento del Nuevo Aeropuerto. Conforme a lo establecido en el Fideicomiso Emisor TUA, GACM y AICM tienen derecho a recibir ciertas cantidades excedentes a discreción de GACM, después de que se haya realizado el pago de los gastos relacionados con el financiamiento, los gastos del Aeropuerto Existente para su operación y mantenimiento y se hayan cumplido con ciertas condiciones adicionales. Como resultado, dichas cantidades excedentes serán distribuidas a los Tenedores de los CBFs, una vez realizado el pago de principal e intereses, según corresponda, conforme al financiamiento contratado por el Fideicomiso Emisor TUA. Ver Sección “20. EL NUEVO AEROPUERTO” para más información del esquema de financiamiento del Nuevo Aeropuerto.

Tarifas por el Servicio Aterrizaje, Estacionamiento en Plataforma de Embarque y Desembarque, Estacionamiento en Plataforma de Permanencia Prolongada o Pernocta, Abordadores Mecánicos para Pasajeros, Revisión a los Pasajeros y su Equipaje de Mano, Revisión de Equipaje Facturado, Documentado o de Bodega y para la Aviación General

Diversas tarifas son cobradas a las aerolíneas por el uso de las instalaciones del Aeropuerto Existente por parte de sus aeronaves y pasajeros. La tarifa por el servicio de aterrizaje se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por el uso de pistas, calles de rodaje, sistemas de iluminación de aproximación de pista y los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación normalizados. La tarifa por el servicio de estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque, se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por la asignación de posición y estancia en plataforma de contacto o plataforma remota, con el propósito de efectuar el ascenso y/o descenso de pasajeros, carga, correo y/o equipaje, y la utilización de señalamientos de estacionamiento y de posición, y las áreas de estacionamiento en plataforma para equipo de apoyo terrestre. La tarifa por el servicio de estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta, se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por la estancia en plataforma de contacto o plataforma remota por periodos prolongados de tiempo en los cuales no se llevará a cabo el ascenso o descenso de pasajeros, carga, correo y/o equipaje, y la utilización de señalamientos de estacionamiento y de posición. La tarifa por el servicio de abordadores mecánicos para pasajeros, se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por el uso de aerocares y pasillos telescópicos. La tarifa por el servicio de revisión a los pasajeros y su equipaje de mano, se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por el uso de equipo especializado automático y manual, arco detector de metales y explosivos, banda con monitor de rayos X u otro similar, para revisar a los pasajeros y su equipaje. La tarifa por el servicio de revisión de equipaje facturado, documentado o de bodega, se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por el uso de equipo especializado automático y manual, arco detector de metales y explosivos, banda con monitor de rayos X u otro similar, para revisar su equipaje facturado, documentado o de bodega. La tarifa por el servicio de aviación general se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, destinada a la prestación de los servicios de transporte aéreo privado comercial y transporte aéreo privado no comercial, taxis aéreos y aeronaves de estado.

En el 2016 y 2017, los ingresos generados en conjunto por el servicio aterrizaje, estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque, estacionamiento en plataforma de permanencia

prolongada o pernocta, abordadores mecánicos para pasajeros, revisión a los pasajeros y su equipaje de mano, revisión de equipaje facturado, documentado o de bodega y para la aviación general, representaron aproximadamente el 12.9% y 13.1%, respectivamente, de los ingresos por los Servicios Aeronáuticos y el 9.6% y 9.7%, respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

Manejo de Carga

Los ingresos relacionados con la carga incluyen ingresos por el arrendamiento de espacio en el Aeropuerto Existente para manejar agentes y transportistas, la tarifa por el servicio de aterrizaje de cada aeronave que lleva carga y una parte de los ingresos derivados de otros Servicios Complementarios proporcionados en relación con los servicios de carga. En el 2016 y 2017, el Aeropuerto Existente movilizó aproximadamente 483,433 y 537,263 toneladas de diversos productos, respectivamente.

Servicios No Aeronáuticos

Los ingresos por los Servicios No Aeronáuticos se dividen principalmente en los siguientes servicios: (i) Servicios Complementarios; y (ii) Servicios Comerciales. En el 2016 y el 2017 los ingresos derivados de los Servicios No Aeronáuticos representaron aproximadamente el 25.6% y 26.0% respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

Servicios Complementarios

Los ingresos por los Servicios Complementarios se derivan principalmente de los siguientes servicios: rampa (arrastre de aeronaves; recarga y descarga de aguas; limpieza interior; embarque, desembarque y acarreo de equipaje, carga y correo; embarque y desembarque de pasajeros; señaleros y aleros; suministro de energía eléctrica; lubricantes, aire pre acondicionado y avituallamiento, deshielo y anti hielo; despacho de aeronave), tráfico de documentación del pasajero, equipaje, carga y correo, suministro de combustible, seguridad y vigilancia, retiro de aeronaves inutilizadas, mantenimiento y reparación de aeronaves y conexos (servicios de grúa, neutralización de combustible, enfriamiento de frenos, etc.).

De conformidad con lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los Servicios Complementarios pueden ser prestados por el Aeropuerto Existente directamente, o por las aerolíneas para sí mismos o para otros usuarios, o por un tercero contratado por el Aeropuerto Existente. Comúnmente, estos servicios son prestados por terceros, a quienes se les cobra un porcentaje sobre los ingresos que reciben por estos Servicios Complementarios.

En el 2016 y el 2017 los ingresos derivados de los Servicios Complementarios representaron aproximadamente el 2.7% y 2.7% respectivamente, de los ingresos por los Servicios No Aeronáuticos y el 0.7% y 0.7% respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

Servicios Comerciales

Una parte importante de los ingresos del Aeropuerto Existente son sus Servicios Comerciales, los cuales incluyen el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, estacionamientos y

otros servicios. Dichas actividades dependen del tráfico de pasajeros, el gasto de los pasajeros y el diseño del edificio terminal, y los estacionamientos. Los ingresos por los Servicios Comerciales también dependen del porcentaje de tráfico de pasajeros internacionales, debido a que muchos de estos los ingresos son generados por compras en tiendas libres de impuestos (*Duty-Free*). Actualmente, el arrendamiento de áreas comerciales a aerolíneas y otros arrendatarios comerciales en el Aeropuerto Existente, representa la segunda fuente más importante de ingresos del Aeropuerto Existente.

Al 31 de diciembre de 2017, el Aeropuerto Existente cuenta con aproximadamente 630 contratos de arrendamiento, entre los cuales se incluyen restaurantes, bancos, hoteles, tiendas minoristas (incluyendo tiendas libres de impuestos), casas de cambio y arrendamiento de vehículos. El Aeropuerto Existente cobra un cargo mensual fijo o bien, un porcentaje de los ingresos brutos mensuales del arrendatario por el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, teléfonos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, y otros servicios.

El Aeropuerto Existente en adición a los Servicios Comerciales, presta el servicio de estacionamiento de vehículos y servicios de transportación terrestre. El Aeropuerto Existente cuenta con más de 6,517 cajones de estacionamiento públicos por los cuales cobra una tarifa por estacionamiento. Actualmente, los ingresos derivados del servicio de estacionamiento no están regulados, sin embargo, se podrían regular en el caso en el que la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existen condiciones de competencia efectiva. Las tarifas por estacionamiento de vehículos son cobradas en pesos.

Asimismo, el Aeropuerto Existente recibe ingresos de varios operadores de vehículos comerciales, incluyendo taxis y operadores de autobuses. Los ingresos del Aeropuerto Existente de proveedores permanentes de servicios de transporte terrestre, tales como cargos por acceso a taxis, son actividades reguladas, mientras que los cargos por acceso a autobuses, no son ingresos regulados. Los cargos por acceso son cobrados en pesos.

En el 2016 y el 2017 los ingresos derivados de los Servicios Comerciales representaron aproximadamente el 97.3% y 97.3% respectivamente, de los ingresos por los Servicios No Aeronáuticos y el 24.9% y 25.3% respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

GACM y el Nuevo Aeropuerto

GACM

GACM es una empresa de participación estatal mayoritaria constituida y existente conforme a las leyes de México. Al 31 de diciembre de 2017, la SCT es propietaria del 99.99% de las acciones y ASA del 0.01% de las acciones de GACM. GACM como titular de la Concesión del Nuevo Aeropuerto de fecha 22 de septiembre de 2014 otorgada por el Gobierno Federal a través de la SCT, tiene la responsabilidad de (i) usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados; y (ii) construir, administrar, operar y explotar el Nuevo Aeropuerto. La Concesión del Nuevo Aeropuerto tiene una vigencia de 50 (cincuenta) años a partir del inicio de operaciones comerciales

del Nuevo Aeropuerto, y la opción de prorrogar dicha vigencia por un periodo adicional de 50 (cincuenta) años.

La Concesión del Nuevo Aeropuerto, establece que GACM deberá de permanecer como una entidad de la Administración Pública Federal durante la vigencia de la Concesión del Nuevo Aeropuerto. El incumplimiento de esta condición es una causa de revocación inmediata de la Concesión del Nuevo Aeropuerto. Asimismo, la Concesión del Aeropuerto Existente establece la obligación por parte de GACM de mantener al menos el 51% del capital social de AICM durante la vigencia de la Concesión del Aeropuerto Existente.

El Nuevo Aeropuerto

En septiembre de 2014, el Gobierno Federal anunció el desarrollo y la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en la Ciudad de México diseñado para satisfacer las demandas proyectadas a largo plazo del tráfico de pasajeros y poner remedio a las limitaciones actuales de capacidad del Aeropuerto Existente. El Nuevo Aeropuerto se construirá en un sitio de aproximadamente 4,431 hectáreas, en un terreno federal localizado en límites colindantes de los Municipios de Atenco, Ecatepec de Morelos y Texcoco, en el Estado de México, a 11.4 kilómetros del centro de la Ciudad de México y sólo a 5 kilómetros al noreste del Aeropuerto Existente.



Un consorcio formado por los reconocidos arquitectos Norman Foster (Foster + Partners) y Fernando Romero (FR-EE) desarrolló el diseño arquitectónico del Nuevo Aeropuerto, el cual está inspirado en el escudo nacional de México, al tiempo que proporciona una experiencia atractiva y eficiente de pasajeros. El plan de construcción del “Lado Aire” del Nuevo Aeropuerto fue diseñado por NACO (*Netherlands Airport Consultants*), un reconocido proveedor global de servicios de planeación, diseño e ingeniería de aeropuertos, que ha participado en el desarrollo de más de 600 aeropuertos en todo el mundo, dicho plan incluye las pistas, pistas de rodaje, plataformas e instalaciones de soporte. Se espera que el Nuevo Aeropuerto esté conectado a la región circundante

por diversas conexiones, incluyendo una línea de metro, un carril especial de autobús, una terminal de autobús y diversas carreteras que conecten a las principales autopistas de México.

Se espera que el Nuevo Aeropuerto sea uno de los aeropuertos más grandes de América Latina en términos de tráfico de pasajeros y un importante centro regional. Asimismo, el Nuevo Aeropuerto tendrá una capacidad inicial de aproximadamente 55 millones de pasajeros anuales durante su fase inicial de operaciones, y aumente progresivamente hasta alcanzar 140.5 millones de pasajeros anuales para el año 2070. En su apertura, que se espera pueda ocurrir en octubre de 2020, simultáneamente con el cierre del Aeropuerto Existente, se espera que el Nuevo Aeropuerto esté compuesto por una única terminal con tres pistas triples simultáneas y 108 puertas de embarque, y en el 2070, se pretende que el Nuevo Aeropuerto alcance su capacidad máxima a través de la construcción del segundo edificio terminal, seis pistas triples simultáneas y 191 puertas de embarque.

Construcción del Nuevo Aeropuerto

Etapas de Construcción

La construcción del Nuevo Aeropuerto se realizará en cuatro etapas para optimizar los procesos, y contará con la capacidad necesaria para atender la demanda nueva estimada con cada cinco años de crecimiento en cada fase.

El desarrollo de la primera fase del Nuevo Aeropuerto está diseñado para proveer la capacidad para atender hasta 144 movimientos por hora y 855,000 operaciones anuales. La primera fase estará compuesta principalmente por lo siguiente:

- Tendrá tres pistas de despegue y aterrizaje: la pista 2, la pista 3 y la pista 6 que ofrecen operaciones totalmente independientes. Las Pistas 2 y 3 se usarán para tráfico comercial (pasajeros y carga), la Pista 6 se usará principalmente para tráfico no comercial (gobierno, presidencial, militar y aviación general) y durante las horas pico podrá absorber algunos vuelos comerciales.
- Contará con un único edificio terminal de 743,000 metros cuadrados de construcción, diseñado para que pueda acomodar la expansión incremental de las instalaciones de procesamiento y llegue a recibir 57 millones de pasajeros al año.
- Se contemplan áreas de estacionamientos y zonas de ascenso y descenso de pasajeros para recibir y abordar autobuses foráneos, autobuses urbanos, taxis y vehículos privados.
- Se prevé una plataforma de aeronaves para la terminal con un total de 119 posiciones activas, en su configuración máxima, de las cuales como mínimo 95 serán puertas de contacto.

El desarrollo de la segunda fase del Nuevo Aeropuerto está diseñado para proveer la capacidad para atender hasta 166 movimientos por hora y 986,000 movimientos anuales. La segunda fase estará compuesta principalmente por lo siguiente:

- Se construirá la pista 4, que servirá a las posiciones de aeronaves existentes en la zona de operaciones oeste y el desarrollo anticipado en la zona de operaciones este.
- Comenzará el desarrollo de una terminal satélite al norte del edificio terminal el cual contará con un transporte automatizado de pasajeros y una central para equipaje que lo conectará con el edificio terminal.
- Salas de embarque adicionales en la terminal satélite al norte del edificio terminal.
- Los estacionamientos de superficie serán ampliados gradualmente por el operador del Nuevo Aeropuerto y se anticipa que para el 2030 la relación del estacionamiento y la estructura será aproximadamente de un tercio.
- El ampliará el servicio del metro.

El desarrollo de la tercera fase del Nuevo Aeropuerto está diseñado para proveer la capacidad para atender hasta 188 movimientos por hora y 1,116,000 movimientos anuales. La tercera fase estará compuesta principalmente por lo siguiente:

- Se construirá la pista 1, que servirá a la mayoría de las posiciones de aeronaves en la zona de operaciones oeste.
- Comenzará el desarrollo de la segunda terminal, y se ampliarán el transporte automatizado de pasajeros y la central para equipaje.
- Adicionalmente, se construirá una segunda torre de control aéreo para el funcionamiento de la segunda terminal y las operaciones en las pistas 4 y 5.

El desarrollo de la fase final del Nuevo Aeropuerto está diseñado para proveer la capacidad para atender hasta 210 movimientos por hora y 1,247,000 movimientos anuales. La fase final estará compuesta principalmente por lo siguiente:

- Se contará con el funcionamiento del sistema de seis pistas que proveerán suficiente capacidad para acomodar la demanda máxima pronosticada.
- Se desarrollará la fase final del sistema de calles de rodaje perimetrales que incluirán las calles de rodaje perimetral al sur de la segunda terminal y los equipos de apoyo en tierra alrededor de la pista 5.
- Comenzará el desarrollo de un segundo satélite en la zona de operaciones este del sitio, y se ampliarán el transporte automatizado de pasajeros y la central para equipaje con el objetivo de conectar a las instalaciones de los dos edificios terminales y los dos satélites.

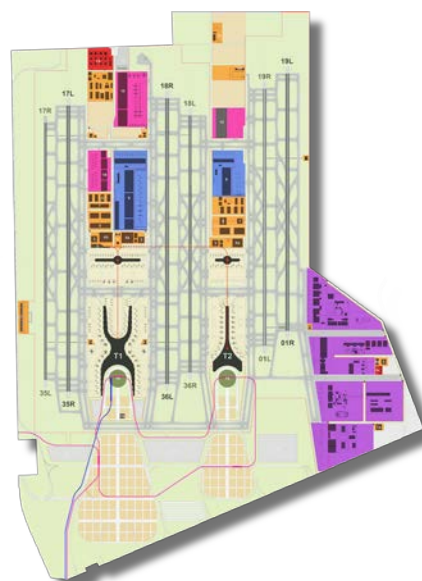
Según el calendario de construcción, se espera que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones a partir de octubre de 2020. GACM considera que a la fecha del presente Prospecto el calendario se ha cumplido de manera general, incluyendo la ingeniería para puntos críticos, asignación de contratos

de construcción, en el entendido que las obras iniciales de construcción están a tiempo para completar el Proyecto sin retrasos.

Primera Fase



Fase Final



La siguiente tabla representa una comparación entre el Aeropuerto Existente, el Nuevo Aeropuerto después su primera fase de construcción y el Nuevo Aeropuerto en pleno funcionamiento.

	Aeropuerto Existente	Nuevo Aeropuerto – Primera Fase*	Nuevo Aeropuerto Fase Final**
	(al 31 de diciembre de 2017)	(información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)	(información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)
Pasajeros por año.....	44,732,418	55,012,000 (23%)	140,449,000 (214%)
MTA por hora.....	62	106	205
MTAs por año	449,656	538,300	1,152,100
Pistas.....	2 (no simultáneas)	3 (simultáneas triples) (50%)	6 (simultáneas triples) (200%)
Puertas de embarque.....	60	108 (80%)	191 (218%)
Terreno total (hectáreas).....	769	4,431 (476%)	4,431 (476%)
Edificio terminal (m ²).....	581,953	743,000 (28%)	Sujeto a los planes de desarrollo

* Se espera que se complete para 2020, conforme a las proyecciones de 2021 del primer año de operaciones del Nuevo Aeropuerto

** Se espera que se complete para 2065, conforme a las proyecciones de 2070.

Fuente: AICM, GACM y Pronostico de Demanda Aérea, 2018.

Asimismo, al 31 de diciembre de 2017 las siguientes obras han sido concluidas: barda y camino perimetral, 48.3 kilómetros de caminos de acceso, campamento, drenaje temporal, limpieza y nivelación y la remoción de escombros; y las siguientes obras se encuentran en proceso de construcción: subestación eléctrica, pistas 2, 3 y 6, edificio terminal, torre de control, losa de cimentación del edificio terminal y del centro multimodal de transporte, supervisión de las pistas en construcción, la red de distribución de electricidad, el sistema de ayudas a la navegación, las plantas centrales de servicio, plataformas, terminal y red de distribución de combustible y el sistema de seguridad general. Durante 2018, GACM espera completar el proceso de licitación pública para 16 proyectos adicionales.

Uno de los valores clave de GACM es la transparencia, que se refleja en los mecanismos de control establecidos para la construcción del Nuevo Aeropuerto. GACM se dedica a hacer pública la información y ha publicado más de 320 contratos en su página de internet. Asimismo, GACM ha celebrado acuerdos con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y el Instituto Nacional de Transparencia, para promover las mejores prácticas en materia de contratación y fortalecer la transparencia y la rendición de cuentas. GACM también presenta regularmente licitaciones y decisiones a través de transmisiones en vivo, que incluyen un notario público, un testigo social y el contralor interno (Órgano Interno de Control).

Pronóstico de Demanda Aérea

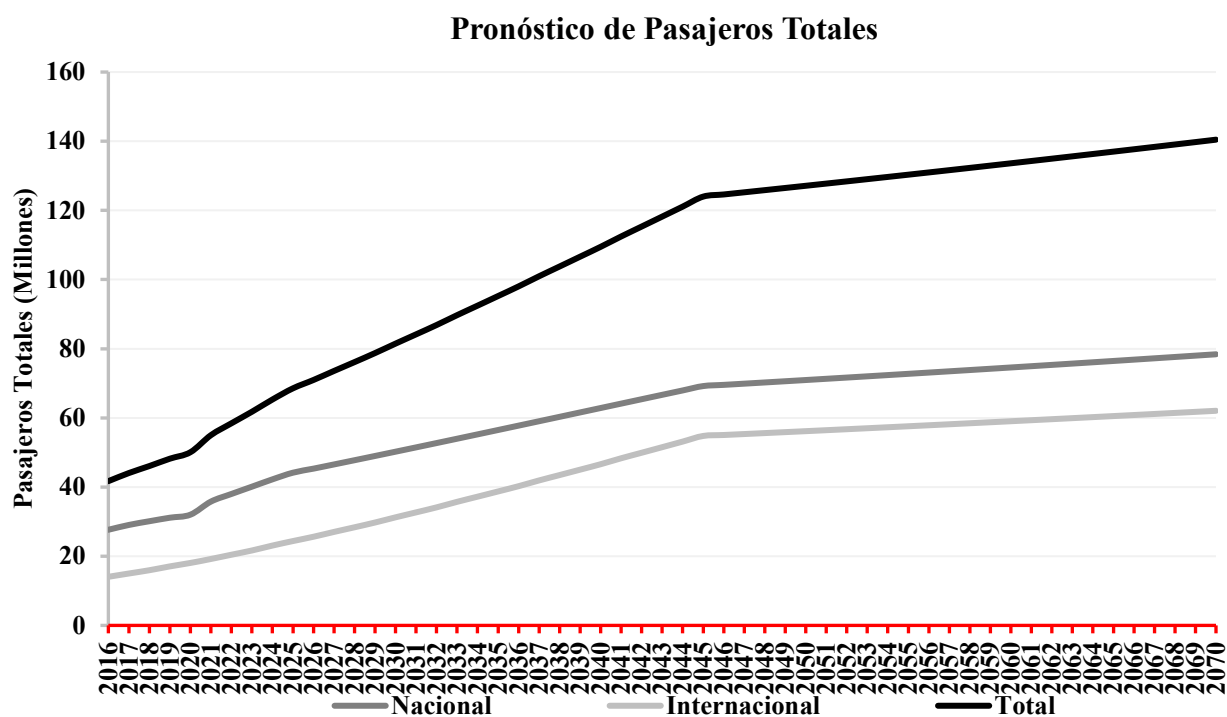
GACM contrató a Landrum & Brown, Inc. (“Landrum & Brown”), para que realizarán una evaluación independiente (el “Pronóstico de Demanda Aérea”) del tráfico de pasajeros, toneladas de carga y MTAs proyectados para el Nuevo Aeropuerto. Landrum & Brown es una reconocida empresa estadounidense de consultoría internacional en aviación comercial, enfocada en la planeación y desarrollo de soluciones aeroportuarias, habiéndose desempeñado en diversos proyectos de aeropuertos alrededor del mundo, incluyendo el Aeropuerto King Abdulaziz – Arabia Saudí, el Aeropuerto de Los Ángeles – California, el Aeropuerto de Melbourne – Australia, el Aeropuerto Shanghai Pudong – China y Aeropuerto de Dubái – Emiratos Árabes, entre otros.

Las proyecciones presentadas en el Pronóstico de Demanda Aérea, son una actualización a la evaluación independiente realizada por ARUP Group Limited de fecha 3 de septiembre de 2016 del tráfico de pasajeros proyectado para el Nuevo Aeropuerto (el “Informe de Tráfico Independiente”). En comparación con el Informe de Tráfico Independiente las proyecciones actualizadas, que se incluyen en el Pronóstico de Demanda Aérea empiezan con una base más alta del total de pasajeros basado en el volumen actual de pasajeros observados a la fecha, el cual sobrepasa la proyección presentada en el Informe de Tráfico Independiente por más del 9% (nueve por ciento). El Informe de Tráfico Independiente estimó un 2.6% de TCAP en tráfico de pasajeros total de 2016 a 2065, tomando como punto de partida el tráfico observado hasta abril de 2016, resultando en 125.4 millones de pasajeros anuales en 2065. Conforme al Pronóstico de Demanda Aérea, el tráfico total de pasajeros crecerá a una TCAP de 2.4% sobre el mismo periodo proyectado, pero tomando como punto de partida el tráfico observado a diciembre 2016 lo cual

resulta en 137 millones de pasajeros anuales en el 2065, equivalente a una diferencia de 11.6 millones con respecto a la proyección del Informe de Tráfico Independiente.

El Pronóstico de Demanda Aérea estima que aproximadamente 55 millones de pasajeros utilizarán el Nuevo Aeropuerto en el 2021, que será el primer año completo de operaciones. Se proyecta que el tráfico nacional represente cerca del 65% de los pasajeros, mientras que el otro 35% será internacional. Se estima que el tráfico de pasajeros en conexión representará 26% de pasajeros en el 2021. Asimismo, se espera que el tráfico de pasajeros en el Nuevo Aeropuerto llegue a 68.6 millones de pasajeros anuales en el 2025 y 81.5 millones en el 2030. Se proyecta que, en el 2070, el tráfico de pasajeros en el Nuevo Aeropuerto llegue a 140.5 millones de pasajeros anuales. Para mayor información, favor de revisar el Pronóstico de Demanda Aérea el cual se adjunta el presente Prospecto como Anexo I.

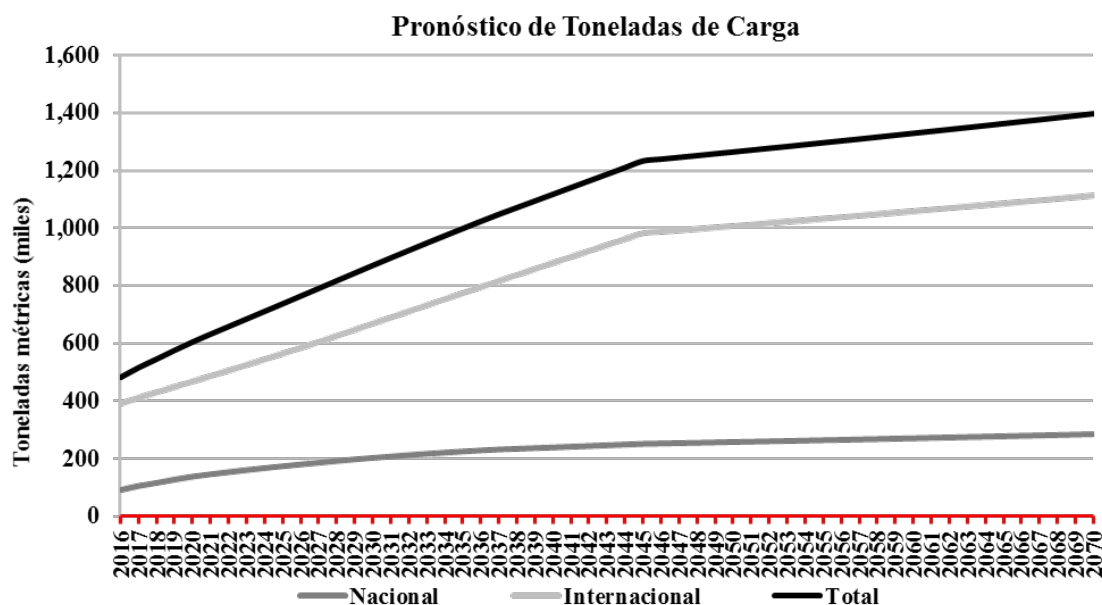
PRONÓSTICO DE PASAJEROS TOTALES (2016-2070)



Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea 2018.

El Pronóstico de Demanda Aérea proyecta que las toneladas de carga incrementen de 483,433 millones de toneladas métricas en el 2016 a 633,700 millones de toneladas métricas para el 2021 y a 1.4 millones de toneladas métricas para el 2070. Se espera que las toneladas de carga permanezcan principalmente como internacionales. La gran mayoría del tráfico de carga actual, es transportado en el compartimiento del armazón de las aeronaves comerciales de pasajeros y es improbable que cambie de estructura en el futuro.

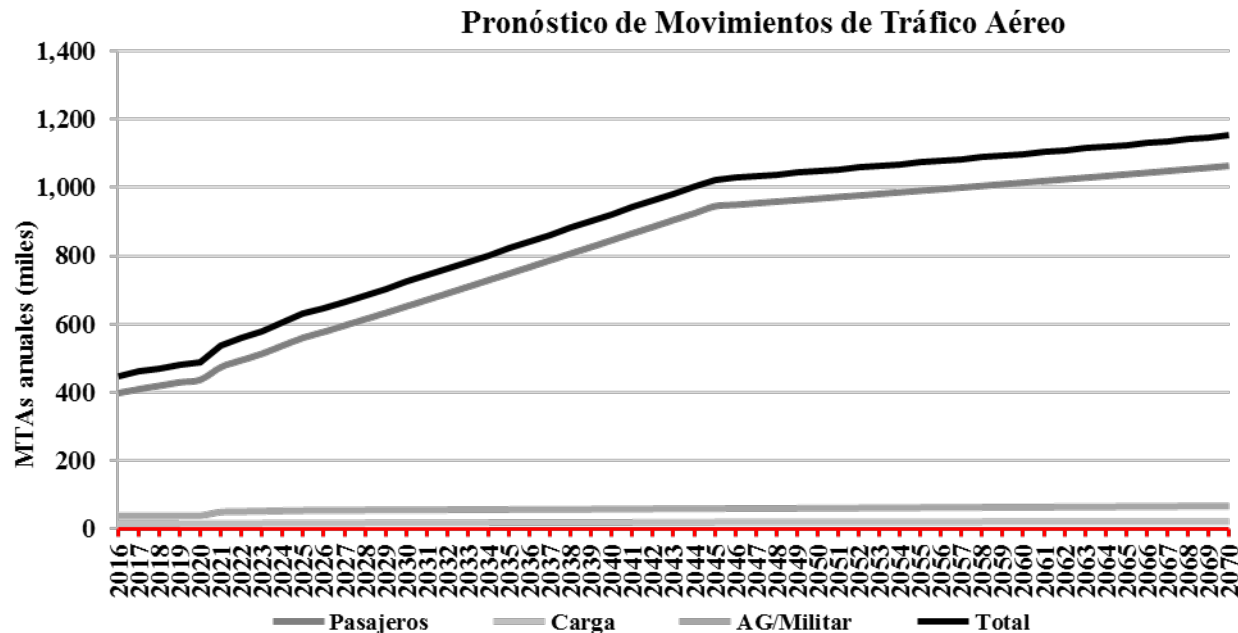
PRONÓSTICO DE TONELADAS DE CARGA (2016-2070)



Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea 2018.

Se espera que el total de MTAs se incremente de aproximadamente 448,150 millones de MTAs en el 2016 a 538,300 millones de MTAs para 2021 y cerca de 1.2 millones de MTAs para el 2070. Se proyecta que los MTAs de pasajeros se incrementen de 398,401 MTAs en el 2016 a 474,700 MTAs para el 2021 y cerca de 1.1 millones de MTAs para el 2070. Se proyecta que se incrementen todos los MTAs de carga (o transportación) de 11,724 MTAs en el 2016 a 13,900 MTAs para el 2021 y 22,600 MTAs para el 2070.

PRONÓSTICO DE MTAS ANUALES (2016-2070)



Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda de Aérea 2018.

Las proyecciones y conclusiones presentadas en el Pronóstico de Demanda Aérea son meramente ilustrativas y los resultados dependen en gran medida de diversas variables como el volumen real de tráfico. Cualquier cambio en la metodología para obtener dichas proyecciones podría resultar en cambios significativos respecto de la información aquí presentada. La información aquí presentada constituye proyecciones hipotéticas, sin que las mismas sean una representación exacta de lo que ocurre o podría ocurrir en el futuro. Nada en el presente Prospecto debe entenderse, ni interpretarse en el sentido de que dichas proyecciones son una predicción certera de lo que podría ocurrir, puesto que los resultados podrían verse afectados por diversas variables y ser distintos en la realidad. Se advierte a los inversionistas no confiar plenamente en las proyecciones y suposiciones contenidas en el Pronóstico de Demanda Aérea. Para más información, ver la Sección “3. DECLARACIONES A FUTURO” y la Sección “10. FACTORES DE RIESGO”.

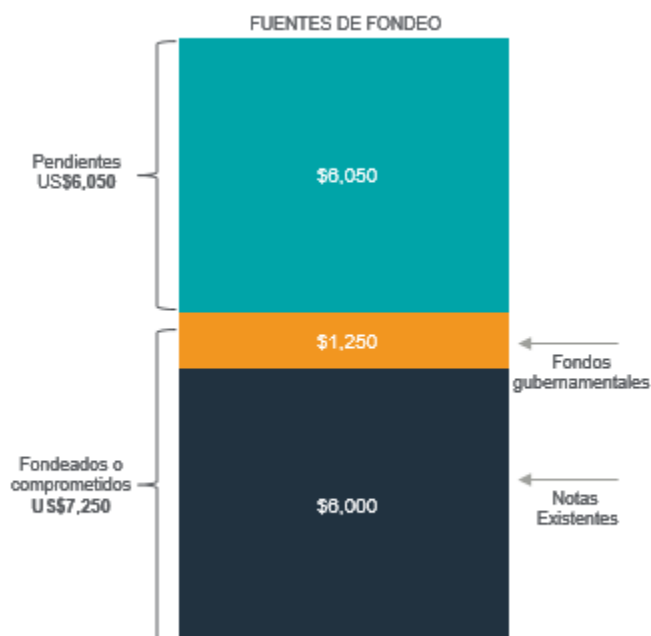
Financiamiento del Nuevo Aeropuerto

Plan de Fondeo General

El programa de construcción y el presupuesto para el Nuevo Aeropuerto, incluye los trabajos de adecuación y complementarios, y han sido preparados y actualizados de tiempo en tiempo por Parsons Corporation, en su calidad de director del Proyecto. Se estima que el fondeo total requerido para la construcción y operación inicial del Nuevo Aeropuerto sea de US\$13.3 mil millones, de los cuales aproximadamente el 36% será aportado por el Gobierno Federal a través de fondos públicos, y se espera que el 64% restante sea financiado por instituciones bancarias y a través de diversas ofertas de valores en los mercados de capitales nacionales e internacionales, incluyendo las Notas Existentes, los CBFES ofrecidos en el presente Prospecto, y a través de préstamos

bancarios. Un incremento adicional en la TUA se traduciría aún más en una fuente adicional de financiamiento.

El siguiente diagrama resume el plan de fondeo para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto, el cual incluye las aportaciones de fondos federales por parte del Gobierno Federal:



Cada año, el Gobierno Federal aprueba un presupuesto federal de gasto público (el “PEF”), en el cual se incluyen los fondos asignados a GACM para la construcción del Nuevo Aeropuerto. Los presupuestos de las entidades de participación estatal mayoritaria se formularán a partir de sus programas anuales, los cuales contendrán una descripción detallada de sus objetivos, metas y unidades responsables de su ejecución. El 15 de diciembre de 2017, el Congreso de la Unión aprobó las contribuciones federales que se realizarán en 2018, para la construcción del Nuevo Aeropuerto. La aprobación del Congreso de la Unión para los años siguientes debe realizarse cada año. Para mayor información consultar la Sección “20. OPERACIÓN DE AEROPUERTOS”.

Al 31 de diciembre de 2017, las contribuciones del Gobierno Federal para el desarrollo del proyecto del Nuevo Aeropuerto suman en total la cantidad de \$17,141.9 millones de Pesos.

Estructura Financiera Existente

Durante el 2016 y 2017, el Fideicomiso Emisor TUA llevó a cabo una emisión de bonos verdes por un monto total de US\$6 mil millones de dólares en notas garantizadas preferentes (las “Notas Existentes”). Las Notas Existentes incluyen US\$1 mil millones de notas garantizadas preferentes pagaderas al 2026, US\$ 1 mil millones de notas garantizadas preferentes pagaderas al 2028, US\$ 1 mil millones de notas garantizadas preferentes pagaderas al 2046 y US\$3 mil millones de notas garantizadas preferentes pagaderas al 2047. Las Notas Existentes están estructuradas como una bursatilización de derechos de cobro de TUA derivado de la operación del Aeropuerto Existente,

y el inicio de operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, sin recurso en contra del Gobierno Federal o los fideicomitentes del Fideicomiso Emisor TUA.

El Aeropuerto Existente y en su caso del Nuevo Aeropuerto, cedieron onerosamente al Fideicomiso Emisor TUA a través de la celebración de ciertos Convenios de Cesión de Derechos de fecha 29 de octubre de 2014, a cambio de una contraprestación por dichas cesiones onerosas los derechos. A su vez, el Fideicomiso Emisor TUA cedió derechos que se mencionan a continuación al Fideicomiso de Garantía TUA, para garantizar y servir como fuente de pago del financiamiento obtenido por el Fideicomiso Emisor TUA para el pago de las contraprestaciones de GACM y AICM por las cesiones onerosas.

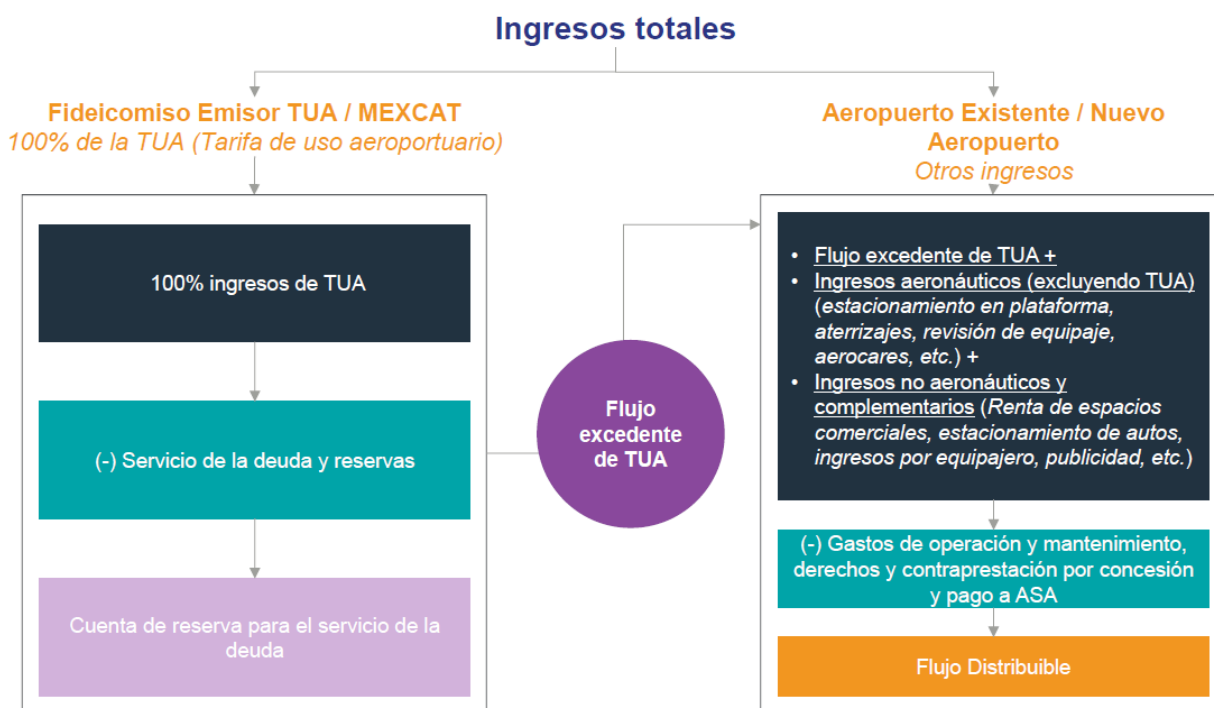
- (i) El derecho al cobro de la TUA por el uso del Aeropuerto Existente, y una vez que inicie operaciones, por el uso del Nuevo Aeropuerto;
- (ii) El derecho a cobrar y/o a recibir las sumas pagaderas por cualquier indemnización que derive de cualquier expropiación y el derecho a recibir cualquier indemnización conforme a los contratos de cesión;
- (iii) El derecho a recibir cualquier cantidad derivada de las pólizas de fianza constituidas a favor de AICM para garantizar el pago de la TUA por parte de ciertas aerolíneas; y
- (iv) El derecho a recibir cualquier cantidad derivada de las pólizas de seguro del Aeropuerto Existente y en su caso, del Nuevo Aeropuerto.

Hasta que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones, este esquema de financiamiento y la capacidad de amortización del Fideicomiso Emisor TUA se basan principalmente en los flujos de efectivo generados por el derecho al cobro de la TUA en el Aeropuerto Existente. Una vez que inicie de operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, los flujos de efectivo generados por el derecho al cobro de la TUA reemplazarán a los flujos de efectivo generados por el derecho al cobro de la TUA del Aeropuerto Existente, los cuales son la única fuente de fondeo para el pago de la deuda del Fideicomiso Emisor TUA.

Los derechos de los tenedores del endeudamiento del Fideicomiso Emisor TUA están sujetos a las disposiciones establecidas en el convenio entre acreedores de fecha 29 de septiembre de 2016, y modificado el 20 de septiembre de 2017, celebrado entre el Fideicomiso Emisor TUA, el fideicomisario de cada una de las Notas Existentes actuando en representación y para el beneficio de los tenedores de las Notas Existentes, HSBC Bank USA, National Association como agente administrativo, Citibank, N.A., como agente de garantías en el extranjero y agente entre acreedores, Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria como agente de garantías nacional y Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero como fiduciario bajo el Fideicomiso de Garantía TUA (el “Convenio entre Acreedores”).

Conforme al convenio entre acreedores y los contratos que rigen la deuda existente del Fideicomiso Emisor TUA, el Fideicomiso Emisor TUA puede incurrir en deuda garantizada preferente adicional sujeto a ciertas condiciones (tales como cumplimiento con ciertos factores financieros) en una base *pari passu* con su endeudamiento existente y futuro, incluyendo cualquier endeudamiento bajo las Notas Existentes. El endeudamiento existente y futuro del Fideicomiso

Emisor TUA será garantizado por los flujos provenientes principalmente por el derecho al cobro de la TUA y todos sus acreedores garantizados tendrán derecho a compartir de forma proporcional con los tenedores de las Notas Existentes cualesquier ingresos generados por los flujos provenientes principalmente por el derecho al cobro de la TUA.



Cascada de Pagos conforme al Fideicomiso de Garantía TUA

De conformidad con el Fideicomiso de Garantía TUA, el fiduciario del Fideicomiso de Garantía TUA deberá de llevar a cabo la administración del patrimonio del Fideicomiso de Garantía TUA, mientras que AICM gestionará la facturación y cobranza de la TUA frente a las aerolíneas respectivas. Con los recursos derivados de la administración de las cuentas del Fideicomiso de Garantía TUA, el Fiduciario realizará los pagos que se requieran bajo las Notas Existentes de acuerdo con el siguiente orden de prelación:

Primera, al pago del impuesto al valor agregado respecto de la TUA cobrada a los pasajeros;

Segunda, en el último día hábil de cada mes calendario, el Fiduciario deberá de cubrir los costos operativos, los cuales están compuestos por los honorarios y gastos pagaderos a al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía TUA, así como cualesquier pagos adeudados al Fiduciario y cualesquiera otros gastos y costos directamente relacionados con la estructura del financiamiento, incluyendo las comisiones y gastos del Fideicomiso Emisor TUA y del Fideicomiso de Garantía TUA;

Tercera, en cualquier día hábil, a prorrata, (i) al pago de cualesquier obligaciones adeudadas en ese momento a cualquier parte garantizada conforme al Fideicomiso de Garantía TUA, (ii) el pago de cualesquier obligaciones adeudadas a cualquiera de las partes garantizadas.;

Cuarta, en el último día hábil de cada mes calendario, a prorrata, para realizar un pago parcial a las cuentas de provisión para el servicio de la deuda de cada tipo de deuda garantizada incurrida por el Fideicomiso Emisor TUA (incluyendo cuentas de provisión para el servicio de la deuda con respecto a las Notas Existentes y cualquier deuda adicional futura);

Quinta, en el último día hábil de cada mes calendario, a prorrata, para realizar un pago a las cuentas de reserva de servicio de la deuda de cada tipo de deuda garantizada incurrida por el Fideicomiso Emisor TUA (incluyendo cuentas de provisión para el servicio de la deuda con respecto a las Notas Existentes y cualquier deuda adicional futura) a fin de restaurar cualquier deficiencia en las mismas, a dicha Fecha de Transferencia de Fondos;

Sexta, en el último día hábil de cada mes calendario, a prorrata, para realizar un pago a las cuentas de provisión para el servicio de la deuda de cada tipo de deuda garantizada incurrida por el Fideicomiso Emisor TUA (incluyendo cuentas de provisión para el servicio de la deuda con respecto a las Notas Existentes y cualquier deuda adicional futura), equivalente a cualquier pago del servicio de la deuda pagadero en dicha Fecha de Transferencia de Fondos, menos las cantidades depositadas en las respectivas cuentas de provisión para el servicio de la deuda;

Séptima, en cualquier día hábil, en la medida en que el Fideicomiso Emisor TUA tenga que hacer un prepago obligatorio de acuerdo con su deuda garantizada (incluyendo conforme a las Notas Existentes, ante el acontecimiento de ciertos eventos de expropiación o pérdida de una Concesión), los fondos que permanezcan después de hacer todos los pagos de acuerdo con el orden de prelación Primera a la Sexta anteriores, junto con cualquier compensación pagada por el Gobierno Federal con respecto a las Concesiones, se utilizarán, a prorrata, al pago de prepagos obligatorios de su deuda garantizada de acuerdo con sus respectivos términos;

Octava, en cualquier día hábil, en la medida en que el Fideicomiso Emisor TUA haya elegido realizar un prepago voluntario, a prorrata, al pago de dicho prepago voluntario con respecto a toda su deuda garantizada (incluyendo las Notas Existentes y cualquier deuda adicional futura);

Novena, siempre y cuando no haya ocurrido y continúe un evento de incumplimiento probable o un evento de incumplimiento, u ocurra después de haber realizado el depósito correspondiente, el último día de cada mes calendario, el Fiduciario realizará al pago de gastos de capital denominados en pesos/ dólares a ser pagados en o antes de la siguiente fecha de pago, al Fideicomiso Emisor TUA u otras personas por los trabajos necesarios para remediar el hundimiento de la Terminal 2 del Aeropuerto Existente de conformidad con un cierto reporte de 2014;

Décima, siempre y cuando no haya ocurrido y continúe un evento de incumplimiento probable o un evento de incumplimiento, u ocurra después de haber realizado el depósito correspondiente, el último día de cada mes calendario, el Fiduciario depositará al Fideicomiso Emisor TUA un monto equivalente a Ps.42.5 millones (según se ajuste por la inflación a partir del 7 de octubre de 2015), para cubrir gastos de operación y mantenimiento del Aeropuerto Existente; y

Décima Primera, siempre y cuando no haya ocurrido y continúe un evento de incumplimiento probable o un evento de incumplimiento, en cualquier día hábil que ocurra dentro de los 30 (treinta) días hábiles después de cualquier fecha trimestral (el último día hábil de cada mes de enero, abril, julio y octubre de cada año), se deberá de transferir al Fideicomiso Emisor TUA o a cualquier otra persona que indique el Fideicomiso Emisor TUA, cualquier pago restringido que se permita pagar en dicha fecha.

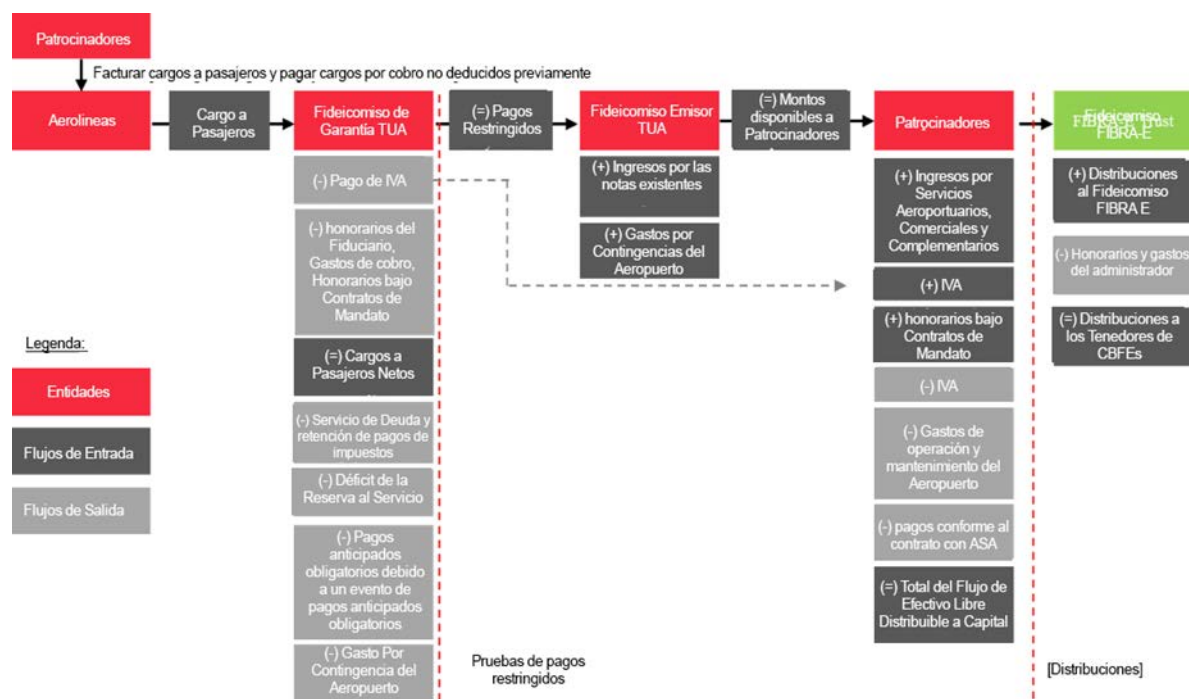
Con sujeción a los términos del convenio entre acreedores, ante el acontecimiento de un caso de incumplimiento bajo la deuda garantizada del Fideicomiso Emisor TUA, incluyendo cualquier serie de Notas Existentes, cualquier saldo en las cuentas del Fideicomiso de Garantía TUA, cualquier producto del ejercicio de cualesquier derechos o recursos respecto de la Garantía y cualquier compensación recibida del Gobierno Federal con respecto a las Concesiones, se utilizarán para pagar en su totalidad toda la deuda garantizada pendiente de pago del Fideicomiso Emisor TUA y cualesquier otras obligaciones garantizadas conforme a los documentos del financiamiento correspondientes.

Pagos Remanentes de TUA

De acuerdo con las Notas Existentes, ciertas condiciones se tienen que cumplir para que el Fideicomiso Emisor TUA reciba pagos restringidos al final de la cascada, incluyendo las siguientes:

- (i) su índice de cobertura del servicio de la deuda debe ser de al menos de 1.15 a 1.00 para la fecha trimestral que termina en dicha fecha y para los cuatro periodos trimestrales consecutivos que terminan en dicha fecha;
- (ii) ningún caso de incumplimiento potencial o caso de incumplimiento deberá haber ocurrido y continuar bajo su deuda garantizada (incluyendo las Notas Existentes y cualquier deuda adicional futura);
- (iii) no deberá haber deficiencia alguna en las cuentas de reserva del servicio de la deuda en virtud de las Notas Existentes y cualquier otro contrato que se celebre respecto de deuda adicional; y
- (iv) el pago restringido esté permitido por y cumpla con todos los requisitos conforme a la deuda garantizada incurrida por el Fideicomiso Emisor TUA (incluyendo las Notas Existentes y cualquier deuda adicional futura), respecto de pagos restringidos.

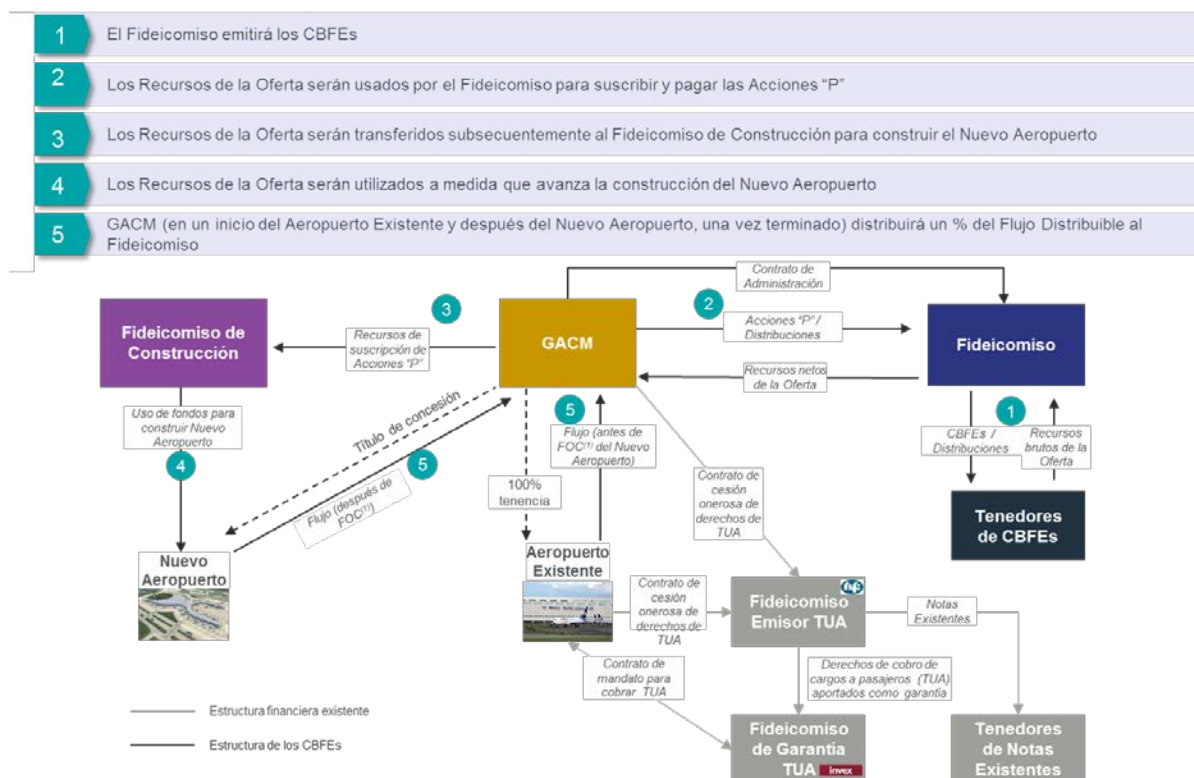
Por lo tanto, los Patrocinadores (y el Fideicomiso Emisor) recibirán cualquier cantidad residual de estos ingresos únicamente después de que todos los gastos del financiamiento adeudados hayan sido pagados y las demás condiciones hayan sido satisfechas por el Fideicomiso Emisor TUA:



En 2016 y 2017, el Fideicomiso de Garantía TUA distribuyó excedentes de TUA al Fideicomiso Emisor TUA por un total de Ps. 6,161.3 y Ps. 5,710.6 millones de pesos, respectivamente, como gastos contingentes de los aeropuertos y pagos restringidos bajo esta estructura de financiamiento, de conformidad con las restricciones y prioridades de pago establecidas en el Fideicomiso de Garantía TUA, representando 81.2% y 68.2% de los ingresos consolidados de GACM derivados de TUA del Aeropuerto Existente en 2016 y 2017, respectivamente. Se espera que los pagos restringidos para el año actual y los siguientes se vean disminuidos como resultado de la oferta de las notas garantizadas preferentes pagaderas al 2028 y las notas garantizadas preferentes pagaderas al 2047 emitidas en septiembre de 2017 y pudieran verse afectados por cualquier aumento futuro de la deuda del Fideicomiso Emisor TUA. Se sugiere consultar la Sección “16. COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN”.

Estructura de financiamiento y corporativa

El diagrama siguiente presenta la estructura corporativa y de financiamiento de GACM y AICM, después de la emisión de los CBFES:



1. El Fideicomiso emite CBFEs para que sean suscritos a través de la Oferta Global.

2. La Asamblea de Accionistas de GACM aprueba un aumento de capital a través de la emisión de Acciones "P", las cuales serán suscritas por el Fideicomiso y pagadas con los recursos de la Oferta Global.

3. Los recursos que obtenga GACM con motivo de la suscripción y pago de las Acciones "P" serán transferidos al Fideicomiso de Construcción para llevar a cabo la construcción y desarrollo del Nuevo Aeropuerto.

4. En cumplimiento a los fines del Fideicomiso de Construcción, este destinará los recursos para cubrir los costos, gastos, comisiones, honorarios y demás adeudos relacionados con la planeación, diseño y construcción del Nuevo Aeropuerto, y en su caso sus obras complementarias.

5. Una vez que inicie operaciones el Nuevo Aeropuerto, GACM repartirá el Flujo Distribuible al Fideicomiso, quien a su vez lo distribuirá entre los Tenedores.

Fortalezas

Los CBFEs cuentan con características atractivas para los potenciales inversionistas entre las cuales se incluyen.

- La fuente principal de pago de las Distribuciones que se realizarán a los Tenedores de los CBFEs, será a través de las Distribuciones de Capital que realice GACM al Emisor. Estas

Distribuciones vendrán, inicialmente del Flujo Distribuible proveniente del Aeropuerto Existente que ha sido operado satisfactoriamente durante varias décadas, y subsecuentemente, del Nuevo Aeropuerto, una vez que este inicie operaciones. El Emisor, en su calidad de Tenedor de las Acciones “P” de GACM, tendrá derecho al Rendimiento Objetivo del 10.0% real, es decir en términos de UDIS. A partir de enero de 2021, la FIBRA E recibirá un porcentaje incremental del Flujo Distribuible del Aeropuerto Existente, y en su lugar, del Nuevo Aeropuerto una vez que comience operaciones, hasta lograr el Rendimiento Objetivo, o hasta el evento de una Amortización Anticipada a través de un pago en efectivo, o de la entrega de acciones de GACM ante una eventual OPI.

- La fórmula para el cálculo del Flujo Distribuible aísla al Emisor del riesgo de capex de expansión y de cualquier Aprovechamiento Presupuestal.
- Los CBFES proporcionan sus Tenedores un acceso a la potencial OPI de GACM en caso de que GACM decida amortizar anticipadamente las Acciones “P” a través de una Opción de Amortización en Acciones.
- A partir del 2026 y hasta el 2030 y en caso que ocurra una Causa de Aceleración Obligatoria, el porcentaje del Flujo Distribuible pagadero a la FIBRA E, se incrementará cada año en 200 puntos base de 39% hasta llegar a un porcentaje de 49%. Estos aumentos incentivan a GACM a alcanzar el Rendimiento Objetivo lo antes posible.
- El Emisor tendrá ciertos derechos corporativos en su calidad de titular de las Acciones “P” de GACM incluyendo el derecho de voto sobre ciertas Decisiones Materiales de GACM, y la facultad de nombrar 2 (dos) miembros del Consejo de Administración de GACM. Cada 10% (diez por ciento) de tenencia en CBFES otorgará el derecho a designar a un miembro del Comité Técnico del Fideicomiso. Además, las Acciones “P” serán votadas por el Comité de Conflictos del Fideicomiso, formado solamente por miembros Independientes. Para mayor información revisar la Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”.
- En caso que GACM lleve a cabo una OPI dentro de los 2 (dos) años siguientes a la fecha en la que haya ejercido la Opción de Amortización en Efectivo o a la Fecha de Amortización en caso de Amortización por Rendimiento Objetivo, las personas que hayan estado registradas como titulares de las Acciones “P” en el libro de registro de acciones de GACM a la fecha de dicha amortización, tendrán el derecho de suscribir y pagar hasta el 20% de todas las acciones ofrecidas dentro de dicha OPI y al precio de la misma. Para mayor información revisar la Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”.
- Los Tenedores de los CBFES tendrán determinados beneficios fiscales de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra E, tales como, la no retención de la tarifa del 10.0% adicional en dividendos o ganancias distribuidas.

La inversión de los Tenedores en los CBFES involucra ciertos riesgos. Para mayor información en relación a los riesgos de los CBFES consultar la Sección “10. FACTORES DE RIESGOS”.

Activo altamente estratégico para la nación como la principal entrada de transporte a México.

Como puerta de entrada a México, la operación del Aeropuerto Existente y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto son fundamentales para el objetivo del Gobierno Federal de fomentar de manera proactiva el crecimiento económico mediante el desarrollo de infraestructura y el crecimiento de los viajes nacionales e internacionales desde y hacia México.

México es la décima quinta economía más grande en el mundo y la segunda más grande en Latinoamérica. En 2016, México tuvo un PIB nominal de US\$1,046 miles de millones y un PIB (a una “PPA”) per cápita de US\$17,274.82 de acuerdo con el Banco Mundial. En los últimos años, la economía de México se ha visto beneficiada por la atracción de altos niveles de inversión extranjera debido a su sólida posición competitiva, resultado de una favorable ubicación geográfica, costos de mano de obra competitivos, una fuerza laboral relativamente joven y altamente calificada y una red de infraestructura desarrollada y en constante mejora con 85 aeropuertos operando, 117 puertos marítimos, 26,727 kilómetros de vías férreas y más de 390,000 kilómetros de carreteras.

El Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México se beneficia de una ubicación privilegiada. La Ciudad de México, la capital del país es la séptima zona metropolitana más grande en el mundo con una población estimada de 21 millones en el 2016, lo cual representa aproximadamente el 17.6% de la población total de México de acuerdo con las Naciones Unidas. La Ciudad de México es el epicentro político, cultural, económico y financiero del país, sede del gobierno federal, una diversa y rica variedad de sitios históricos famosos a nivel mundial, un dinámico entorno empresarial con la mayoría de las más grandes y prominentes empresas a nivel mundial. Consecuentemente, la Ciudad de México tuvo en 2016 un PIB nominal de \$3,197.4 (US\$171.4) miles de millones, o aproximadamente 17.0% del PIB total de México, según el INEGI.

El Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México ha sido y será impulsado, en parte, por la sólida posición de México como uno de los destinos turísticos más importantes en el mundo. De acuerdo con la Secretaría de Turismo de México, aproximadamente 29.8 millones de turistas visitaron la Ciudad de México, en 2017. De acuerdo con la Organización Mundial de Turismo, en el 2016 México obtuvo la octava posición entre los países a nivel mundial en términos de visitantes extranjeros y calificó en primer lugar en términos de visitantes extranjeros viajando a América Latina y el Caribe. La fortaleza de México como destino turístico surge de sus recursos naturales y culturales y de una red de infraestructura turística bien desarrollada entre varios destinos. La Ciudad de México es en sí un destino turístico principal dada su rica herencia cultural, incluyendo museos de clase mundial, monumentos coloniales y sitios arqueológicos. El Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, como un activo nacional clave, continuará fomentando el crecimiento del turismo en el país.

El Aeropuerto Existente es el aeropuerto más grande e importante en México en función de tráfico de pasajeros. En 2017, representó alrededor del 33.0% del total del tráfico de pasajeros en todos los aeropuertos mexicanos, lo cual es 1.9 veces el tráfico del aeropuerto de Cancún, el segundo aeropuerto más grande en México. En promedio, más de 122,500 pasajeros utilizaron diariamente el Aeropuerto Existente en el 2017, lo cual representa 44.7 millones de pasajeros durante el año. Adicionalmente, la ubicación geográfica de la Ciudad de México hace que su aeropuerto sea el

hub más atractivo, tanto para el tráfico de pasajeros nacionales como para internacionales, ya que brinda fácil acceso desde y hacia 56 destinos internacionales (30 en los Estados Unidos y Canadá, 17 en América Latina, 8 en Europa y 1 en Asia) y 53 destinos nacionales, representando un papel esencial en la red de transporte del país.



Asimismo, el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México es vital para el desarrollo económico de México como generador de un número importante de empleos directos e indirectos. Si bien el

Aeropuerto Existente genera actualmente alrededor de 1,200 empleos directos, el Nuevo Aeropuerto es una fuente de empleo para aproximadamente 2,000 personas trabajando en el desarrollo y la construcción del Proyecto, más aproximadamente 160,000 empleos indirectos. Se espera que el Nuevo Aeropuerto, en su máxima etapa de desarrollo, genere alrededor de 450,000 empleos directos e indirectos.

Clara y sólida trayectoria de crecimiento de pasajeros e ingresos regulados diversificados entre diferentes perfiles de pasajeros y diversas aerolíneas.

El Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México tiene un perfil equilibrado de tráfico de pasajeros con una exposición a diversas aerolíneas y tarifas reguladas competitivas que han absorbido los efectos de estacionalidad y los ciclos económicos que afectan el tráfico de turismo y otras regiones y sectores específicos en México.

Entre 2010 y 2017, el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente incrementó a una TCAC de 9.2%, con un incremento en el tráfico de pasajeros internacionales y nacionales a una TCAC de 9.1% y 9.3% respectivamente, muy por encima del crecimiento promedio del PIB de México de 2.6%. En 2017, el Aeropuerto Existente tuvo una combinación de 64.8% de pasajeros nacionales y 35.2% de pasajeros internacionales. La TUA Nacional e Internacional aumentaron a una TCAC del 9.9% y 22.5% entre 2014 y 2018.

Los ingresos aeronáuticos (excluyendo la TUA), compuestos en su mayor parte por tarifas de aterrizaje y estacionamiento para aviones, se diversifican entre una combinación de hub y aerolíneas extranjeras y regionales de bajo costo, y aumentaron a un rango de 13.1% entre 2016 y 2017. Al 31 de diciembre de 2017, en el Aeropuerto Existente operaban 30 aerolíneas de pasajeros que conectan a la Ciudad de México con 109 destinos nacionales e internacionales en América Latina, Norteamérica, Europa y Asia. Aeroméxico (junto con su aerolínea regional, Aeroméxico Connect), Interjet y Volaris, las aerolíneas nacionales más grandes en México en términos de pasajeros, ofrecen el número más variado de rutas desde y hacia el Aeropuerto Existente y usan el Aeropuerto Existente como su hub principal. El Aeropuerto Existente también tiene una importante presencia de aerolíneas extranjeras prominentes, tales como Lufthansa, United Airlines, Delta Airlines, Air France, ANA, British Airways, Iberia, Avianca, Latam y Copa Airlines, y sirve de hub para la alianza de aerolíneas SkyTeam. GACM espera que los ingresos aeronáuticos (excluyendo la TUA) incrementen cuando abra el Nuevo Aeropuerto, considerando que el Aeropuerto Existente tuvo 62 MTAs por hora y 449,656 MTAs por año, al 31 de diciembre de 2017, mientras que se espera que el Nuevo Aeropuerto tenga 106 MTAs por hora y 538,300 MTAs por año, respectivamente, durante su primera etapa de operaciones.

Atractivo potencial de crecimiento para el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México respaldado por sólidos fundamentos macroeconómicos y demográficos.

GACM considera que el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México continuará beneficiándose de los sólidos fundamentos macroeconómicos y demográficos de México, de un sector de transporte aéreo con baja penetración como alternativa de transporte para la población vs el transporte en autobús, de un dinámico panorama comercial en la Ciudad de México y de un sector de turismo prometedor tanto en la Ciudad de México como en el resto del país.

De acuerdo con The Economist Intelligence Unit, se estima que la economía de México crezca 2.1% y 2.4% en 2018 y 2019, respectivamente, respaldado por una saludable demanda nacional privada y los efectos de un mayor crecimiento internacional. Durante los últimos 15 años, México se ha beneficiado de un entorno macroeconómico estable resultado de políticas monetarias, fiscales y de deuda conservadoras.

Asimismo, derivado del sólido entorno macroeconómico, se espera que México se beneficie de dinámicas demográficas favorables. En 2015, México tuvo una población estimada de 119.5 millones, la cual se espera que aumente un 6.3% para 2020 (en comparación con el 3.7% en Brasil y el 4.1% en los Estados Unidos), de los cuales se espera que un 65.8% esté por debajo de la edad de 40, según el Consejo Nacional de Población. Además, México tiene una clase media en crecimiento y un PIB per cápita al alza, lo cual conlleva a un aumento natural en la demanda de transporte aéreo, tanto para viajes de negocio como para viajes de placer. Durante el periodo 2010 - 2016, el PIB per cápita de México ha crecido a una TCAC del 2.7%, mientras que el desempleo ha bajado al 3.4% en enero de 2018, de acuerdo con el INEGI.

El sector de transporte aéreo en México ha mostrado un fuerte crecimiento desde principios de los noventa, arrojando una TCAC de 5.7% de 1995 a 2016, en comparación con una TCAC de 5.4% para el PIB de México para ese mismo periodo, a pesar de las tres crisis económicas a las que se enfrentó el sector en 1994, 2001 y 2008, según la Cámara Nacional de Aerotransportes y el Banco Mundial. Un factor que ha contribuido al fuerte crecimiento en la demanda de transporte aéreo es la transición de transporte por autobús al transporte por avión, junto con un entorno económico más favorable y reducciones al costo del transporte aéreo, propiciado en parte por aerolíneas de bajo costo. Si bien el negocio de transporte terrestre ha crecido 1.0 veces la tasa de crecimiento del PIB, el transporte aéreo ha superado de manera constante al PIB a 1.4x durante los últimos 10 años, de acuerdo con el INEGI.

Considerando los niveles actuales de penetración de viajes por avión en México, GACM espera que el sector continúe su sólida expansión en los próximos años. No obstante, su reciente estabilidad económica, México ha estado por debajo de otros países con tan solo 0.19 vuelos nacionales per cápita. Comparando a México con otros mercados emergentes, si bien en 2015 México tuvo un PIB per cápita de 51.3%, 58.5% y 13.3% por encima de Colombia, Sudáfrica y China, respectivamente, en el mismo periodo, los vuelos nacionales per cápita en México estuvieron 23.2% por debajo de Colombia, 23.6% por debajo de Sudáfrica y 19.6% por debajo de China. Se espera que los vuelos per cápita en México aumenten 17% para el 2022, de acuerdo con las proyecciones de Euromonitor y BMI Research.

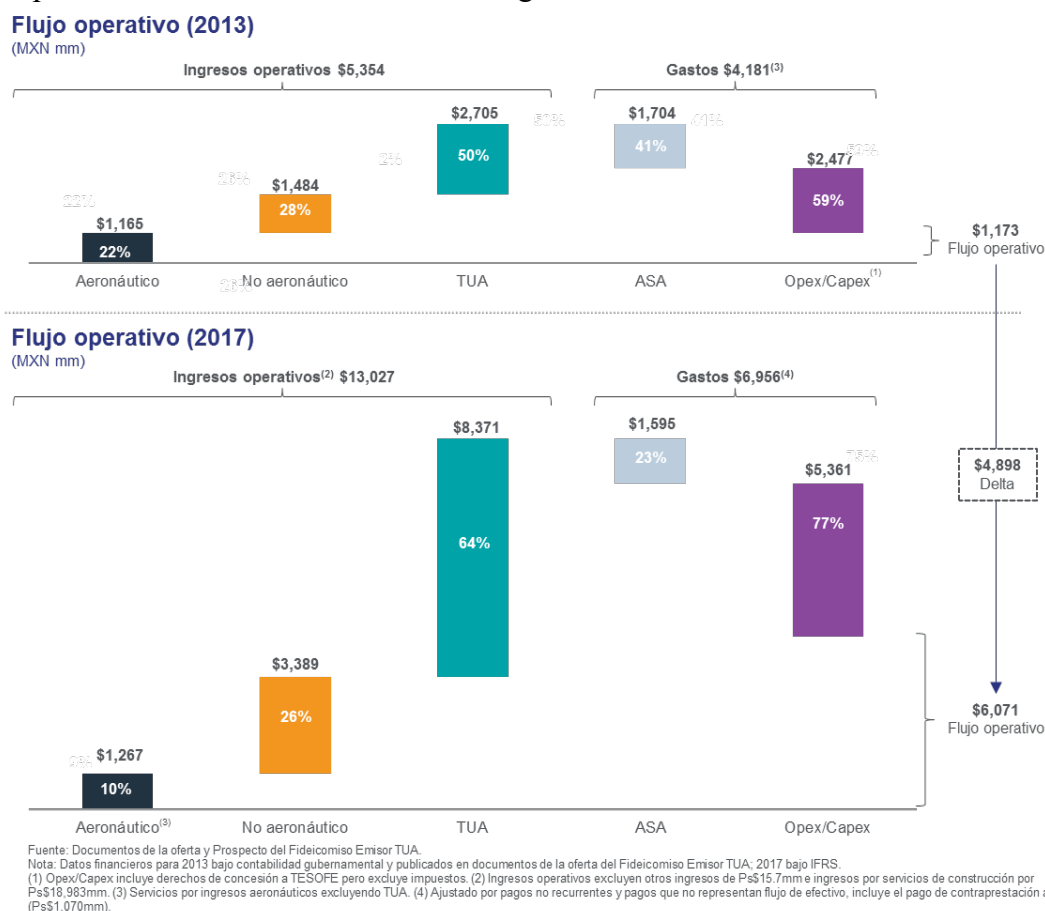
Actualmente, el Turismo es un factor clave de la economía mexicana y una fuente importante de divisas, jugando un papel clave en el crecimiento del sector de transporte aéreo de México. Se espera que el sector de turismo en México crezca a una TCAC del 3.0% para el 2027, de acuerdo con el Consejo Mundial de Viaje y Turismo (*World Travel and Tourism Council*).

Sólida generación de UAFIDA con amplio potencial para aumentar los ingresos por los Servicios No Aeronáuticos

La generación de UAFIDA del Aeropuerto Existente se ha potencializado con la implementación de diversas iniciativas estratégicas, entre las que destacan el aumento en la TUA Nacional e

Internacional, la renegociación del Contrato de Prestación de Servicios con ASA, la renegociación de la gestión de espacios comerciales con Inmobiliaria FUMISA y la reconfiguración de ciertos espacios comerciales, que se han implementado desde el 2014 a la fecha, conllevando a un margen de UAFIDA ajustado de aproximadamente 54.8% en 2017.

La gráfica a continuación muestra el aumento que ha habido en el flujo operativo de GACM a raíz de la implementación de las iniciativas estratégicas antes mencionadas:



En el 2017, el Aeropuerto Existente recibió 26.0% de sus ingresos anuales de ingresos no aeronáuticos, de los cuales los Ingresos por servicios Comerciales representaron el 97.3%, y otros ingresos representaron el 2.7%. A 2017, el Aeropuerto Existente opera aproximadamente 164,000m² de espacio comercial, de las cuales aproximadamente el 96.3% de dicha superficie se encuentra ocupada. En dicha superficie, cuenta con 924 locales comerciales, y tiene celebrados 630 contratos de arrendamiento mientras que 77 locales están desocupados. Derivado de diversas iniciativas como la reconfiguración de ciertos espacios comerciales y la renegociación de ciertos contratos de arrendamiento, los ingresos no aeronáuticos por pasajero en el Aeropuerto Existente, han aumentado de \$72 en el 2016 a \$76 en el 2017. GACM considera que existe potencial adicional para eficientizar aún más dichos espacios comerciales y contratos de arrendamiento del Aeropuerto Existente. Más aun, GACM considera que otros ingresos no aeronáuticos tales como

estacionamiento de vehículos y publicidad, pueden potencializarse aún más para seguir mejorando la rentabilidad del Aeropuerto Existente.

Se espera que el Nuevo Aeropuerto aumente considerablemente los ingresos generados actualmente por el Aeropuerto Existente por Servicios No Aeronáuticos, primordialmente los ingresos derivados de Servicios Comerciales. Además, los espacios comerciales del Nuevo Aeropuerto, estarán ubicados en una sola terminal, serán más modernos y eficientes, y estarán configurados y gestionados para capturar y centralizar la mayor cantidad de flujo de pasajeros, y así proporcionar una mejor y más rentable oferta comercial, logrando capturar ingresos comerciales por pasajero al nivel de otros aeropuertos comparables en el mundo. Esta dinámica se verá impulsada aún más por el aumento esperado en la proporción de pasajeros internacionales en el Nuevo Aeropuerto. Según el Pronóstico de Demanda Aérea de Landrum & Brown, la proporción de pasajeros internacionales aumentará de 35.2% observado en 2017 a 40.7% en 2035.

En 2016, los US\$3.30 dólares por pasajero en ingresos por Servicios Comerciales generados por el Aeropuerto Existente, se encuentran muy por debajo del promedio de otros aeropuertos similares en el mundo, evidenciando el potencial de crecimiento de dicha métrica para el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto.

El proyecto del Nuevo Aeropuerto tiene sólidos y claros beneficios para el país, diseñado y desarrollado por empresas de clase mundial.

El Nuevo Aeropuerto es una prioridad nacional como uno de los proyectos de infraestructura más importantes en la historia reciente de México y juega un papel vital al respaldar un mayor crecimiento en la actividad económica y el comercio.

El Nuevo Aeropuerto es un proyecto integral que se espera absorba no solo el crecimiento en el tráfico de pasajeros y de carga, sino que también proporcione una mejor conectividad entre el Valle de México, la zona metropolitana y localidades circundantes, así como con ciudades alrededor del mundo. Adicionalmente, se espera que el Proyecto, funja como un catalizador para otros proyectos de infraestructura importantes a ser desarrollador en las inmediaciones del Nuevo Aeropuerto, tales como infraestructura de agua, construcción de accesos y caminos, y proyectos de remediación ambiental. La infraestructura de agua de los alrededores del Nuevo Aeropuerto brindará una solución de largo plazo para regular el flujo de agua a lo largo de la Ciudad de México, disminuyendo inundaciones inesperadas y aumentando la disponibilidad de agua para ciertas partes de la Ciudad. Asimismo, la construcción del Nuevo Aeropuerto es una oportunidad única de desarrollar una de las áreas más subdesarrolladas de la Ciudad de México, entre los proyectos de infraestructura que se esperan ayuden al crecimiento del área donde se localizará el Nuevo Aeropuerto es el establecimiento de una universidad aeronáutica en el área.

El proyecto del Nuevo Aeropuerto fue diseñado por un equipo multidisciplinario de empresas de reconocido prestigio y amplia experiencia en el diseño, la administración y la ejecución de proyectos de infraestructura y aeropuertos alrededor del mundo. El plan maestro fue diseñado por Foster and Partners, una galardonada empresa de diseño e ingeniería arquitectónica británica con amplia experiencia en proyectos de infraestructura de transporte en todo el mundo, incluyendo el Aeropuerto Stansted – Reino Unido, el Aeropuerto de Hong Kong, el Aeropuerto de Beijing – China, el Aeropuerto Queen Alia – Jordania y el Metro de Bilbao - España; la empresa la encabeza

Norman Foster, quien es uno de los arquitectos más prolíficos de este siglo. El calendario de construcción y presupuesto fueron elaborados y han sido actualizados por el administrador del Proyecto, Parsons Corporation, una empresa americana de ingeniería y construcción que ha elaborado exitosamente programas para otros importantes activos de infraestructura, como la Conexión BART Aeropuerto Internacional de Oakland – California, el Puente Vimy Memorial – Ottawa, Canadá, la Expansión del Tren Ligero de Houston – Texas, el Aeropuerto Fort Lauderdale – Florida, el Aeropuerto Internacional de Abu Dhabi y el Aeropuerto Internacional Washington Dulles - Virginia. El lado aire (*air side*) del Nuevo Aeropuerto, que incluye pistas, pistas de rodaje, plataformas, estacionamiento para aviones e instalaciones de soporte, fue diseñado por NACO, un proveedor mundial de reconocido prestigio de servicios de planeación, diseño e ingeniería aeroportuaria, con participación en el desarrollo de más de 600 aeropuertos en todo el mundo, incluyendo el Aeropuerto de Beijing – China, el Aeropuerto de Frankfurt – Alemania, el Aeropuerto Princess Juliana – Sint Maarten, el Aeropuerto Ámsterdam Schiphol – Holanda y el Aeropuerto Internacional de Abu Dhabi. Además, el equipo administrativo de GACM está integrado por profesionistas con experiencia que han realizado exitosamente otros grandes proyectos de expansión, como el diseño y la construcción de la Terminal 2 del Aeropuerto Existente, la cual concluyó en el 2006 y fue financiada mediante un crédito sindicado respaldado por la TUA del Aeropuerto Existente.

Para maximizar la certidumbre y la transparencia en la realización de la construcción del Nuevo Aeropuerto, los contratos de ingeniería, procura y construcción se adjudican a través de licitaciones públicas que toman en cuenta las capacidades financieras y técnicas de los contratistas que participan en ellas.

Alcance	Compañía	Experiencia en otros aeropuertos y proyectos
Gerente de Proyecto		• Conexión BART Aeropuerto Internacional de Oakland – California • Puente Vimy Memorial – Ottawa, Canadá • Houston METRO Expansión Tren Ligero – Texas • Aeropuerto Fort Lauderdale –Expansión de pista de aterrizaje - Florida • Aeropuerto Internacional de Abu Dhabi • Aeropuerto Internacional Washington Dulles - Virginia
Actualización de Plan Maestro de Desarrollo		• Aeropuerto King Abdulaziz – Arabia Saudí • Aeropuerto de Los Angeles – California • Aeropuerto de Melbourne – Australia • Aeropuerto Shanghai Pudong – China • Aeropuerto de Dubái – Emiratos Árabes
Desarrollo “Lado Tierra”		• Aeropuerto Stansted – Reino Unido • Aeropuerto de Hong Kong • Aeropuerto de Beijing - China • Aeropuerto Queen Alia - Jordania • Metro de Bilbao - España
Desarrollo “Lado Aire”		• Aeropuerto de Beijing – China • Aeropuerto de Frankfurt - Alemania • Aeropuerto Princess Juliana – Sint Maarten • Aeropuerto Ámsterdam Schiphol - Holanda • Aeropuerto Internacional de Abu Dhabi

6. LA OFERTA GLOBAL

La siguiente sección es un breve resumen de ciertos términos de la Oferta Global. Para una descripción más detallada de los CBFES, consulte las Secciones “7. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CBFES*” Y “8. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*”.

Tipo de oferta:	Oferta primaria global.
Fiduciario:	CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, quien es una institución de crédito residente en México y está autorizada para actuar como tal en el país.
Fideicomitente:	Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa.
Administrador:	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
Fideicomisarios en Primer Lugar:	Los Tenedores de los CBFES.
Estructurador:	Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C.
Clave de Pizarra:	“FNAIM 18”
Tipo de valor:	Certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura, con plenos derechos de voto, sin expresión de valor nominal, a los que se refiere el artículo 7 fracción VIII de la Circular Única.
Valor Nominal de los CBFES	Los CBFES no tienen expresión de valor nominal.
Número de CBFES que se ofrecen en la Oferta Global:	300,000,000 asumiendo el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación o 272,727,273 CBFES sin incluir las Opciones de Sobreasignación.
Número de CBFES que se ofrecen en la Oferta en México:	296,750,000 asumiendo el ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación en México o 269,772,728 CBFES sin incluir la Opción de Sobreasignación en México.
Número de CBFES que se ofrecen en la Oferta Internacional:	3,250,000 asumiendo el ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación Internacional o 2,954,545 CBFES sin incluir la Opción de Sobreasignación Internacional.
Denominación de la moneda aplicable a la colocación de los CBFES:	Los CBFES no tienen expresión de valor nominal, pero su Precio de Colocación estará expresado en Pesos.

Precio de colocación de los CBFES: \$100.00 M.N. por CBFE.

Rendimiento Objetivo: De 10.0%, real en Pesos.

Monto de la Oferta Global: \$30,000,000,000.00 asumiendo el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación o \$27,272,727,300.00 sin incluir las Opciones de Sobreasignación.

Monto de la Oferta en México: \$29,675,000,000.00 asumiendo el ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación en México o \$26,977,272,800.00 sin incluir la Opción de Sobreasignación.

Monto de la Oferta Internacional: \$325,000,000.00, asumiendo el ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación Internacional o \$295,454,500.00 CBFES sin incluir la Opción de Sobreasignación Internacional.

Opción de Sobreasignación y Operaciones de Estabilización: Para cubrir asignaciones en exceso, hemos concedido a los Intermediarios Internacionales y a los Intermediarios Colocadores Líderes en México, las Opciones de Sobreasignación, consistentes en la opción a los Intermediarios Colocadores Líderes en México de adquirir para suscripción 26,977,272 CBFES adicionales (la “Opción de Sobreasignación en México”), y la opción a los Intermediarios Internacionales de adquirir para suscripción 295,455 CBFES adicionales, respectivamente, que representan, en conjunto, aproximadamente el 10% de los CBFES ofrecidos en la Oferta Global (la “Opción de Sobreasignación Internacional” y conjuntamente con la Opción de Sobreasignación en México, las “Opciones de Sobreasignación”). Las Opciones de Sobreasignación podrán ser ejercidas en un plazo de 30 días y por una sola vez, contados a partir de la fecha de construcción del libro, de manera independiente, pero de forma coordinada, a un precio igual al Precio de Colocación y en los términos descritos en la Sección “32. *PLAN DE DISTRIBUCIÓN*” de este Prospecto.

Con el objeto de permitir al mercado absorber gradualmente el flujo de órdenes de venta de los CBFES que pudieran producirse con posterioridad a la Oferta Global, y para prevenir o retardar la disminución del precio de mercado de los CBFES, los Intermediarios Colocadores Líderes en México, podrán, pero no estarán

obligados, a llevar a cabo operaciones de estabilización en la BMV, mediante posturas de compra durante el periodo de 30 días contados a partir de la fecha de cierre de libro, conforme a la legislación aplicable, mediante el uso de los recursos obtenidos de la colocación de los CBFES objeto de la Opción de Sobreasignación en México. Las operaciones de estabilización se llevarán a cabo conforme a lo previsto por la legislación mexicana. Para mayor información sobre las operaciones de estabilización, favor de consultar la Sección “32. *PLAN DE DISTRIBUCIÓN*” de este Prospecto.

Bases para determinar el Precio de Colocación:

Las bases para la determinación del Precio de Colocación incluyen entre otras cosas (i) el desempeño histórico de los Concesionarios; (ii) el potencial de generación de utilidades y flujo de los Concesionarios; y (iii) las condiciones generales de mercado al momento de la Oferta.

Fecha de publicación del Aviso de Oferta:

22 de marzo de 2018.

Fecha de la Oferta:

23 de marzo de 2018.

Fecha de cierre de libro:

23 de marzo de 2018, el cual será el mismo Día Hábil en que se lleve a cabo la Oferta.

Fecha de publicación del Aviso de Colocación:

23 de marzo de 2018.

Fecha de emisión:

23 de marzo de 2018.

Fecha de registro en la BMV:

26 de marzo de 2018.

Fecha de liquidación en la BMV:

28 de marzo de 2018.

Recursos netos de la Oferta Global:

Los recursos netos de la Oferta Global ascendieron a \$29,247,078,165.14, los cuales incluyen los recursos obtenidos por el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación, a un precio de \$100.00 (cien Pesos 00/100 m.n.) por CBFES, después de deducir los gastos relacionados de la Oferta Global y dotar la Cuenta de Gastos e Inversiones del Fideicomiso para cubrir los Gastos de Administración del Fideicomiso. El Emisor utilizó los recursos netos de la Oferta para suscribir y pagar las Acciones “P” y las Acciones AICM. Por su parte, GACM mantendrá los fondos obtenidos por la suscripción de Acciones “P” y las Acciones AICM en una cuenta de custodia y los destinará únicamente para

la construcción del Nuevo Aeropuerto. Para mayor información, consultar las Secciones “11. DESTINO DE LOS FONDOS” y “36. GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA”.

Recursos Netos de la Oferta en México:

Se recibieron \$28,930,234,818.35 (que incluyen los recursos resultantes del ejercicio completo de la Opción de Sobreasignación en México). Para conocer los gastos desglosados relacionados con la Oferta, consulte la Sección “36. GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA”.

Recursos Netos de la Oferta Internacional:

Se recibieron \$316,843,346.79 (que incluyen los recursos resultantes del ejercicio de la Opción de Sobreasignación Internacional). Para conocer los gastos desglosados relacionados con la Oferta, consulte la Sección “36. GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA”.

Usos de los recursos:

Los recursos netos que se recibieron con motivo de la Oferta ascendieron a \$29,247,078,165.14, después de deducir los gastos relacionados de la Oferta, incluyendo la comisión de los Intermediarios Colocadores, honorarios, gastos de asesores y servicios de terceros generados por el estructurador, gastos de asesores y los demás gastos e impuestos relacionados con la Oferta, los gastos derivados de las Operaciones de Constitución, así como dotar a la Cuenta de Gastos e Inversiones del Fideicomiso para cubrir los Gastos de Administración del Fideicomiso. El Emisor utilizó los recursos netos de la Oferta para suscribir y pagar las Acciones “P” y las Acciones AICM. Por su parte, GACM mantendrá los fondos obtenidos por la suscripción de Acciones “P” y las Acciones AICM en una cuenta de custodia y los destinará únicamente para la construcción del Nuevo Aeropuerto. Para mayor información, consultar las secciones “11. DESTINO DE LOS FONDOS” y “36. GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA”.

Periodo de Restricción de Venta de Valores (Lock-up):

Sujeto a ciertas excepciones y por un periodo de 180 (ciento ochenta) días, contados a partir de la firma del contrato de compraventa con los Intermediarios Internacionales, el Emisor se ha comprometido a no emitir vender ni transferir CBFes, ni algún otro valor intercambiable por los CBFes sin el previo consentimiento por escrito de los Intermediarios Colocadores. Para una descripción más detallada ver Sección “32. PLAN DE DISTRIBUCIÓN”.

Salvo que se cuente con el consentimiento previo y por escrito de los Intermediarios Colocadores y sujeto a ciertas excepciones, los Sujetos Obligados, han celebrado ciertos acuerdos con los Intermediarios Internacionales, en virtud de los cuales se han comprometido a no ofrecer, emitir, vender o transmitir, de cualquier forma disponer de los CBFES o cualesquier valores convertibles en o intercambiables por, o que representen el derecho de recibir CBFES , durante un período de 180 (ciento ochenta) días contados a partir de la fecha del contrato de compraventa celebrado con los Intermediarios Internacionales.

Posibles Adquirentes:

Personas físicas y morales cuando su régimen de inversión lo prevea expresamente. Los posibles adquirentes deberán considerar cuidadosamente toda la información contenida en el presente Prospecto, y en especial, la incluida bajo la Sección “10. FACTORES DE RIESGO”.

Contrato de Fideicomiso:

Los CBFES fueron emitidos por el Fiduciario de conformidad con el Contrato de Fideicomiso Irrevocable Emisor de Certificados Bursátiles Fiduciarios de Inversión en Energía e Infraestructura CIB/2930, celebrado entre el Fideicomitente, el Fiduciario, el Administrador y el Representante Común (como se define más adelante).

Fines del Fideicomiso:

El fin primordial del Fideicomiso es la inversión en Acciones “P” de GACM y en las Acciones AICM. Para cumplir con el fin anterior, el Fiduciario deberá:

- Llevar a cabo la Emisión Inicial, la inscripción de los CBFES en el Registro Nacional de Valores, y la oferta pública de los mismos, así como llevar a cabo cualquier Emisión Adicional;
- Suscribir y pagar, y ser titular de acciones o valores representativos de capital social de GACM y AICM;
- Distribuir y administrar el Patrimonio del Fideicomiso;
- Realizar Distribuciones de conformidad con lo establecido en la Cláusula IX del Contrato de Fideicomiso; y

- Realizar todas aquellas actividades que sean necesarias, recomendables, complementarias, convenientes o incidentales a las actividades descritas en el Contrato de Fideicomiso.

En cada caso, de conformidad con las instrucciones previas y por escrito del Administrador o, en su caso, de cualquier otra Persona u órgano que conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso tenga derecho a instruir al Fiduciario (incluyendo, sin limitación, el Comité Técnico, la Asamblea de Tenedores, el Representante Común y aquellas Personas a las cuales se les hayan delegado o cedido dichas facultades del Administrador de conformidad con lo establecido en el Contrato de Administración) de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso.

El Patrimonio del Fideicomiso:

Conforme al Contrato de Fideicomiso, durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, el Patrimonio del Fideicomiso se conforma o conformará, por los siguientes activos, bienes o derechos plenamente identificados:

- La Aportación Inicial, la cual deberá ser destinada exclusivamente al pago de Gastos del Fideicomiso, en el entendido que ninguno de los Tenedores, incluyendo sin limitar cualquier administradora de fondos para el retiro o sociedad de inversión especializada en fondos para el retiro que adquiera CBFes y se encuentre vinculada con el Fideicomitente, podrá disponer, recibir o beneficiarse de cualquier manera de la totalidad o parte de dicha Aportación Inicial;
- Los recursos netos de la Oferta y cualesquier montos que se obtengan de las Emisiones Adicionales, y todas y cada una de las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso;
- Las Acciones “P” y las Acciones AICM, así como los derechos asociados a las mismas (incluyendo, sin limitación, los derechos de voto y los derechos a recibir Distribuciones de capital relacionadas con GACM y AICM), en el entendido, de que durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, al menos el 70% (setenta por ciento) del valor promedio anual del

Patrimonio del Fideicomiso deberá estar invertido directamente en dichas acciones y el remanente deberá estar invertido en valores a cargo del Gobierno Federal inscritos en el Registro Nacional de Valores o en acciones de fondos de inversión en instrumentos de deuda, conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso. El porcentaje antes referido se calculará en los términos previstos por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E y deberá ser revelado periódicamente en los reportes que Fiduciario y el Administrador elaboren;

- Las Inversiones Permitidas, y cualquier cantidad que derive de las mismas;
- CBFes emitidos por el Fiduciario que sean adquiridos y/o recomprados por parte del propio Fideicomiso en los términos de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E y del Contrato de Fideicomiso;
- Cualesquier cantidades obtenidas con motivo de la enajenación, venta o transmisión de acciones representativas del capital social de GACM, y previa autorización de la SCT;
- En su caso, cualesquier cantidades obtenidas por concepto de cualquier contribución, incluyendo devoluciones de IVA;
- Todos y cada uno de los demás bienes, activos y derechos cedidos, afectos o que de otra manera pertenezcan al, y/o sean adquiridos por el Fiduciario del Fideicomiso de tiempo en tiempo, así como las obligaciones que asuma el Fideicomiso en relación con los Fines del Fideicomiso de conformidad con, o según lo previsto en, el Contrato de Fideicomiso;
- Todos y cada uno de los montos en efectivo y cualesquiera accesorios, frutos, productos y/o rendimientos derivados de o relacionados con los bienes descritos en los párrafos anteriores, incluyendo los derechos derivados de, o

relacionados con, la inversión u operación del Fideicomiso, los cuales incluirán el cobro de multas y penalidades por incumplimiento de contratos y otros derechos similares;

- Todos y cada uno de los montos que se deriven del cobro de pólizas de seguro o fianzas que tengan como beneficiario al Fideicomiso, incluyendo, sin limitación, aquellas derivadas de incumplimiento de contratos o instrumentos celebrados por el Fiduciario del Fideicomiso; y
- Todas y cada una de las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso, incluyendo sin limitación los fondos de reserva para cubrir los Gastos del Fideicomiso.

Fuente de Pago de las Distribuciones:

Las Distribuciones que deban hacerse a los Tenedores serán exclusivamente con cargo a los bienes que integran el Patrimonio del Fideicomiso. Consistente con lo anterior la principal fuente de pago de las Distribuciones a los Tenedores de los CBFES serán las Distribuciones de Capital que el Fiduciario reciba, directa o indirectamente del GACM y AICM, como accionista de dichas entidades. El Patrimonio del Fideicomiso también estará disponible para realizar pagos de las Comisiones por Administración, Gastos del Fideicomiso, entre otros, según se establece en el Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración. Favor de consultar las Secciones “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P” y “14. POLÍTICAS DE DISTRIBUCIÓN” en el presente Prospecto.

Pago de Principal e Intereses:

Por la naturaleza de los CBFES, estos valores no pagan a sus Tenedores en fecha o con periodicidad alguna, montos por concepto de principal ni intereses. En este sentido el Fiduciario queda liberado de cualquier responsabilidad de pago que se vincule con dichas cantidades.

Lugar y forma de pago de las Distribuciones:

Todos los pagos en efectivo que deban realizarse en beneficio de los Tenedores de los CBFES se realizarán a través de transferencia electrónica a las cuentas que los respectivos intermediarios de valores tengan en Indeval.

Terminación del Fideicomiso:	El Fideicomiso se terminará cuando se haya dado por terminada la Concesión del Nuevo Aeropuerto, en cuyo caso el Fiduciario cubrirá todos los Gastos del Fideicomiso que se encuentren pendientes, incluyendo aquellos que deriven de la liquidación del mismo, procediendo posteriormente con la Distribución del Patrimonio remanente y la posterior cancelación de los CBFES. No obstante lo anterior, también podrá optarse por terminar el Fideicomiso: (i) se haya desinvertido la totalidad del Patrimonio del Fideicomiso de conformidad con la Sección 13.1 y todas las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso hayan sido distribuidas a los Tenedores de conformidad con la Cláusula IX del Fideicomiso; o (ii) por resolución de una Asamblea de Tenedores de conformidad con la Sección 4.1(c)(ii) del Fideicomiso, mediante la cual se apruebe la disolución del mismo, única y exclusivamente con el consentimiento previo del Administrador. Sin perjuicio de lo anterior, el Fideicomiso no terminará hasta que todas las obligaciones pagaderas con fondos del Patrimonio del Fideicomiso hayan sido pagadas en su totalidad.
Representante Común:	Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero.
Depositario:	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
Régimen Fiscal:	El Fideicomiso, en virtud del cumplimiento de los requisitos previstos por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, aplicará el tratamiento fiscal correspondiente a los fideicomisos de inversión en energía e infraestructura. Los Concesionarios, sus accionistas y los Tenedores de CBFES, tributarán y deberán cumplir con las obligaciones fiscales a su cargo de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E. Para más detalles en relación con este asunto, ver la Sección “31. CONSIDERACIONES FISCALES” en el presente Prospecto.
Ley y jurisdicción aplicable a los CBFES:	Serán aplicables las leyes federales de México y serán competentes los tribunales de la Ciudad de México.
Terceros Relevantes:	No existe tercero relevante que reciba pago por parte del Fideicomiso. Únicamente participan las personas que se describen en el presente Prospecto. Ver Sección “38.

NOMBRES DE LAS PERSONAS CON PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN LA OFERTA”.

**Seguros de los Activos
Fideicomitidos:**

Las acciones representativas del capital social de GACM no se encuentran aseguradas, sin embargo, los principales activos de las Concesionaras cuentan con determinadas pólizas de seguro, respectivamente.

Autorización CNBV:

Por medio del oficio número CNBV 153/11542/2018 de fecha 22 de marzo de 2018, la CNBV autorizó el registro de los Certificados Bursátiles en el RNV y su oferta pública.

**Restricción a la transmisión de
CBFEs:**

Con posterioridad a la Oferta Global, la Persona o grupo de personas (según se define en la LMV) que pretenda adquirir por cualquier medio, directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, el 50% o más de los CBFEs en circulación o cualquier porcentaje que le permita ejercer el Control sobre el Fideicomiso, deberá obtener la autorización previa y por escrito del Comité de Conflictos, el Comité Técnico y el Consejo de Administración de GACM. Para mayor información en relación con este tema se encuentra disponible en la Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFEs Y LAS ACCIONES “P”

El presente Prospecto se puede consultar en las siguientes páginas web www.bmv.com.mx, www.gob.mx/cnbv, así como en las páginas web del Administrador, en <http://www.aeropuerto.gob.mx/>, y el Fiduciario en <http://www.cibanco.com/es/cibanco/home>, y también está disponible con los Intermediarios Colocadores. Ninguna de dichas páginas (o su contenido) forman parte de este Prospecto.

7. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CBFES

La siguiente Sección es un breve resumen de los términos principales de los CBFES. Esta descripción no pretende ser completa y está subordinada en todo momento a lo dispuesto en el Fideicomiso. Para una descripción más detallada de los CBFES favor de consultar la Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”.

Dentro de las principales características de los CBFES se encuentran las siguientes:

Emisor:	El Fiduciario
Fiduciario:	CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, quien es una institución de crédito residente en México y está autorizada para actuar como tal en el país.
Serie:	Única
Tipo:	Títulos nominativos
Valor nominal:	Sin expresión de valor nominal.
Denominación:	Pesos, moneda nacional.
Contrato de Fideicomiso:	Los CBFES serán emitidos por el Fiduciario de conformidad con el Contrato de Fideicomiso Irrevocable Emisor de Certificados Bursátiles Fiduciarios de Inversión en Energía e Infraestructura CIB/2930 de fecha 6 de marzo de 2018, celebrado entre el Fideicomitente, el Fiduciario, el Administrador y el Representante Común.
Fines del Fideicomiso:	El fin primordial del Fideicomiso es la inversión en Acciones “P” de GACM y en las Acciones AICM. Para cumplir con el fin anterior, el Fiduciario deberá: • Llevar a cabo la Emisión Inicial, la inscripción de los CBFES en el Registro Nacional de Valores, y la oferta pública de los mismos, así como llevar a cabo cualquier Emisión Adicional; • Suscribir y pagar, y ser titular de acciones o valores representativos de capital social de GACM y AICM; • Distribuir y administrar el Patrimonio del Fideicomiso; • Realizar Distribuciones de conformidad con lo establecido en la Cláusula IX del Contrato de Fideicomiso;

- Realizar todas aquellas actividades que sean necesarias, recomendables, complementarias, convenientes o incidentales a las actividades descritas en el Contrato de Fideicomiso.

En cada caso, de conformidad con las instrucciones previas y por escrito del Administrador o, en su caso, de cualquier otra Persona u órgano que conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso tenga derecho a instruir al Fiduciario (incluyendo, sin limitación, el Comité Técnico, la Asamblea de Tenedores, el Representante Común y aquellas Personas a las cuales se les hayan delegado o cedido dichas facultades del Administrador conforme a lo establecido en el Contrato de Administración) de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso.

Principales derechos que otorgan a los Tenedores de CBFEs:

Los Tenedores tendrán los siguientes derechos en términos del Fideicomiso y la Ley Aplicable:

- Recibir a *pro rata* la parte de las Distribuciones que le correspondan a más tardar el 15 de marzo de cada año;
- Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 20% (veinte por ciento) o más de los CBFEs en circulación, tendrán el derecho de oponerse judicialmente a las resoluciones adoptadas por la Asamblea de Tenedores, en la que hubieren tenido a emitir su voto, siempre y cuando los Tenedores que pretendan oponerse no hayan concurrido a la Asamblea de Tenedores respectiva o, habiendo concurrido a ella, hayan votado en contra de las resoluciones respectivas, y en cualquier caso, se presente la demanda correspondiente dentro de los 15 (quince) días naturales siguientes a la fecha en que se adoptaron las resoluciones correspondientes, señalando en dicha demanda la disposición contractual incumplida o el precepto legal infringido y los conceptos de violación. La ejecución de las resoluciones impugnadas podrá suspenderse por un juez de primera instancia, siempre que los Tenedores impugnantes otorguen una fianza suficiente para cubrir los daños y perjuicios que

podieren llegar a causarse al resto de los Tenedores por la inejecución de dichas resoluciones, en caso de que la sentencia declare infundada o improcedente la oposición. La sentencia que se dicte con motivo de la oposición surtirá efectos respecto de todos los Tenedores. Todas las oposiciones en contra de una misma resolución deberán decidirse en una sola sentencia;

- Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 15% (quince por ciento) o más de los CBFs en circulación, podrán ejercer acciones de responsabilidad en contra del Administrador por el incumplimiento de sus obligaciones establecidas en el Contrato de Fideicomiso y/o en cualquier otro Documento de la Emisión, en el entendido, que dicha acción prescribirá en 5 (cinco) años contados a partir de que se dio el hecho o acto que haya causado el daño patrimonial correspondiente;
- Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 10% (diez por ciento) o más de los CBFs en circulación, tendrán el derecho de solicitar al Representante Común que (i) convoque a una Asamblea de Tenedores, especificando los puntos que deberán tratarse; y (ii) aplase por una sola vez, por 3 (tres) días naturales, y sin necesidad de nueva convocatoria, la votación en una Asamblea de Tenedores de cualquier asunto respecto del cual dichos Tenedores no se consideren suficientemente informados;
- Los Tenedores tendrán derecho a tener la información y documentos relacionados con el orden del día de una Asamblea de Tenedores de forma gratuita en las oficinas del Fiduciario y/o del Representante Común y/o en el domicilio que se indique en la convocatoria respectiva, con al menos 10 (diez) días naturales de anticipación a la fecha de celebración de dicha Asamblea de Tenedores, salvo que la petición del Tenedor correspondiente se reciba en un plazo inferior al mencionado, en cuyo caso la información se enviará dentro del día hábil inmediato siguiente a

la fecha en que se reciba la solicitud correspondiente. En el entendido que, si Asamblea de Tenedores resolviera respecto a cualquiera de los puntos establecidos en la fracción VIII, inciso a), numeral 1 de la Circular Única, la información que vaya a ser presentada para aprobación de la Asamblea de Tenedores, deberá ser enviada a la BMV a través de Emisnet y a la CNBV a través del STIV-2 el mismo día en que se haga la convocatoria, de conformidad con el artículo 50 de la Circular Única; y

- Designar a un miembro del comité técnico, por la tenencia, individual o en conjunto, de cada 10% (diez por ciento) del número total de certificados en circulación.

Distribuciones de Resultado Fiscal y Distribuciones de efectivo:

El Fiduciario distribuirá entre los Tenedores de los CBFES, cuando menos una vez al año, y a más tardar el 15 de marzo, al menos el 95% del resultado fiscal del Fideicomiso, del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate, de conformidad con lo establecido en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E. No habrá distribuciones de efectivo bajo los CBFES sino hasta 1 de enero de 2021. Cualquier pago de Distribuciones en efectivo se deberá realizar conforme a las políticas de distribución y dependerá de los resultados de nuestras operaciones, situación económica y otros factores relevantes. Para mayor información consulte las Secciones “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P” y “14. POLÍTICAS DE DISTRIBUCIÓN”.

Fuente de Pago de las Distribuciones:

Las Distribuciones que deban hacerse a los Tenedores serán exclusivamente con cargo a los bienes que integran el Patrimonio del Fideicomiso. Consistente con lo anterior la principal fuente de pago de las Distribuciones a los Tenedores de los CBFES serán las Distribuciones de Capital que el Fiduciario reciba, los montos que obtenga directa o indirectamente del GACM, como accionista de dicha entidad. El Patrimonio del Fideicomiso también estará disponible para realizar pagos de la Comisión por Administración y Gastos del Fideicomiso, entre otros, según se establece en el Contrato de Fideicomiso y en el Contrato de Administración. Favor de consultar las Secciones, “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES

“P” y “14. POLÍTICAS DE DISTRIBUCIÓN” en el presente Prospecto.

Lugar y forma de pago de las Distribuciones:

Todos los pagos en efectivo a los Tenedores se harán por transferencia bancaria a través de Indeval, ubicado en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Col. Cuauhtémoc, 06500, Ciudad de México, México.

Terminación del Fideicomiso:

El Fideicomiso se terminará cuando se haya dado por terminada la Concesión del Nuevo Aeropuerto, en cuyo caso el Fiduciario cubrirá todos los Gastos del Fideicomiso que se encuentren pendientes, incluyendo aquellos que deriven de la liquidación del mismo, procediendo posteriormente con la Distribución del Patrimonio remanente y la posterior cancelación de los CBFES.

No obstante lo anterior, también podrá optarse por terminar el Fideicomiso: (i) se haya desinvertido la totalidad del Patrimonio del Fideicomiso de conformidad con la Sección 13.1 y todas las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso hayan sido distribuidas a los Tenedores de conformidad con la Cláusula IX del Fideicomiso; o (ii) por resolución de una Asamblea de Tenedores de conformidad con la Sección 4.1(c)(vi) del Fideicomiso, mediante la cual se apruebe la disolución del mismo, única y exclusivamente con el consentimiento previo del Administrador. Sin perjuicio de lo anterior, el Fideicomiso no terminará hasta que todas las obligaciones pagaderas con fondos del Patrimonio del Fideicomiso hayan sido pagadas en su totalidad.

El Administrador:

El Administrador estará autorizado, en términos generales, para llevar a cabo los fines y conducir las actividades del Fideicomiso, directamente o a través de instrucciones al Fiduciario, salvo en las materias expresamente reservadas al Comité Técnico o a la Asamblea de Tenedores. Con el fin de cumplir con sus responsabilidades de conformidad con el Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración, podrá delegar o asignar algunos de sus derechos u obligaciones a cualquier persona en la forma y en los términos que estime convenientes, en el entendido que dicha asignación o delegación no limitará sus obligaciones o lo liberará de sus responsabilidades establecidas en el

Contrato de Administración o cualquier otro Documento de la Emisión.

Representante Común

Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero actuará como Representante Común de los Tenedores. El Representante Común podrá ser removido o sustituido en cualquier tiempo, por resolución de una Asamblea de Tenedores, en el entendido que la remoción será efectiva cuando un representante común sustituto haya sido designado por la Asamblea de Tenedores y dicho representante sustituto haya aceptado su nombramiento y entrada en funciones como Representante Común bajo el Contrato de Fideicomiso.

El Representante Común podrá renunciar a dicho nombramiento en los casos previstos y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 216 de la LGTOC. El Representante Común deberá proporcionar al Administrador y al Fiduciario con no menos de 60 (sesenta) días naturales de anticipación, una notificación por escrito de la renuncia y en todo caso dicha renuncia no será efectiva hasta que el representante común sustituto haya sido designado por la Asamblea de Tenedores y dicho representante común sustituto haya aceptado su nombramiento y entrada en funciones.

El Estructurador:

Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C.

8. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”

La siguiente Sección es un breve resumen de los términos principales de las Acciones “P”. Esta descripción no pretende ser completa y está subordinada en todo momento a lo dispuesto en los estatutos sociales de GACM y la Legislación Aplicable. Para una descripción más detallada favor de consultar la Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”. Las Acciones “P” son acciones nominativas, sin expresión de valor nominal, amortizables de voto pleno, con derechos económicos y corporativos especiales, representativas de la parte variable del capital social de GACM y cuentan además con las siguientes características:

Emisor:	GACM
Serie:	“P” (preferente)
Tipo:	Nominativas, amortizables de voto pleno, con derechos económicos y corporativos especiales, representativas de la parte variable del capital social.
Valor nominal:	Sin expresión de valor nominal.
Denominación:	Pesos, moneda nacional.
Porcentaje de Distribuciones Acciones “P”:	Significa: (a) Con anterioridad a la Fecha de Inicio de Distribuciones, y con respecto de los Periodos de Distribución de 2018 y 2019, un porcentaje igual a 0% (cero por ciento). (b) A partir de la Fecha de Inicio de Distribuciones, el 39% del Flujo Distribuible correspondiente a cada Periodo de Distribuciones de los de los años calendario 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024. (c) Para la Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a las fechas que se indican a continuación, dicho porcentaje se modificará como se señala, en caso que no haya ocurrido una Amortización Anticipada de las Acciones “P”: (i) Al 1 de enero de 2026, dicho porcentaje será de 41%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2025; (ii) Al 1 de enero de 2027, dicho porcentaje será de 43%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2026; (iii) Al 1 de enero de 2028, dicho porcentaje será de 45%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2027;

- (iv) Al 1 de enero de 2029, dicho porcentaje será de 47%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2028; y
- (v) A partir del 1 de enero de 2030, dicho porcentaje será de 49%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2029 y los demás Periodos de Distribuciones en adelante.
- (d) Para cada Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a una Fecha de Aceleración Obligatoria, el Porcentaje de Distribuciones Acciones “P” será del 65%, en tanto el evento que dio lugar a la Fecha de Aceleración Obligatoria no se hubiese subsanado.
- (e) Para cada Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a una Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación, el Porcentaje de Distribuciones Acciones “P” será del 80%, en tanto el evento que dio lugar a la Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación no se hubiese subsanado.

Lo anterior *en el entendido que* en cualquier Fecha de Pago de Distribuciones se tomará el porcentaje menor entre (i) el porcentaje que corresponda de conformidad con los incisos (a) al (e) anteriores, y (ii) aquél porcentaje que permita que en dicha Fecha de Pago de Distribuciones que los Accionistas “P” alcancen el Rendimiento Objetivo.

Rendimiento Objetivo

Significa la recuperación del Monto Inicial Invertido más una Tasa Interna de Retorno equivalente al 10.0% en términos reales, es decir en UDIs, que reciban los Accionistas “P”.

Para efectos de lo anterior, “Tasa Interna de Retorno” significa la tasa de rendimiento anual necesaria para que el valor presente de los flujos recibidos por los Accionistas “P” menos el Monto Inicial Invertido, medidos en términos de UDIs, sean iguales a cero, de conformidad con la siguiente fórmula:

$$-I_0 + \sum_{t=1}^n \frac{F_t}{(1 + R)^{Dt/365}} = 0$$

Donde:

I_0 =Monto Inicial Invertido total en la Fecha de Pago de las Acciones “P”. Para efectos del cálculo de esta fórmula, el Monto Inicial Invertido será calculado en términos de UDIs, con base en el valor de la UDI de la Fecha de Pago de las Acciones “P”.

F_t = Corresponde a cada una de las Distribuciones de Capital en cada t-ésima Fecha de Distribución de Capital, calculadas en UDIs con base en el valor de la UDI aplicable a la Fecha de Distribución de Capital correspondiente.

D_t = Corresponde al número de días naturales transcurridos entre la Fecha de Pago de las Acciones “P” y cada t-ésima Fecha de Distribución de Capital.

n = Corresponde al número de Distribuciones de Capital que han sido pagadas y que comienzan con 1 (la primera Distribución de Capital) hasta, e incluyendo, el t-ésima Distribución de Capital realizada.

R = Corresponde a la tasa interna de retorno que logra que la suma del valor presente de las Distribuciones de Capital pagadas sea igual al Monto Inicial Invertido.

Derechos Corporativos:

El Emisor tendrá derecho a nombrar 2 miembros del Consejo de Administración de GACM, así como sus suplentes; en el entendido que tendrán la facultad en todo momento de remover a dichos miembros y nombrar a otros en sustitución.

Conforme a los estatutos sociales de GACM, se requerirá el voto de la mayoría de los Accionistas “P”, para todos los asuntos que requieran el voto favorable de los accionistas titulares de acciones especiales, incluyendo los asuntos establecidos en el artículo trigésimo primero de los estatutos sociales de GACM, los cuales incluyen:

- (i) Cualquier resolución que conlleve la cesión de derechos derivados de los títulos de concesiones otorgados por el Gobierno Federal en favor de GACM o sus subsidiarias, excepto por cualquier: (i) cesión que represente una reducción menor al 5% de las distribuciones que hayan correspondido a los accionistas titulares de Series de acciones especiales durante el ejercicio anterior; (ii) cesión del derecho al cobro de la TUA; (iii) cesión de los derechos para recibir cualquier indemnización por la terminación anticipada de concesiones; (iv) cesión de derechos para recibir cualquier cantidad derivada de las pólizas de seguros por concepto de interrupción de negocios; y (v) cesión de derechos para recibir cualquier cantidad derivada de las pólizas de fianza, cartas de crédito, depósitos y cualesquier otras garantías constituidas a efecto de garantizar el pago de la TUA por parte de las líneas aéreas.

- (ii) Cualquier proyecto de asociación público privada que, de manera proforma con respecto a los estados financieros de GACM del ejercicio anterior a su ejecución, represente una reducción mayor al 5% de las distribuciones que hayan correspondido a los accionistas titulares de Series de acciones especiales durante dicho ejercicio anterior, excepto por aquellos proyectos de asociación pública privada que GACM establezca conforme a las concesiones de las que sea titular para desarrollo de: (i) terminales de carga, (ii) terminales de almacenamiento y/o distribución de combustible, (iii) plantas generadoras de energía, (iv) áreas dedicadas al uso aeroportuario de las distintas autoridades del Gobierno Federal, (v) áreas dedicadas al uso aeroportuario de la aviación privada, y (vi) plantas de tratamiento de agua.
- (iii) Cualquier fusión de GACM o sus subsidiarias;
- (iv) Cualquier escisión, disolución o liquidación de GACM o sus subsidiarias;
- (v) Vender, comprar, rentar, o de cualquier forma disponer de activos de GACM o de sus subsidiarias fuera del curso ordinario de negocios que, de manera proforma con respecto a los estados financieros de GACM del ejercicio anterior a su ejecución, represente una reducción mayor al 5% (cinco por ciento) de las distribuciones que hayan correspondido a los accionistas titulares de Series de acciones especiales durante dicho ejercicio anterior, excepto en los casos de: (i) adquisición de participación accionaria en sociedades concesionarias de aeródromos civiles que permitan incrementar la capacidad de las operaciones aeronáuticas y las distribuciones que correspondan a los accionistas de GACM; y (ii) la adquisición de participación accionaria en sociedades que se dediquen al transporte ferroviario de carga de material necesario para la construcción de aeródromos civiles concesionados a GACM y a sus subsidiarias, hasta por un valor equivalente a US\$50,000,000.00 (cincuenta millones de dólares de los Estados Unidos de América 00/100).
- (vi) Contratar cualquier tipo de pasivos a cargo de GACM o de sus subsidiarias por un valor superior al equivalente a US\$75,000,000.00 (setenta y cinco millones de dólares de los Estados Unidos de América 00/100). En el entendido que la instrucción de cualquier endeudamiento de terceros para el pago de cualquier contraprestación por la venta del derecho al cobro de la tarifa de uso aeroportuario de cualquier vehículo creado al efecto, no requerirá aprobación de la

asamblea de accionistas, ni del voto de los titulares de acciones especiales;

- (vii) Constituir gravámenes sobre los activos de GACM o de sus subsidiarias, para garantizar cualquier obligación de GACM o de terceros, fuera del curso ordinario de negocios de GACM;
- (viii) Cualquier paro de operaciones de GACM o de sus subsidiarias, total o parcial que conlleve un incumplimiento bajo cualquier concesión que GACM sea titular, salvo que medie causa de urgencia e interés público, o se haga en cumplimiento de orden definitiva e inapelable de autoridad competente;
- (ix) Cualquier modificación a los métodos de contabilidad y políticas para la preparación de los estados financieros de GACM o de sus subsidiarias, salvo por disposición expresa por ley;
- (x) Cualquier solicitud para reducir o dejar de indexar las tarifas que cobre o tenga derecho a cobrar GACM o sus subsidiarias en términos de la Ley de Aeropuertos y su Reglamento;
- (xi) Cualquier modificación a las facultades de cualquier subcomité que se haya constituido a solicitud de los titulares de acciones especiales en términos del párrafo cuarto del artículo sexto de los estatutos sociales de GACM, o cualquier modificación a los estatutos sociales de GACM o de sus subsidiarias, que afecte los derechos de los titulares de acciones especiales de GACM;
- (xii) Aprobar cambios al proyecto de presupuesto anual de GACM y sus subsidiarias que impliquen un incremento mayor al 5% de los gastos anuales respecto al ejercicio anterior, únicamente en el caso que dicho incremento implique erogaciones fuera del curso ordinario de negocios de GACM.
- (xiii) Promover la solicitud de concurso mercantil de GACM o cualquiera de sus subsidiarias; y
- (xiv) Cualquier decisión que tenga por objeto modificar o anular las resoluciones válidamente adoptadas por el consejo de administración de GACM en términos de sus estatutos sociales.

**Nombramiento
Consejeros:**

de Los Accionistas “P” tienen derecho a nombrar 2 consejeros independientes.

Comité Fibra E:

El 1 de marzo de 2018 la Asamblea General Ordinaria de accionistas de GACM recomendó al Consejo de Administración de dicha sociedad crear, en términos del artículo décimo primero de sus

estatutos sociales, un Comité Fibra E para apoyar al Consejo de Administración en sus actividades de administración de GACM. Estimamos que el Comité Fibra E estará compuesto por cuatro miembros, dos de los cuales serán nombrados por el Emisor y los otros dos serán designados por la Dirección Corporativa de Finanzas y la Dirección Corporativa de Administración de GACM, respectivamente. Esperamos que el Consejo de Administración de GACM aprobará la composición y emitirá las reglas de funcionamiento del Comité de la Fibra E posterior al cierre de la Oferta Global.

Se espera que el Comité Fibra E tendrá a su cargo las siguientes funciones:

- (i) Proporcionar al Consejo de Administración opiniones y recomendaciones sobre los siguientes temas:
 - Mecanismos para la puesta en operación del Nuevo Aeropuerto y terminación de operaciones del Aeropuerto Existente.
 - Revisión quinquenal del plan maestro del Aeropuerto Existente y Nuevo Aeropuerto, incluyendo propuestas de modificación.
- (ii) Presentar anualmente ante el Consejo de Administración de GACM, un informe respecto de los resultados de la actuación del Comité Fibra E, en términos de lo establecido en el Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales.
- (iii) Monitorear el cumplimiento de los requisitos de independencia y de los deberes de diligencia y lealtad de los miembros del Consejo de Administración de GACM designados por el Fideicomiso.
- (iv) Sugerir la inclusión en el orden del día de las sesiones del Consejo de Administración de GACM, los puntos que estime pertinentes para su discusión, conforme a lo establecido en la Ley Federal de las Entidades Paraestatales.
- (v) Proponer al Consejo modificaciones a las reglas de operación del Comité Fibra E.

Amortización de las Acciones “P”: Las Acciones “P” se tendrán por amortizadas en su totalidad, sin necesidad de acto adicional alguno, en la fecha que ocurra lo primero entre (la “Fecha de Amortización”):

- (i) La Fecha de Pago de Distribuciones en la cual una vez consideradas todas las Distribuciones pagadas hasta dicha fecha (incluyendo la Distribución pagada en dicha Fecha de Pago de Distribuciones), resulta en que los Accionistas “P” alcancen sin exceder el Rendimiento Objetivo (“Amortización por Rendimiento Objetivo”);
- (ii) La fecha que tenga lugar 6 (seis) meses antes del término del plazo de vigencia del título de Concesión del Nuevo Aeropuerto, según el mismo pueda ser prorrogado; y
- (iii) La Fecha de Amortización Anticipada.

GACM y/o AICM no garantizan, ni están obligadas al pago de cantidad adicional alguna, en caso que a la Fecha de Amortización de las Acciones “P” el resultado de calcular la Tasa Interna de Retorno, tomando en cuenta todas las Distribuciones pagadas no resulte en que se alcance el Rendimiento Objetivo.

Amortización Anticipada de las Acciones “P” A partir del 1 de enero de 2026, GACM tendrá el derecho para que a su entera discreción amortice anticipadamente la totalidad de las Acciones “P”, a través de cualquiera de las siguientes opciones:

- (i) Mediante un pago único en efectivo en pesos, para que dicho pago, una vez consideradas todas las Distribuciones de Capital pagadas hasta dicha fecha (e incluyendo dicho pago único en efectivo), permita que se alcance el Rendimiento Objetivo a la fecha en la que se realice dicho pago único (“Opción Amortización en Efectivo”); o
- (ii) En caso que GACM lleve a cabo una Oferta Pública Inicial de suscripción y pago de acciones representativas de su capital social (“OPI”); mediante la entrega, a través de alguna cuenta abierta en una institución para el depósito de valores, de aquel número de acciones (NA) (idénticas a y fungibles con las acciones objeto de la OPI) que sea necesario para que al ser multiplicado por el precio en pesos de colocación por acción en la OPI (PCA) tenga como resultado el Monto de Amortización Anticipada en Acciones (MARB), a más tardar en la fecha de liquidación de la OPI (“Opción de Amortización en Acciones”); lo anterior de conformidad con la elección que realicen los Accionistas “P” respecto de las Acciones

“P” que sean canjeadas por acciones ordinarias, siguiendo el procedimiento que de común acuerdo establezcan GACM y dichos accionistas, incluyendo el procedimiento de pago y/canje que corresponda.

- (iii) En caso que GACM lleve a cabo una OPI, mediante la combinación de la Opción Amortización en Efectivo y la Opción de Amortización en Acciones (“Opción de Amortización Combinada”); para lo cual GACM a su entera discreción determinará el porcentaje que deberá amortizarse en efectivo (el “Porcentaje de Amortización en Efectivo”) y el porcentaje que deberá amortizarse en acciones (el “Porcentaje de Amortización en Acciones”); en el entendido que la suma de ambos porcentajes deberá ser equivalente al 100%, y que el resultado de la suma del Monto de Amortización Anticipada más el Monto de Amortización Anticipada en Acciones a entregar alcance el Rendimiento Objetivo.

La fecha en la que tenga lugar dicha amortización anticipada de las Acciones “P” será la “Fecha de Amortización Anticipada”.

En caso en que ocurra la Amortización Anticipada de las Acciones “P”, GACM deberá notificar dicha situación a los Accionistas “P” con 45 días hábiles de anticipación a la Fecha de Amortización Anticipada.

En el caso que GACM no lleve a cabo una Amortización Anticipada de las Acciones “P”, los Accionistas “P” tendrán el derecho de recibir Distribuciones hasta la Fecha de Amortización.

Derechos de Suscripción de la OPI:

En caso que GACM lleve a cabo una OPI dentro de los 2 (dos) años siguientes a:

- (i) la Fecha de Amortización Anticipada a través de la Opción Amortización en Efectivo; y/o
- (ii) la Fecha de Amortización en caso de Amortización por Rendimiento Objetivo.

Las personas que hayan estado registradas como titulares de las Acciones “P” en el libro de registro de acciones de GACM en dicha Fecha de Amortización (“Accionista Registrado”), tendrán el derecho de suscribir y pagar hasta el 20% de todas las acciones ofrecidas dentro de dicha OPI y al precio resultante de la misma.

El Accionista Registrado no podrá ceder el derecho aquí previsto, en el entendido que si dicho accionista es el Fideicomiso, entonces podrá notificar a GACM los nombres y los porcentajes de los Tenedores de los CBFES para que sean dichos Tenedores quienes puedan ejercer dicho derecho de suscripción en la OPI.

Obligaciones de GACM: GACM tendrá las siguientes obligaciones de hacer a partir de la fecha de oferta de los CBFES:

- (i) mantener y emplear sus mejores esfuerzos para que su subsidiara AICM mantenga su estructura corporativa;
- (ii) mantener y emplear sus mejores esfuerzos para que su subsidiara AICM mantenga su contabilidad de conformidad con NIIF y el cumplimiento a la Ley de Contabilidad Gubernamental, de conformidad con los requisitos aplicables a las entidades de la Administración Pública Federal en México;
- (iii) permitir visitas de inspección bajo solicitudes razonables;
- (iv) cumplir y emplear sus mejores esfuerzos para que su subsidiara AICM cumpla con los términos previstos en las Concesiones;
- (v) cumplir en todos los aspectos materiales con leyes aplicables en materia ambiental;
- (vi) usar los recursos provenientes de la suscripción y pago de las Acciones “P” para la construcción del Nuevo Aeropuerto conforme a su Plan Maestro, y para tal efecto depositar dichos recursos en la cuenta custodia que se mantenga en el Fideicomiso de Construcción;
- (vii) a partir de la fecha en que inicien las Distribuciones, emplear sus mejores esfuerzos para que su subsidiaria AICM pague los Aprovechamientos Presupuestales únicamente una vez que haya cubierto sus costos de operación, sus obligaciones legales (incluyendo el pago de las Distribuciones) y fiscales;
- (viii) no participar en negocios distintos a los permitidos bajo su objeto social y el Curso Ordinario de Negocios; mantener todos aquellos activos necesarios para la construcción, operación y mantenimiento del Nuevo Aeropuerto, incluyendo la Concesión del Nuevo Aeropuerto, y emplear sus mejores esfuerzos a fin de que AICM mantenga todos aquellos activos necesarios para la

operación y mantenimiento del Aeropuerto Existente, incluyendo la Concesión del Aeropuerto Existente.

**Terminación
Fideicomiso:**

del En caso que por cualquier razón se diera por terminado el Fideicomiso, cualquier Acción AICM que al momento de la terminación continúe afecta al Fideicomiso, será automáticamente cancelada.

9. RESUMEN HISTÓRICO DE INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA Y OPERATIVA

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación sin antecedentes operativos, el cual no ha generado utilidades a esta fecha. Las únicas actividades del Emisor desde su constitución han sido actividades de carácter organizacional y administrativo, así como aquellas necesarias para preparar la Oferta Global y su inversión en las Acciones “P” de GACM y las Acciones AICM. Como resultado de lo anterior, el Emisor presentará únicamente la información financiera proforma. Los estados financieros proforma del Emisor y las notas complementarias que los acompañan serán proporcionadas únicamente para efectos ilustrativos, para dar efecto a los resultados que se hubieran obtenido en caso de que el Emisor hubiese adquirido las Acciones “P” el 1 de enero de 2017. La información financiera proforma fueron preparados al 31 de diciembre de 2017, con base en la información que se encuentra disponible actualmente, así como en estimados y suposiciones que el Emisor considera razonables a la fecha de emisión del Prospecto. La información financiera proforma no pretende presentar los resultados reales de las operaciones en caso de que el Emisor hubiese adquirido las Acciones “P” el 1 de enero de 2017, ni son necesariamente indicadores de futuros resultados del Emisor.

Las siguientes tablas también presentan un resumen histórico de la información financiera de GACM, así como cierta información y datos del Aeropuerto Existente en cada una de las fechas y los periodos indicados. Los datos del estado de posición financiera y el estado de resultados integrales de GACM para los ejercicios concluidos el 31 de diciembre de 2016 y 2017 se derivan de los Estados Financieros Auditados incluidos a lo largo del presente Prospecto. Los resultados históricos del Aeropuerto Existente no son necesariamente indicadores de los resultados que deberán de ser esperados en un futuro por parte del Nuevo Aeropuerto.

Los Estados Financieros Consolidados Auditados y la información financiera auditada que se incluye en este Prospecto de colocación han sido preparados de conformidad con las NIIF (International Financial Reporting Standards) emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad (International Accounting Standards Board) (“IASB”), y las interpretaciones realizadas por el Comité Internacional de Interpretación de la Presentación de Información Financiera (International Financial Reporting Interpretations Committee). Las NIIF difieren en ciertos aspectos significativos de los GAAP de Estados Unidos de América y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados y utilizados en otras jurisdicciones. No hemos hecho ningún intento de cuantificar el impacto de esas diferencias por una conciliación de nuestros Estados Financieros u otra información financiera incluida en este Prospecto a los GAAP de Estados Unidos de América y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados en otras jurisdicciones.

GACM y AICM como empresas de participación estatal mayoritaria, están obligadas a preparar sus estados financieros de conformidad con la Contabilidad Gubernamental. Por lo tanto, GACM y AICM continuaran operando y preparando sus estados financieros de acuerdo con la Contabilidad Gubernamental, y únicamente prepararan sus estados financieros de conformidad con las NIIF para fines informativos. Una descripción de las principales diferencias entre las NIIF y la Contabilidad Gubernamental se incluirá en los Estados Financieros de GACM que se presentan en este Prospecto. Les recomendamos consultar a sus propios asesores en relación con las diferencias entre las NIIF y los GAAP de Estados Unidos de América y cómo estas diferencias

pueden afectar nuestros Estados Financieros y el resto de la información financiera incluida en este Prospecto.

La Información Financiera proforma se presenta en Pesos y fue preparada con base en los Estados Financieros Consolidados Auditados y se basa en información disponible y ciertas presunciones que se consideraron razonables, sin embargo, dichas presunciones están sujetas a cambios y es posible que dichos cambios pudieran ser materiales. Los Estados Financieros se presentan para fines informativos únicamente y no se pretende que reflejen o representen una proyección de los resultados operativos para periodos futuros o la situación financiera para cualquier fecha futura. La información financiera proforma debe ser leída de forma conjunta con los Estados Financieros Consolidados Auditados y la Sección “16. COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN” de este Prospecto.

Las siguientes tablas deberán de ser interpretadas de manera conjunta con los Estados Financieros incluidos en las demás secciones del presente Prospecto y la información que en ellas se contiene deriva en su totalidad de la información contenida en este Prospecto. Ver Sección “4. PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN.”

Estados de posición financiera y resultados proforma del Fideicomiso

	Al 31 de diciembre de		
	Ajustes		
	2017	Proforma	Proforma
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)
		(en millones)	
Información del Estado de Posición Financiera:			
Activo circulante:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	0.01	60.00	60.01
Inversión en sociedades promovidas	-	29,240.00	29, 240.00
Total activo	0.01	29,300.00	29,300.01
Activos netos:			
Activos netos del fideicomiso	0.01	29,300.00	29,300.01
Total.....	0.01	29,300.00	29,300.01

	Al 31 de diciembre de		
	Ajustes		
	2017	Proforma	Proforma
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)
		(en millones)	
Información del Estado de Resultados:			
Participación en las utilidades de las inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación.....	-	1,898.0	1,898.0

	Al 31 de diciembre de		
	2017	Ajustes Proforma	Proforma
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)
Gastos de administración, honorarios y otros	-	15.0	15.0
Utilidad del año	=	<u>1,883.0</u>	<u>1,883.0</u>

Asimismo, a continuación, se incluye un resumen de la información financiera seleccionada consolidada de GACM. La información financiera de GACM debe ser leída de forma conjunta con los Estados Financieros Consolidados Auditados.

Estados de situación financiera consolidados de GACM Al 31 de diciembre de 2017 y 2016

	Al 1 de enero de	Al 31 de diciembre de		
	2016	2016	2017	2017 ⁽¹⁾
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
	(en millones)			
<u>Activo</u>				
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	24,954.0	50,745.3	105,514.8	5,346.5
Efectivo y equivalentes de efectivo restringidos	261.9	507.5	1,501.3	76.1
Cuentas por cobrar y otros, Neto.	1,661.3	2,080.6	1,834.4	92.9
Impuesto al valor agregado	455.5	442.5	390.2	19.8
Inventario	19.5	15.8	13.1	0.7
Total del activo circulante	<u>27,352.2</u>	<u>53,791.7</u>	<u>109,253.8</u>	<u>5,535.9</u>
Activo no circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido.....	0.0	1,255.7	3,212.6	162.8
Activos intangibles, Concesiones aeroportuarias y anticipos, Neto..	5,480.1	15,929.5	42,060.6	2,131.2
Mobiliario y equipo, Neto.....	415.2	339.0	260.9	13.2
Impuesto al valor agregado a largo plazo.....	0.0	1,086.1	4,416.8	223.8
Otros activos	9.6	9.7	14.1	0.7
Total del activo no circulante	<u>5,904.9</u>	<u>18,619.9</u>	<u>49,965.0</u>	<u>2,531.7</u>
Total del activo	<u>33,257.1</u>	<u>72,411.6</u>	<u>159,218.8</u>	<u>8,067.7</u>

Pasivo y Capital Contable

Pasivo circulante:				
Porción circulante de la deuda a largo plazo.....	53.0	561.2	1,455.5	73.8

	Al 1 de enero de	Al 31 de diciembre de		
	2016	2016	2017	2017 ⁽¹⁾
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
Cuentas por pagar y gastos acumulados.....	2,807.1	2,766.9	2,318.9	117.5
Impuesto al Valor Agregado por pagar.....	874.4	375.5	494.5	25.1
Anticipos recibidos de clientes....	173.1	230.0	138.9	7.0
Total del pasivo circulante	<u>3,907.6</u>	<u>3,933.5</u>	<u>4,407.7</u>	<u>223.3</u>
Pasivo no circulante:				
Deuda a largo plazo	17,322.0	42,144.8	119,167.6	6,038.3
Beneficios a los empleados.....	59.1	66.7	85.2	4.3
Provisiones a largo plazo	29.2	30.9	43.4	2.2
Anticipos recibidos de clientes	154.0	184.7	203.2	10.3
Impuesto sobre la renta diferido .	946.5	697.0	2,228.4	112.9
Total del pasivo no circulante.....	<u>18,510.8</u>	<u>43,123.9</u>	<u>121,727.8</u>	<u>6,168.0</u>
Total del pasivo.....	<u>22,418.4</u>	<u>47,057.5</u>	<u>126,135.6</u>	<u>6,391.3</u>
Capital Contable:				
Capital social.....	23,453.6	60,239.2	78,338.2	3,969.4
(Déficit) acumulado	(12,630.6)	(34,900.8)	(45,270.7)	(2,293.9)
Reserva legal.....	15.7	15.7	15.7	0.8
Total del capital contable	<u>10,838.7</u>	<u>25,354.1</u>	<u>33,083.2</u>	<u>1,676.3</u>
Total del pasivo y capital contable	<u>33,257.1</u>	<u>72,411.6</u>	<u>159,218.8</u>	<u>8,067.7</u>

(1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas a un tipo de cambio de Ps. 19.7354 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2017 como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al Peso el 31 de diciembre de 2017.

Estados de resultados integrales consolidados de GACM Al 31 de diciembre de 2017 y 2016

	Años Terminados el 31 de diciembre de		
	2016	2017	2017 ⁽¹⁾
	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
	(en millones)		
Ingresos de operación:			
Servicios aeronáuticos.....	8,707.1	9,637.7	509.1
Servicios no aeronáuticos.....	3,003.5	3,389.1	179.0
Servicios de construcción.....	9,049.8	18,983.2	1,002.9
Otros ingresos.....	27.4	15.8	0.8
Total de ingresos de operación.....	<u>20,787.8</u>	<u>32,025.8</u>	<u>1,691.9</u>
Costos y gastos de operación:			
Costos de operación y gastos de administración	7,195.7	9,128.2	482.2
Costo de servicios de construcción.....	8,424.6	17,662.1	933.1
Total de costos y gastos de operación	<u>15,620.3</u>	<u>26,790.4</u>	<u>1,415.3</u>

	Años Terminados el 31 de diciembre de		
	2016	2017	2017 ⁽¹⁾
	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
	(en millones)		
Utilidad de Operación	<u>5,167.4</u>	<u>5,235.4</u>	<u>276.6</u>
Ingresos financieros	1,063.3	7,054.2	372.7
Gastos financieros	(4,512.4)	(2,799.6)	(147.9)
Ingresos (gastos) financieros, Neto	(3,449.1)	4,254.6	224.8
Utilidad antes de impuestos.....	<u>1,718.3</u>	<u>9,490.0</u>	<u>501.3</u>
Impuesto sobre la renta	30.5	(1,754.4)	(92.7)
Utilidad neta consolidada del ejercicio.....	<u>1,748.9</u>	<u>7,735.6</u>	<u>594.0</u>
Otro resultado integral:			
Partidas que no serán reclasificadas a resultados:			
Remediciones de obligaciones laborales, neto de impuestos	<u>5.3</u>	<u>(6.4)</u>	<u>(0.3)</u>
Total resultado integral consolidado del ejercicio	<u>1,754.2</u>	<u>7,729.1</u>	<u>593.7</u>
Utilidad por acción básica y diluida en pesos.....	0.08	0.35	0.02
Promedio ponderado de acciones en circulación.....	22,131,009,145	22,131,009,145	-

(2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas a un tipo de cambio de Ps. 18.9291 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano promedio de 2017.

Tráfico de Pasajeros Histórico

El Aeropuerto Existente ha visto crecer el tráfico de pasajeros en los últimos cinco años. Las tendencias históricas en el tráfico de pasajeros y en el tráfico de pasajeros de paga entre 2013 y 2017, se exponen a continuación:

	Años Terminados el 31 de diciembre de					TCAC
	2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017
	(en millones de Pasajeros, excepto MTAs y porcentajes)					
MTAs.....	392,566	409,954	426,761	448,150	449,656	3.5%
Total de Tráfico de Pasajeros⁽¹⁾						
Vuelos Nacionales ..	20.9	22.8	25.7	27.7	29.0	8.5%
Vuelos Internacionales	10.6	11.5	12.8	14.1	15.8	10.3%
Total	31.5	34.3	38.4	41.7	44.7	9.1%
Porcentaje de crecimiento del año anterior.....		8.6%	12.2%	8.5%	7.2%	
Total de Pasajeros de Salida (incluyendo Pasajeros Exentos)						
Vuelos Nacionales ..	10.5	11.4	12.9	13.8	14.5	8.4%

Vuelos Internacionales	5.3	5.8	6.4	7.0	7.8	10.1%
Total	15.8	17.2	19.2	20.8	22.4	9.0%
Porcentaje de crecimiento del año anterior.....		8.4%	11.9%	8.4%	7.3%	

Total de Tráfico de Pasajeros de Paga⁽²⁾

Vuelos Nacionales ⁽³⁾	8.2	8.7	9.7	10.5	10.8	7.1%
Vuelos Internacionales ⁽⁴⁾	4.3	4.6	4.9	5.3	5.7	7.4%
Total	12.5	13.3	14.6	15.7	16.5	7.2%
Porcentaje de crecimiento del año anterior.....		6.5%	9.5%	8.0%	4.9%	

Total	376,590%	398,557%	446,915%	483,433%	537,263%	9.3%

(1) Número total de pasajeros (incluyendo pasajeros de llegada y salida, pasajeros de paga y Pasajeros Exentos).

(2) Número total de pasajeros que pagan TUA y se refiere a pasajeros (salvo por Pasajeros Exentos) que abordan vuelos comerciales de pasajeros regulares o vuelos de pasajeros fletados nacionales o internacionales, en cada caso, que se origine de uno de los Aeropuertos a un destino dentro o fuera de México.

(3) Tarifas Nacionales Aplicables: US\$15.76 durante 2013, US\$21.96 durante 2014, US\$22.33 durante 2015, US\$22.37 durante 2016 y US\$22.74 durante 2017.

(4) Tarifas Internacionales Aplicables: US\$19.40 durante 2013, US\$34.15 durante 2014, US\$34.72 durante 2015, US\$34.78 durante 2016 y US\$35.35 durante 2017.

Fuente: AICM. Estadísticas históricas de tráfico de pasajeros.

Total de Ingresos consolidados por pasajero provenientes del Aeropuerto Existente

	31 de diciembre		% Cambio porcentual
	2016	2017	
Ingresos Servicios Aeronáuticos por pasajero	Ps. 209	Ps. 216	3.20%
Ingresos por Servicios No Aeronáuticos por pasajero	Ps. 72	Ps. 76	5.20%
Ingresos totales provenientes del Aeropuerto Existente por pasajero	Ps. 281	Ps. 291	3.77%

Para una descripción detallada de los componentes de los ingresos de los Servicios Aeronáuticos, y por Servicios No Aeronáuticos del Aeropuerto Existente, revisar Secciones “20. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO BENITO JUÁREZ”, “23. DESCRIPCIÓN DE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO EXISTENTE”.

10. FACTORES DE RIESGO

La inversión en los CBFES implica riesgos. Antes de tomar la decisión de invertir en los CBFES, debe considerar cuidadosamente los siguientes factores de riesgo, así como toda la demás información presentada en este Prospecto. Los riesgos que se describen a continuación son aquellos que el Emisor considera le pudieran afectar de forma adversa, a los Patrocinadores o al Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México. Cualquiera de los siguientes riesgos, si realmente ocurren, podrían afectar material y adversamente el negocio del Emisor, sus resultados de operaciones, perspectivas y situación financiera. En ese caso, el precio de mercado de los CBFES podría disminuir, y usted podría perder la totalidad o parte de su inversión. Los riesgos adicionales que no conoce o que actualmente considera como no materiales también pueden afectar su negocio, resultados de operaciones, perspectivas y situación financiera.

Riesgos Generales

Los potenciales tenedores deberán basar su decisión de inversión en su propio análisis sobre las consecuencias legales, fiscales, financieras y de otra naturaleza, derivadas de realizar una inversión en los Certificados Bursátiles, incluyendo los beneficios de invertir, los riesgos involucrados y sus propios objetivos de inversión. Los inversionistas no deben considerar el contenido del presente Prospecto como recomendaciones legales, fiscales o de inversión y se les recomienda consultar con sus propios asesores profesionales respecto de la adquisición, mantenimiento o venta de su inversión.

Los potenciales tenedores no deberán basarse en desempeño histórico alguno que se describa en el presente Prospecto para tomar su decisión de invertir o no en los Certificados Bursátiles. Toda información relativa a desempeño contenida en el presente Prospecto no ha sido auditada ni verificada por terceros independientes y no deberá ser considerada como representativa de los rendimientos que pudieren recibir los potenciales tenedores.

No se puede asegurar que los objetivos de inversión del Fideicomiso se cumplirán o que los Tenedores recibirán rendimientos sobre su capital.

Los factores de riesgo descritos en este Prospecto no son los únicos riesgos inherentes a los Certificados Bursátiles. Aquellos riesgos que a la fecha del presente Prospecto se desconocen, o aquellos que no se consideran actualmente como relevantes, de concretarse en el futuro podrían tener un efecto adverso significativo sobre el Patrimonio del Fideicomiso y, por lo tanto, sobre los Certificados Bursátiles.

No existe calificación crediticia en relación con la emisión. Los CBFES no contarán con calificación crediticia expedida por una agencia calificadora autorizada de conformidad con la Circular Única.

Las Acciones “P” y las Acciones AICM no formarán parte del patrimonio del fideicomiso sino hasta en fecha posterior a la oferta.

La información financiera contenida en el presente Prospecto podría no ser indicativa del comportamiento del Fideicomiso y de los CBFES

Cualquier información histórica que se proporcione puede no ser representativa del comportamiento futuro de los activos particulares que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso. Por lo anterior, los resultados históricos de AICM son meramente indicativos y no reflejan los resultados esperados del Fideicomiso y de los CBFES una vez que el Fideicomiso detente un porcentaje de participación de las acciones de GACM y AICM para formar parte del Patrimonio del Fideicomiso.

Los potenciales inversionistas deberán realizar su propio análisis sobre el riesgo que el comportamiento de los activos parte del Patrimonio del Fideicomiso sea distinto de aquel que se muestra en el presente Prospecto. Ni el Fideicomitente, ni el Fiduciario, ni los Intermediarios Colocadores, ni el asesor y agente estructurador, ni el Representante Común realizan declaración alguna acerca del comportamiento futuro de los activos que integren el Patrimonio del Fideicomiso.

Modificaciones a las Normas Internacionales de Información Financiera

La entrada en vigor de los cambios de las NIIF emitidas por el IASB, NIIF 9 “Instrumentos Financieros” e NIIF 15 “Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes”, vigentes a partir del 1º de enero de 2018, así como NIIF 16 “Arrendamientos”, vigente a partir del 1º de enero de 2019, podrían originar impactos en los procesos internos, en la situación financiera y el cumplimiento de obligaciones contractuales, los cuales, se encuentran en proceso de identificación y cuantificación, por el Fideicomiso. A la fecha del presente Prospecto, el Fideicomiso ha evaluado las implicaciones por adopción de estas nuevas normas (NIIF) y se visualiza que no existirán, aunque no es posible asegurarlo, cambios materiales en procesos internos, ni en la situación financiera, ni en el cumplimiento de obligaciones contractuales, derivados de la aplicación de las mismas. Derivado de lo anterior, no se visualiza un riesgo real que derive de la falta de comparabilidad de la información financiera elaborada por la aplicación del método retrospectivo para más de un ejercicio, según las opciones previstas en las propias normas, a partir del ejercicio 2018, y en su caso 2017, respecto a la información divulgada en ejercicios anteriores.

Riesgos relacionados con las NIIF para empresas de participación estatal mayoritaria en México y las GAAP de los Estados Unidos de América

Los Estados Financieros Consolidados Auditados y la información financiera auditada que se incluye en este Prospecto de colocación han sido preparados de conformidad con las NIIF, emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB), y las interpretaciones relacionadas el Comité Internacional de Interpretación de la Presentación de Información Financiera (IFRIC). Las NIIF difieren en ciertos aspectos significativos de los GAAP de Estados Unidos de América y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados utilizados en otras jurisdicciones. No se ha hecho ningún intento de cuantificar el impacto de esas diferencias por una conciliación de los Estados Financieros u otra información financiera incluida en este Prospecto de colocación a los GAAP de Estados Unidos de América y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente

aceptados en otras jurisdicciones. GACM y AICM como empresas de participación estatal mayoritaria, están obligadas a preparar sus Estados Financieros de conformidad con la Contabilidad Gubernamental. Por lo tanto, GACM y AICM continuarán operando y preparando sus Estados Financieros de acuerdo con la Contabilidad Gubernamental, y únicamente prepararán sus Estados Financieros de conformidad con las NIIF para fines informativos.

Riesgos Relacionados con la Concesión del Aeropuerto Existente y sus Operaciones

Los ingresos de AICM dependen considerablemente de los niveles de tráfico aéreo que a su vez dependen parcialmente de factores que están fuera de su control.

Los ingresos de AICM se encuentran estrechamente vinculados al volumen de tráfico de pasajeros, operaciones de carga y al número de Movimientos de Tráfico Aéreo en el Aeropuerto Existente. El volumen de tráfico de pasajeros, operaciones de carga, así como los Movimientos de Tráfico Aéreo dependen en parte en diversos factores que se encuentran fuera del control de AICM, incluyendo la operación exitosa del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, las condiciones económicas generales en México y en otros lugares, factores económicos, competitivos, regulatorios y otros que afectan el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, a los Concesionarios o la industria aeronáutica en su conjunto, las fluctuaciones en los precios del petróleo (que pueden tener un impacto negativo en el tráfico como resultado de recargos por combustible u otras medidas adoptadas por las aerolíneas en respuesta a un aumento en los costos del combustible) y cambios en las políticas regulatorias aplicables a la industria de la aviación. Además, el tráfico aéreo puede verse afectado negativamente por el atractivo, la asequibilidad y el acceso de otros destinos turísticos en México, como Cancún y Puerto Vallarta, u otros centros regionales en México, como Monterrey y Guadalajara. El atractivo de la Ciudad de México como centro de negocios y como destino turístico también puede verse afectado por las percepciones de viajeros respecto a la seguridad y la estabilidad económica, política y social de México. No puede haber ninguna garantía de que el tráfico aéreo en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México en el futuro va a igualar o superar los niveles actuales. Cualquier disminución en el tráfico aéreo hacia o desde el área metropolitana de la Ciudad de México como resultado de factores como estos podría afectar negativamente el negocio de AICM, los resultados de sus operaciones, y, en consecuencia, la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a los Tenedores de los CBFES.

El tráfico de pasajeros podría verse afectado de manera adversa por una recesión en las economías de Estados Unidos o México.

La industria de transporte aéreo mexicano y, en consecuencia, el monto de TUA obtenido por AICM, reciben una notable influencia de las condiciones económicas en México y Estados Unidos. En 2016 y 2017, 66.5% y 65.3%, respectivamente, de los pasajeros del Aeropuerto Existente que pagaron TUA viajaron en vuelos nacionales, y 54.2%, y 54.4% de la TUA obtenida en 2016 y 2017, respectivamente, resultaron de TUA cobrada a pasajeros nacionales. Cuando las economías de Estados Unidos o de México han estado en recesión en el pasado, el número de pasajeros internacionales en el Aeropuerto Existente que llegan o salen en vuelos con origen de, o destino a Estados Unidos se ha visto afectado negativamente. Además, una gran parte de los pasajeros nacionales en el Aeropuerto Existente son viajeros de negocios, cuya demanda de viajes se ve normalmente afectada negativamente durante los periodos de recesión. El hecho de que la Ciudad

de México mantenga su posición como un centro internacional de negocios, centro regional y como un destino turístico atractivo depende de una serie de factores, incluyendo la fuerza percibida de la economía mexicana y el atractivo, la asequibilidad y accesibilidad de la Ciudad de México.

En 2017, el tráfico de pasajeros internacionales en el Aeropuerto Existente aumentó en 12.1%, en comparación con el año anterior. Se espera que el tráfico internacional de pasajeros continúe aumentando; sin embargo, no es posible predecir cómo las condiciones económicas en Estados Unidos puedan desarrollarse en el futuro o cómo estas condiciones afectarán el tráfico internacional de pasajeros.

En 2017, el tráfico de pasajeros nacionales en el Aeropuerto Existente aumentó en 4.8%, en comparación con el año anterior. Históricamente en México, las recesiones han dado lugar a una disminución general en niveles de tráfico de pasajeros nacionales en comparación con los niveles histórico de tráfico de pasajeros. No es posible predecir cómo las condiciones económicas en México se pueden desarrollar en el futuro o cómo estas condiciones afectarán el tráfico nacional de pasajeros.

Las proyecciones sobre la actividad y el desempeño futuro de GACM y sus subsidiarias, podrían ser incorrectas

Se ha incorporado a este Prospecto cierta información y datos que resultan de las proyecciones sobre la actividad y el desempeño futuro de GACM y sus subsidiarias. Estas proyecciones y opiniones fueron preparadas con base en numerosas suposiciones, incluyendo suposiciones respecto de contingencias significativas y otros asuntos que el Emisor considera razonables en este momento. Sin embargo, tales suposiciones, estimaciones y proyecciones pudieran no ser precisas y los resultados actuales podrían ser significativamente diferentes. Además, los auditores independientes no han examinado, compilado ni realizado procedimientos con respecto a la información financiera prospectiva o de otro tipo contenida en las proyecciones y, en consecuencia, no expresan opinión alguna ni cualquier otra forma de garantía con respecto a dicha información. Se advierte a los Tenedores de los CBFes no confiar de forma absoluta en las proyecciones y suposiciones contenidas en el presente Prospecto. Las proyecciones incluidas en este Prospecto se proporcionan únicamente para efectos informativos. Dichas proyecciones no se proporcionan para inducir a los inversionistas a considerar que los CBFes tendrán rendimientos. No existe garantía o certeza, por ningún concepto y de ninguna naturaleza, que el Fideicomiso generará rendimientos suficientes, o rendimientos dentro de algún rango para realizar Distribuciones a los Tenedores de los CBFes. La existencia y el monto de dichos rendimientos se encuentran sujetos a diversos riesgos, incluyendo aquellos descritos en la presente sección “10. FACTORES DE RIESGO”. Es posible que los Tenedores no obtengan rendimiento alguno. Ni nuestro Administrador, ni los Intermediarios Colocadores, ni cualesquiera de sus directores, consejeros, afiliadas o subsidiarias garantizan o aseguran la existencia de cualesquier rendimientos distribuibles a los Tenedores de los CBFes.

México ha experimentado un periodo de aumento en la actividad delictiva, y estas actividades podrían afectar el tráfico de pasajeros

En los últimos años, México ha experimentado un periodo de aumento en la actividad delictiva, debido principalmente a la delincuencia organizada y narcotráfico. Estas actividades, su posible

incremento y la violencia asociada con ello pueden tener un impacto negativo en el tráfico aéreo en el Aeropuerto Existente, y por lo tanto en los negocios y resultados de AICM, así como la capacidad del Fideicomiso para repartir Distribuciones entre los Tenedores de CBFes.

Las fluctuaciones en los precios internacionales del petróleo podrían afectar los costos de las aerolíneas, lo que podría aumentar los precios de boletos de avión y reducir la demanda de viajes aéreos.

El combustible representa un costo significativo para las aerolíneas. Los precios internacionales del combustible han experimentado una volatilidad significativa en los últimos años. La mayoría de las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente utilizan el combustible para aviones con base en queroseno, cuyo precio se basa en los precios spot de Estados Unidos para ese combustible, más el costo de transportar dicho combustible al Aeropuerto Existente. Aunque el precio spot de la Costa del Golfo de Estados Unidos del combustible para aviones ha disminuido desde su precio máximo de US\$4.81 por galón alcanzado el 12 de septiembre de 2008, siguió fluctuando en el transcurso de 2017, con un máximo de US\$2.00 por galón el 1 de septiembre de 2017 y un mínimo de US\$1.24 por galón el 23 de junio de 2017, según la Administración de Información de Energía del Departamento de Energía de Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2017, el precio spot de la Costa del Golfo de Estados Unidos para el combustible para aviones fue de US\$1.90 por galón. Adicionalmente, ASA es responsable de prestar los servicios de almacenamiento, distribución y suministro de combustible a AICM y a las aerolíneas. Ni AICM ni tercero alguno podrán prestar servicios relacionados con el combustible, salvo que la SCT determine lo contrario. El precio del combustible puede ser objeto de otras fluctuaciones que resultan de una reducción o aumento en la producción de petróleo, voluntaria o no, por los países productores de petróleo, otras fuerzas del mercado, un aumento general en las hostilidades internacionales, o cualquier ataque terrorista que pueda ocurrir en el futuro. Aunque los precios internacionales del combustible han aumentado en los últimos meses, en el pasado, el aumento de su precio ha sido uno de los factores que han dado lugar a cancelaciones de rutas, disminución en las frecuencias de vuelos y en algunos casos incluso contribuyó a las solicitudes de quiebra de algunas compañías aéreas. A pesar de que las fluctuaciones en los precios del petróleo durante los últimos años no han impactado negativamente en el volumen de tráfico aéreo en el Aeropuerto Existente, futuras fluctuaciones significativas pueden resultar ya sea en un aumento en los precios de los boletos de avión, o en una disminución en la demanda de viajes aéreos en general. Las grandes fluctuaciones podrían continuar resultando en precios más altos de los pasajes por parte de las aerolíneas o una demanda reducida de pasajes aéreos en general, lo que tendría un efecto adverso en los ingresos y resultados de operaciones de los Patrocinadores.

Los eventos internacionales, incluyendo actos de terrorismo, guerras y epidemias globales, podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo.

Eventos internacionales como los ataques terroristas en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, los más recientes ataques terroristas en Nueva York, Barcelona, Londres, París y Bruselas y otros ataques atribuidos al Estado Islámico de Irak y Siria o cualquier otra organización, guerras o potenciales conflictos bélicos entre naciones, así como crisis de salud pública como el brote del Síndrome Respiratorio Agudo Severo (“SARS”) entre 2002 y 2003, la pandemia de Influenza A/H1N1 de 2009-2010, y la pandemia del Ébola en 2014 y 2015 han interrumpido la frecuencia y el patrón de los viajes aéreos en todo el mundo en los últimos años. Más recientemente, los viajes

a otros países de América Latina y el Caribe se han visto afectados como consecuencia del virus Zika. Los ataques terroristas en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, tuvieron efectos negativos graves en la industria del transporte aéreo, en particular en los transportistas de Estados Unidos y los transportistas que operan servicios internacionales desde y hacia Estados Unidos. El tráfico aéreo en Estados Unidos se redujo drásticamente después de los ataques. En México, el tráfico de aerolíneas y pasajeros disminuyó significativamente, sin embargo, la disminución fue menos grave que en Estados Unidos. El Aeropuerto Existente no experimentó una disminución en el tráfico de pasajeros después del 11 de septiembre de 2001; sin embargo, mantuvo el volumen de tráfico de pasajeros del año anterior, sin crecimiento como se había visto en años anteriores. Del mismo modo, el tráfico de pasajeros y las operaciones del Aeropuerto Existente podrían verse negativamente afectados por ataques terroristas contra aeronaves, tales como los que se produjeron con la aeronave rusa “Metrojet” que operaba sobre Egipto y Ucrania en 2015. El Aeropuerto Existente experimentó una disminución significativa en el volumen de tráfico de pasajeros en 2009 y 2010 durante la pandemia de la Influenza A/H1N1.

Cualquier ataque terrorista en el futuro, con o sin la participación de aviones, o epidemias globales o regionales como la Influenza A/H1N1 y el virus Zika, podrían afectar negativamente el volumen de tráfico aéreo en el Aeropuerto Existente, y como resultado causar un efecto adverso en el negocio, y resultado de operaciones de AICM y, como consecuencia, la capacidad del Emisor para repartir Distribuciones entre los Tenedores de CBFes.

La competencia de aeropuertos nuevos o existentes en el área metropolitana de la Ciudad de México y otros centros regionales podría afectar de manera adversa al Aeropuerto de la Ciudad de México.

Mientras que la construcción del Nuevo Aeropuerto se encuentra en marcha, la generación de flujos de efectivo por parte de los Concesionarios depende de la continuidad de las operaciones del Aeropuerto Existente. El Aeropuerto Internacional de Toluca, que se encuentra a 29.2 millas de la Ciudad de México, se ha convertido en los últimos años en competencia para el Aeropuerto Existente. El Aeropuerto Internacional de Toluca da servicio principalmente a través de aerolíneas de bajo costo que atienden a pasajeros nacionales y puede desviar el tráfico nacional del Aeropuerto Existente. Por otra parte, el tráfico aéreo también puede verse afectado por el tráfico a otros aeropuertos competidores que están cercanos a la Ciudad de México, como el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca y el Aeropuerto Internacional de Puebla, u otros centros regionales en México, como Monterrey o Guadalajara. Además de la competencia de otros aeropuertos, el tráfico nacional de pasajeros en el Aeropuerto Existente puede verse afectado por las diferentes alternativas de transporte terrestre a los viajes aéreos, como la construcción de nuevo transporte ferroviario y los autobuses interestatales de distancia regular y larga. En México, los autobuses han atraído históricamente más pasajeros que la industria aérea. Cualquier reducción significativa en el tráfico aéreo como resultado de la competencia podría afectar adversamente el negocio y los resultados de la operación de los Concesionarios, así como la capacidad del Fideicomiso para repartir Distribuciones entre los Tenedores de CBFes.

La implementación de futuras mejoras a los controles de seguridad en los aeropuertos podría impactar negativamente en el tráfico de pasajeros.

En octubre de 2001, la Dirección General de Aeronáutica Civil emitió disposiciones con medidas reforzadas de seguridad para los aeropuertos mexicanos, como consecuencia de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 y en respuesta a las recomendaciones de la Administración de Seguridad en el Transporte de Estados Unidos. Si la Dirección General de Aeronáutica Civil emite nuevas disposiciones en el futuro, será necesario implementar medidas de seguridad reforzadas en el Aeropuerto Existente, para dar cumplimiento a dichas disposiciones. Las medidas de seguridad adoptadas en cumplimiento de las futuras directivas de seguridad o en respuesta a un ataque terrorista, o amenaza, o conflictos bélicos, o epidemias globales o regionales, podrían reducir el tráfico de pasajeros en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, debido a un incremento en la revisión a los pasajeros y equipaje, provocando controles de seguridad más lentos y la imposición de limitaciones adicionales en los viajes aéreos. Además, cualquier falla en las medidas de seguridad en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, que se traduzca en una falla de seguridad grave o una amenaza a la seguridad pública, puede resultar en daño a la reputación que también podría afectar de manera adversa el tráfico de pasajeros. Cualquier reducción en el tráfico de pasajeros debido a los acontecimientos descritos anteriormente, tendría un efecto adverso en el negocio y resultado de la operación de AICM, así como en la capacidad del Fideicomiso para repartir Distribuciones entre los Tenedores de CBFes.

El Aeropuerto Existente se encuentra expuesto a riesgos relacionados con el manejo de la carga.

El sistema de carga aérea es una red compleja y multifacética que maneja una gran cantidad de cargamentos, paquetes y correo llevado a bordo por el pasajero y por los aviones de carga. El sistema de carga aérea es vulnerable a diversas amenazas de seguridad, que incluyen posibles complotes para colocar explosivos a bordo de aeronaves; envíos ilegales de residuos peligrosos; actividades delictivas, como el contrabando y el robo, narcotráfico; y posibles secuestros y sabotaje por personas con acceso a las aeronaves. Se han implementado varias iniciativas que imponen nuevos procedimientos y el uso de tecnología más avanzada para mejorar la seguridad de la carga aérea y detectar amenazas terroristas y criminales.

El Aeropuerto Existente puede estar sujeto a riesgos relacionados con la integridad de sus instalaciones o la reducción del volumen de tráfico de carga. La ocurrencia de tales eventos podría afectar negativamente el negocio del Aeropuerto Existente, y los resultados de sus operaciones, que a su vez pueden afectar negativamente el negocio y los resultados de operaciones del Fideicomiso, así como su capacidad para realizar distribuciones a los Tenedores de CBFes.

Cualquier evento que afecte la percepción de las medidas de seguridad de cualquiera de las principales aerolíneas podría resultar en una pérdida significativa en el volumen de tráfico de pasajeros.

Cualquier accidente, incidente o cualquier otro evento que afecte la percepción de las medidas de seguridad de cualquiera de las principales aerolíneas puede afectar su imagen y generar una percepción pública de que es menos segura o confiable que otras aerolíneas. Estos eventos afectarían la demanda y el número de pasajeros a los que dicha aerolínea presta sus servicios,

afectando en consecuencia los resultados de la operación de AICM y, a su vez, la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a los Tenedores de CBFes.

La Administración Federal de Aviación de Estados Unidos podría disminuir la calificación de seguridad aérea de México una vez más, lo que podría tener un impacto negativo en el negocio y operaciones de AICM.

En julio de 2010, la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (“FAA”) anunció que, tras una evaluación de la autoridad de aeronáutica civil de México, se había determinado que México no estaba en cumplimiento con las normas internacionales de seguridad establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”), y, como resultado, disminuyó la calificación de seguridad de la aviación de México de “Categoría 1” a “Categoría 2”. De conformidad con la normativa de la FAA, como resultado de esta disminución, las aerolíneas mexicanas no tenían permitido ampliar o cambiar sus operaciones actuales entre Estados Unidos y México, excepto bajo ciertas circunstancias limitadas, se suspendieron los acuerdos de código compartido entre las aerolíneas de Estados Unidos y de México, y las operaciones de las aerolíneas mexicanas que vuelan a Estados Unidos estaban sujetas a un mayor control por parte de la FAA. Estos requisitos regulatorios adicionales resultaron en un menor tráfico de pasajeros originado o con destino a Estados Unidos de las aerolíneas mexicanas que operan en el Aeropuerto Existente o, en algunos casos, en un aumento en el costo del servicio, lo que resultó en una disminución de la demanda de viajes. La FAA restauró la calificación de México a Categoría 1 el 2 de diciembre de 2010. La FAA podría disminuir la calificación de seguridad aérea de México en el futuro. No es posible predecir el impacto que la disminución de la calificación de seguridad de la aviación mexicana tendría en los resultados de operaciones de AICM, o en la percepción pública de la seguridad del Aeropuerto Existente.

Las interrupciones en el funcionamiento adecuado de los sistemas de información y otras tecnologías de AICM podrían interrumpir las operaciones en el Aeropuerto Existente y causar incrementos en los costos o la disminución de los ingresos.

El buen funcionamiento de los sistemas de información en el Aeropuerto Existente es importante para su operación exitosa. Si los sistemas de información críticos fallan o no están disponibles, la capacidad del AICM de ofrecer adecuadamente los Servicios Aeronáuticos, Servicios No Aeronáuticos, cobrar las cuentas por cobrar, pagar gastos, realizar distribuciones, y mantener sus estándares de seguridad y de clientes, podrían verse afectados de manera adversa. Además, los incidentes como los ataques cibernéticos, los virus, otro software o actividades destructivas o perjudiciales, bajas de proceso, cortes o la revelación accidental de información podrían afectar negativamente los sistemas tecnológicos del AICM y dar lugar a una interrupción de las operaciones en el Aeropuerto Existente, una revelación indebida de información personal o confidencial, o un acceso no autorizado a contenido electrónico o propiedad intelectual.

Adicionalmente, AICM es titular y licenciataria de sistemas informáticos para el cobro de pagos y la administración de fondos. Las actividades y capacidad de AICM para cobrar dichos pagos podrían verse afectadas de forma negativa si cualquiera de estos sistemas no opera de la forma esperada, es objeto de una falla de seguridad o no es remplazado por nuevos sistemas similares a los utilizados por competidores.

Se prevé que los sistemas informáticos del Aeropuerto Existente serán protegidos por sólidos sistemas de respaldo, incluyendo medidas de protección físicas y de software, así como un sitio de recuperación de operaciones tecnológicas. Estas medidas de seguridad mitigan el riesgo de interrupciones, fallas o violaciones de seguridad a los sistemas informáticos del Aeropuerto Existente y deberían ser periódicamente evaluadas por asesores externos. Sin embargo, no puede haber ninguna garantía de que los esfuerzos realizados para prevenir o remediar estos incidentes tendrán éxito en evitar daños en las operaciones del Aeropuerto Existente o daños a la reputación.

Los desastres naturales podrían afectar de manera adversa los negocios de AICM.

La Ciudad de México se localiza en la región central de México, que se encuentra en el Cinturón Volcánico Transmexicano. Debido a la frecuente actividad sísmica en esa región, la Ciudad de México experimenta temblores de vez en cuando, así como inundaciones. Los desastres naturales pueden interrumpir o impedir temporalmente las operaciones en el Aeropuerto Existente y/o dañar la infraestructura necesaria para sus operaciones. La existencia de desastres naturales en la región de la Ciudad de México ha afectado de manera negativa y podría afectar adversamente en el futuro, el tráfico de pasajeros, y por lo tanto afectar el negocio y los resultados de la operación de AICM, incluyendo sus pronósticos y su condición financiera. Las instalaciones físicas en el Aeropuerto Existente están, y las instalaciones del Nuevo Aeropuerto estarán, aseguradas por daños causados por desastres naturales, accidentes u otros eventos similares, y las pérdidas ocasionadas por pérdidas consecuenciales. Sin embargo, en caso de producirse pérdidas, no puede haber garantía de que las pérdidas causadas por daños a las instalaciones físicas del Aeropuerto Existente no excederán los límites preestablecidos en sus pólizas de seguro.

Las operaciones del Aeropuerto Existente pueden interrumpirse debido a las acciones de terceros fuera del control de AICM.

Como es el caso con la mayoría de los aeropuertos, las operaciones del Aeropuerto Existente, dependen en gran medida de los servicios de terceros, como las autoridades de control del tráfico aéreo y las aerolíneas. El Aeropuerto Existente también depende del gobierno o de entidades del gobierno mexicano para la prestación de servicios como energía, el suministro de combustible a aeronaves y servicios de seguridad e inmigración. Ni el Emisor ni los Concesionarios son responsables y no controlan los servicios prestados por dichas terceras partes. Cualquier interrupción o consecuencia adversa resultante de los servicios de terceros, incluyendo un paro laboral u otro acontecimiento similar, podría interrumpir las operaciones en el Aeropuerto Existente y no existen garantías de que el AICM será capaz de encontrar un sustituto adecuado para proporcionar este tipo de servicios. Cualquier interrupción de las operaciones en el Aeropuerto Existente puede afectar de manera adversa el negocio de AICM y, en consecuencia, la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a beneficio de los Tenedores de los CBFES.

Las obras de construcción, renovación o remediación en el Aeropuerto Existente podrían tener un impacto en las operaciones del aeropuerto.

El AICM se encuentra actualmente implementando un programa de inversión de capital en construcción para reparar el hundimiento de la Terminal 2 del Aeropuerto Existente, que alberga, entre otros, todos los vuelos atendidos por Aeroméxico y Delta. Aunque el AICM confía en que este plan va a remediar el problema de hundimiento y ayudará a evitar cualquier incidente en la

Terminal 2, no es posible dar ninguna garantía de que dicho plan será exitoso o que las operaciones en la Terminal 2 no se verán afectadas de manera adversa. Además, AICM puede decidir llevar a cabo remodelaciones u otras reparaciones en el Aeropuerto Existente, mientras que la construcción del Nuevo Aeropuerto está en marcha. Estas remodelaciones y reparaciones podrían afectar los resultados de operación del Aeropuerto Existente y podrían tener un impacto negativo en el negocio y resultados de operación de AICM. No es posible asegurar que las operaciones del Aeropuerto Existente no se reducirán o no se verán afectadas negativamente por remodelaciones o reparaciones en el futuro.

La pérdida de una o más aerolíneas clave podría resultar en la pérdida de una cantidad considerable de los ingresos de los Patrocinadores.

Ciertas aerolíneas que actualmente operan u operaban en el Aeropuerto Existente se han sometido a procesos complejos de reestructuración, o han sido objeto de procedimientos de quiebra e insolvencia, algunos de los cuales han dado lugar a la liquidación de estas compañías aéreas. La obligación de las aerolíneas para hacer pagos al AICM por los servicios prestados en el Aeropuerto Existente por lo general no goza de garantías, a excepción de ciertas fianzas de cumplimiento proporcionadas por algunas de las aerolíneas. En 2017, 10 aerolíneas fueron responsables de aproximadamente el 86.8% de los ingresos por pasajeros cobrados en el Aeropuerto Existente y Aeroméxico la aerolínea más grande de México, junto con su línea aérea regional Aeroméxico Connect, fueron responsables de aproximadamente el 28.8% de los ingresos por pasajeros de AICM cobrados durante 2017. El cese de las operaciones de cualquiera de estas aerolíneas clave, sin un reemplazo adecuado para ocupar los lugares previamente ocupados por dicha aerolínea, tendría un efecto adverso en el negocio y resultados de operación de AICM. Aunque el AICM ha tenido éxito en el pasado en la atracción de otras aerolíneas para dar servicio a lugares vacantes, como fue el caso de Mexicana de Aviación sometida en un proceso de quiebra y liquidación, no es posible asegurar que los Concesionarios serán igualmente exitosos en dicho proceso de sustitución si en el futuro cualquier otra aerolínea clave cesa su actividad en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México. Además, si alguna de estas aerolíneas clave se declarara insolvente o busca protección por quiebra, los Concesionarios serían un acreedor no garantizado con respecto a los cargos pendientes de pago, y podrían no ser capaces de recuperar una cantidad insoluta y no pagada. Cualquiera de estos eventos podría tener un efecto adverso en el negocio y resultados de operación de AICM.

Los cambios en las leyes, reglamentos y decretos en México, así como a las políticas del gobierno de México podrían tener un impacto adverso en los resultados de las operaciones de AICM.

Las leyes y reglamentos a nivel municipal, estatal y federal en México cambian con frecuencia, y los cambios pueden tener un efecto adverso en el negocio y los resultados de las operaciones de AICM en el Aeropuerto Existente. Cualquier cambio en la regulación, la interpretación de la regulación vigente, la emisión de nueva regulación o la promulgación de una nueva legislación que afecte al sector aeroportuario, costos de empleo/laborales, transporte/logística, energía y combustibles, o temas de transporte, fiscales o ambientales, podrían tener un impacto adverso en el negocio y los resultados de operación de AICM.

La normativa y las prácticas en materia de cambio climático podrían tener un impacto negativo en las operaciones de los Patrocinadores.

El gobierno mexicano ha realizado ciertos compromisos en virtud del Acuerdo de París de 2015 sobre el Cambio Climático, incluyendo una reducción incondicional de gases de efecto invernadero y de contaminantes climáticos de vida corta en un 25% para el año 2030. Las emisiones de carbono de los viajes aéreos contribuyen al cambio climático, y se pueden realizar futuros esfuerzos para regular reducir estas emisiones de forma adicional a lo que actualmente establece la Ley General de Cambio Climático y su regulación en materia de reporte de emisiones de gases de efecto invernadero, o bien, reducir estas emisiones, lo cual puede tener un efecto adverso significativo en los volúmenes de transporte aéreo Aeropuertos. Se podrán promulgar regulaciones con el fin de frenar la producción de gases de efecto invernadero, lo que podría tener un impacto en el volumen de operaciones y llegadas a los Aeropuertos. Por ejemplo, la Unión Europea ha incorporado vuelos internos de la UE al Sistema de Comercio de Emisiones de la UE y ha considerado en los últimos años el incluir vuelos externos. No puede haber ninguna garantía de que México no implementará medidas similares con respecto a las emisiones y otras medidas en materia de cambio climático.

AICM Y GACM pueden no ser capaces de detectar operaciones de lavado de dinero y otras actividades ilegales, lo que podría exponer a los Patrocinadores a una responsabilidad adicional y tendría un efecto adverso significativo en las operaciones del Emisor.

Los Concesionarios deben cumplir con la regulación en las materias de prevención de operaciones de lavado de dinero y antiterrorismo, entre otras, aplicable en México. Estas leyes requieren que los Concesionarios adopten y apliquen ciertas políticas y procedimientos diseñados para detectar y prevenir las operaciones con terceros implicados en el lavado de dinero o actividades terroristas. Aunque el AICM ha adoptado este tipo de políticas y procedimientos, dichos procedimientos requieren de servicios relacionados con terceros que no están bajo el control del AICM, incluidos los proveedores externos de servicios complementarios o minoristas, restaurantes y otros arrendatarios comerciales de espacios en el Aeropuerto Existente. En la medida en que los Concesionarios puedan incumplir con las leyes y reglamentos aplicables o no detectar actividades ilegales llevadas a cabo por terceros, las autoridades competentes podrán imponer determinadas multas a los Concesionarios y su reputación también puede verse afectada negativamente.

Adicionalmente el incumplimiento de dichas leyes por parte de los Concesionarios, derivado de actos propios o de terceros, podría constituir un evento de incumplimiento bajo las Notas Existentes, el cual en caso de no ser remediado en sus respectivos términos, podrían evitar que recibieran cualquier ingreso derivado del cobro de cargos a los pasajeros.

El Aeropuerto Existente ofrece un servicio público regulado por el gobierno mexicano.

Las operaciones del Aeropuerto Existente, así como las tarifas cobradas a las aerolíneas y pasajeros, están reguladas, como en la mayoría de los aeropuertos de otros países. Por otra parte, las operaciones del Aeropuerto Existente están sujetas a ciertas normas y al cumplimiento por parte del AICM de diversas obligaciones establecidas en la Ley de Aeropuertos, su reglamento y la Concesión del Aeropuerto Existente. Estas regulaciones pueden limitar la flexibilidad del AICM para administrar las operaciones del Aeropuerto Existente. Además, muchos de los reglamentos

aplicables a las operaciones del Aeropuerto Existente están autorizados (como es el caso de los planes maestros de desarrollo) o establecidos por la SCT para periodos de cinco años. El AICM generalmente no tiene la capacidad de cambiar de forma unilateral sus obligaciones (tales como las obligaciones de inversión conforme a los planes maestros de desarrollo) o para aumentar las tarifas aplicables sin la autorización de las autoridades competentes, en caso de que el tráfico de pasajeros u otros supuestos en los cuales se hayan basado dicha regulación cambien durante la vigencia de los periodos aplicables.

Además, el hecho de que el AICM no cumpla con los términos de la Concesión del Aeropuerto Existente puede dar lugar a su revocación por la SCT, sin pago de indemnización.

Las tarifas por los Servicios Aeronáuticos y Servicios Complementarios del Aeropuerto Existente son generalmente determinadas de forma unilateralmente por el gobierno mexicano, el cual puede decidir mantener o disminuir dichas tarifas en cualquier punto en el tiempo.

Las tarifas por los Servicios Aeronáuticos y Servicios Complementarios son generalmente determinadas y reguladas por el gobierno mexicano. A pesar de que las tarifas de cargos de pasajeros pueden estar sujetas a cambios a petición del AICM, el gobierno mexicano puede negar dicha solicitud, incluso en circunstancias que justifiquen un aumento. Por otra parte, el gobierno mexicano puede decidir reducir dichas tarifas en cualquier punto en el tiempo. Por ejemplo, la SCT podría recomendar a la SHCP el reducir las tarifas de cargos a los pasajeros si la explotación de cualquiera de las Concesiones y la prestación de los servicios aeroportuarios no cumplen con calidad satisfactoria o condiciones competitivas. Una decisión del gobierno mexicano de negar una solicitud para aumentar las tarifas o para disminuirlas podría tener un efecto adverso en los montos de las tarifas cobradas, lo que a su vez podría afectar de forma negativa los resultados de las operaciones y condición financiera de AICM.

Adicionalmente, el gobierno mexicano podría decidir cambiar la denominación de las tarifas a Pesos o a cualquier otra moneda distinta al Dólar. Dicha decisión podría resultar en un evento de incumplimiento al amparo de las Notas Existentes, salvo que sean celebrados contratos de cobertura cambiaria por el saldo insoluto de las Notas Existentes, lo cual podría evitar que el Emisor recibiera ingresos derivados del cobro de cargos a pasajeros.

Las pólizas de seguro contratadas con respecto al Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México podrían no proporcionar cobertura suficiente y los montos recibidos por cualquier interrupción del negocio deberán ser aplicados para prepagar las Notas Existentes.

El AICM actualmente cuenta con pólizas de seguro de daños y pérdidas consecuenciales con respecto al Aeropuerto Existente con compañías de seguros reconocidas, y de tipo, por los montos y con las coberturas de riesgos consistentes con las prácticas y estándares de las empresas en México que se dedican a negocios y operaciones similares a los del Aeropuerto Existente y, una vez que inicie operaciones el Nuevo Aeropuerto, GACM contratará las pólizas de seguro de daños y pérdidas consecuenciales con respecto al Nuevo Aeropuerto. Mientras los Patrocinadores intentan asegurar todos los riesgos razonables, los mercados de seguros aeroportuarios y de construcción son limitados, y un cambio en la cobertura de la póliza por las compañías de seguro involucradas podría reducir la capacidad de los Concesionarios de obtener y mantener una cobertura adecuada. Asimismo, en caso de que ocurra una interrupción, total o parcial, de las

operaciones del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, la totalidad de los recursos obtenidos de cualquier seguro deberán ser utilizados como fuente de pago de las Notas Existentes. Sin embargo, ni el Emisor, ni los Patrocinadores pueden asegurar que en caso de dicha interrupción, las cantidades recibidas, junto con cualquier otro monto depositado en las cuentas del Fideicomiso de Garantía TUA, serán suficientes para pagar la totalidad de las sumas pendientes de pago bajo las Notas Existentes y que cualquier cantidad remanente será transmitida a los Concesionarios.

Adicionalmente, algunos de los activos del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México no pueden, por su naturaleza, ser cubiertos por seguros de propiedad (en especial las áreas de movimiento de aeronaves, y ciertas obras de ingeniería civil e infraestructura). La cobertura de seguro contratada por el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México podría no cubrir todas las responsabilidades de los Concesionarios en caso de un accidente u otro siniestro. Lo anterior puede causar una interrupción en las operaciones del Aeropuerto afectado, que a su vez puede afectar adversamente el resultado de las operaciones de los Concesionarios y la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a los Tenedores de los CBFes.

El Gobierno Federal puede terminar o rescatar la Concesión del Aeropuerto Existente en diversas circunstancias, algunas de las cuales están fuera del control de los patrocinadores.

Una concesión para la operación y explotación de aeropuertos otorgada en México puede ser revocada por el gobierno de México por ciertas razones prescritas en la ley aplicable y el título de concesión correspondiente, incluyendo la falta de cumplimiento del Plan Maestro de Desarrollo, una interrupción temporal o permanente en las operaciones del aeropuerto, no mantener vigentes los seguros aplicables, alterar las condiciones de los aeródromos civiles establecidas en el título de concesión sin autorización de la SCT, ceder, gravar, transferir o enajenar las concesiones o los derechos en ellas conferidos o los bienes afectos a las mismas sin autorización de la SCT, la falta de pago de los daños resultantes de las operaciones del aeropuerto, el exceder las tarifas máximas aplicables o el incumplimiento de cualquier otra condición sustancial de la concesión. Las violaciones de ciertos términos de una concesión pueden dar lugar a la revocación de la concesión únicamente si se han impuesto sanciones por violaciones a la disposición correspondiente al menos tres veces durante un periodo de cinco años. Las violaciones de otros términos de una concesión pueden dar lugar a la terminación inmediata de la concesión. AICM se enfrentaría a sanciones similares por violaciones a la Ley de Aeropuertos o los reglamentos que emanan de la misma.

El Gobierno Mexicano también puede revocar la Concesión del Aeropuerto Existente en cualquier momento a través del rescate, si, de acuerdo con la legislación mexicana aplicable, se determina que es de interés público el hacerlo. El gobierno mexicano también puede asumir la operación de cualquier aeropuerto en caso de guerra, alteración del orden público o amenaza a la seguridad nacional. Además, en el caso de un evento de fuerza mayor, el gobierno mexicano puede obligar al AICM a poner en práctica ciertos cambios en las operaciones del Aeropuerto Existente. En caso de una reversión de los bienes de dominio público que son objeto de la Concesión del Aeropuerto Existente, el gobierno mexicano de conformidad con la ley mexicana tiene la obligación de compensar al AICM por el valor de la concesión o los costos agregados con base en los resultados de una auditoría realizada por valuadores. Del mismo modo, en caso de una asunción de las operaciones del Aeropuerto Existente, salvo en caso de guerra, el gobierno tiene la obligación de compensar al AICM y a otras partes afectadas por cualquier daño resultante. Cualquier monto

recibido por AICM como compensación por cualquiera de los eventos antes referidos, deberá ser aplicado para repagar las Notas Existentes. No es posible asegurar que tras la actualización de cualquiera de dichos eventos, los montos pagados por el gobierno mexicano como compensación, junto con cualquier otra cantidad depositada en las cuentas del Fideicomiso de Garantía TUA, serán suficientes para cubrir la totalidad de las obligaciones de pago bajo las Notas Existentes y que las cantidades remanentes serán entregadas a los Concesionarios, las cuales pueden afectar adversamente la habilidad del Emisor para realizar Distribuciones a sus Tenedores.

Las operaciones de AICM están sujetas a riesgos generales inherentes a litigios, que de resolverse en sentido adverso, pueden tener un impacto en el negocio y operaciones de AICM.

AICM participa de forma continua en litigios que surgen en el curso ordinario de sus negocios o por cualquier otra causa. El litigio puede incluir acciones colectivas o individuales que involucren a consumidores, empleados o personas afectadas, y reclamos relacionados con asuntos constitucionales, administrativos, comerciales, laborales, agrícolas o ambientales. En la medida en que las operaciones del Aeropuerto Existente sufran una interrupción como resultado de dichos litigios o los costos relacionados con los mismos, se podría afectar negativamente el nivel de tráfico de pasajeros y/o de carga en el Aeropuerto Existente, el negocio y los resultados de operaciones de AICM. Además, puede haber reclamos o procedimientos iniciados por una aerolínea o AICM en relación con el cobro o la cantidad de TUA y otros cargos aeronáuticos cobrados por la aerolínea en cuestión o AICM, que en caso de un resultado desfavorable, pueden afectar los resultados de las operaciones de AICM.

Los ingresos y la rentabilidad del Aeropuerto Existente podrían no aumentar si su estrategia comercial fracasa.

La capacidad de AICM de aumentar sus ingresos y rentabilidad dependerá en parte de su estrategia comercial, que consiste en aumentar la cantidad de pasajeros que utilizan sus aeropuertos, desarrollando infraestructura para ajustarse al crecimiento previsto en el tráfico de pasajeros y continuar mejorando la oferta comercial en sus Aeropuertos. No es posible asegurar que la implementación de esta estrategia será exitosa.

La capacidad de AICM de aumentar sus ingresos por Servicios No Aeronáuticos depende significativamente del aumento en el tráfico de pasajeros y del deseo de los pasajeros de gastar en el Aeropuerto Existente, entre otros factores. El volumen de tráfico de pasajeros depende de factores ajenos a su control, como el atractivo de los centros comerciales, industriales y turísticos en donde se ubican los aeropuertos. Por consiguiente, no puede garantizarse que el volumen del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, y los ingresos por servicios no aeroportuarios derivados de los mismos aumenten.

La mayor parte de la fuerza laboral de AICM está sindicalizada y AICM puede estar sujeta a medidas laborales organizadas, incluyendo paros y litigios.

A la fecha del presente Prospecto, aproximadamente el 58.5% de los empleados que trabajan en el Aeropuerto Existente se encuentran sindicalizados. Cualquier tensión con los sindicatos en el futuro podría resultar en huelgas o litigios, lo que podría tener un efecto adverso sobre las

actividades y los resultados de las operaciones de AICM y, en consecuencia, sobre la capacidad del Fideicomiso de realizar Distribuciones a los Tenedores.

AICM está expuesto a determinados riesgos relacionados con el uso de ciertos espacios por permisionarios en sus instalaciones.

AICM está expuesto a riesgos relacionados con los espacios en el Aeropuerto Existente sub-concesionados a terceros, como la falta de pago por parte de los permisionarios de ciertos cargos o una disminución en la demanda de uso de estos espacios. Una disminución de los ingresos generados por Actividades Comerciales en el Aeropuerto Existente que resulte de lo anterior, podría afectar adversamente las actividades, los resultados de las operaciones y la situación financiera de AICM.

El Aeropuerto Existente está expuesto a riesgos inherentes a la operación de los aeropuertos.

AICM está obligada a proteger al público y a reducir el riesgo de accidentes en el Aeropuerto Existente. AICM debe contratar servicios de seguridad privada, dar mantenimiento a la infraestructura del Aeropuerto Existente y proporcionar servicios de emergencia en caso de incendios, terremotos, inundaciones u otros desastres naturales. Estas obligaciones podrían aumentar la responsabilidad de AICM frente a terceros por lesiones personales o daños materiales, en un grado no adecuadamente cubierto por los seguros, lo que podría afectar adversamente la situación financiera y los resultados de las operaciones de AICM.

El Aeropuerto Existente se encuentra sujeto a varias leyes y autorizaciones ambientales que afectan sus operaciones, sociales y en materia de derechos humanos y pueden exponerla a costos, pasivos, obligaciones o restricciones significativas.

AICM, sus concesionarios, el Aeropuerto Existente y las aerolíneas que son sus clientes están sujetos a distintas leyes, normas y autorizaciones de diversos tipos, incluyendo las ambientales, sociales y en material de derechos humanos que rigen, entre otras cosas, la generación, uso, transporte, manipulación y disposición de materiales y residuos peligrosos, la emisión y desecho de materiales peligrosos en la tierra, el aire o el agua, y la salud y seguridad social. La falta de cumplimiento de estos requisitos ambientales y sociales, podrían exponer a AICM a litigios, multas u otras sanciones. AICM podría asimismo incurrir en importantes costos en relación con el cumplimiento de esos requisitos, así como también ser declarada responsable por contaminación, exposición humana a materiales peligrosos u otros daños ambientales en el Aeropuerto Existente o en relación con sus operaciones. Estos requisitos ambientales y sociales, así como la aplicación e interpretación de los mismos, cambian frecuentemente y han tendido a tornarse más estrictos con el tiempo. Futuras leyes, normas y autorizaciones ambientales, de carácter social y en material de derechos humanos podrían exigir que AICM incurra en costos adicionales a fin de ajustarse a las mismas. Los costos, pasivos, obligaciones y restricciones de AICM relativos a cuestiones ambientales y sociales podrían tener un efecto adverso significativo sobre sus negocios, resultados de las operaciones y situación financiera.

El Aeropuerto Existente depende de su dirección por sus conocimientos y experiencia y la pérdida de ejecutivos competentes podría afectar sus actividades, situación financiera y resultados de las operaciones.

El desempeño actual y futuro del Aeropuerto Existente depende significativamente del aporte continuo de gerentes y otros empleados claves de AICM. En la contratación y asignación de personal se toma en cuenta la competencia, experiencia, aptitud y conocimientos de cada candidato para alcanzar los objetivos propuestos para el puesto respectivo. AICM no puede garantizar que en futuro mantendrá el mismo equipo de ejecutivos, o que, de incorporarse nuevos ejecutivos, éstos tendrán el mismo nivel de conocimientos y experiencia. La falta de un equipo gerencial competente podría afectar adversamente las actividades, la situación financiera y los resultados de las operaciones de AICM.

Riesgos relacionados con la Ley general de Bienes Nacionales

El Gobierno Federal de México, por medio de la SCT, está facultado para llevar a cabo la requisita de la red aeroportuaria (y los equipos y bienes relacionados), los que son considerados como vías generales de comunicación explotadas por nosotros, en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración al orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o la economía nacional, pagando los daños y perjuicios que la requisita cause a su valor real (excepto en el caso de guerra internacional). La Ley General de Bienes Nacionales señala que las concesiones pueden ser rescatadas por causa de utilidad, interés público o de seguridad nacional, mediante el pago de una indemnización. Asimismo, el Gobierno Federal, a través de la SCT, para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, puede imponer modalidades en la operación y explotación de las vías aéreas y del servicio público de transporte aeroportuario, contra el pago de una indemnización o contraprestación, según sea el caso. No es posible asegurar que, en los casos citados, la indemnización a recibir sea la necesaria para resarcirle los daños y perjuicios sufridos, ni que la indemnización será pagada en un plazo adecuado. En cualquiera de los casos citados, las operaciones y resultados podrían verse afectados en forma adversa y significativa y se podría no contar con recursos suficientes para cumplir con las obligaciones.

Riesgos Relacionados con la Construcción y las Operaciones del Nuevo Aeropuerto

La necesidad del fondeo total para la construcción e inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto podría resultar mayor a los fondos actualmente disponibles, lo cual pudiera afectar o demorar su construcción o el inicio de operaciones.

Se estima que el total de fondos requerido para la construcción e inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto asciende aproximadamente a US\$13.3 mil millones de los cuales US\$1.3 mil millones fue aportado por el Gobierno Federal y US\$6.0 mil millones se obtuvieron de la emisión de las Notas existentes. Sin embargo, el total de fondos requeridos para financiar totalmente el proyecto y asegurar su terminación es mayor a la cantidad de fondos actualmente disponibles. Aún con los fondos adicionales que se obtengan a través de la Oferta Global y la emisión adicional de notas por el Fideicomiso Emisor TUA, con base en el reciente aumento de US\$8.0 a la TUA Internacional, todavía podrían necesitarse fondos adicionales. Este déficit de financiamiento podría subsanarse con recursos adicionales del Gobierno federal o por fuentes privadas de

financiamiento. Sin embargo, ni el Emisor, ni los Patrocinadores pueden asegurar que estos fondos vayan a estar disponibles o que el déficit actual de financiamiento no retrase la construcción e inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto.

La transición de las operaciones del Aeropuerto Existente al Nuevo Aeropuerto podría no ocurrir, lo que afectaría adversamente el crecimiento previsto en el tráfico de pasajeros.

La transición de las operaciones del Aeropuerto Existente al Nuevo Aeropuerto podría no ocurrir, lo que afectaría adversamente el crecimiento previsto en el tráfico de pasajeros. Los flujos de efectivo e ingresos de las operaciones del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México proyectados a largo plazo, dependen de la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto y la transición exitosa de las operaciones del Aeropuerto Existente al Nuevo Aeropuerto. Si, como consecuencia de retrasos en la construcción, los sobrecostos o déficit de financiamiento, o cualquier otra razón, la transición de las operaciones del Aeropuerto Existente al Nuevo Aeropuerto no se produce, o está sujeta a retrasos sustanciales, el volumen de tráfico de pasajeros permanecería inherentemente limitado por la capacidad del Aeropuerto Existente por un periodo prolongado de tiempo. El financiamiento total que se requiere para la construcción y la operación inicial del Nuevo Aeropuerto se estima en aproximadamente US\$13.3 mil millones, de los cuales aproximadamente el 36% será aportado por el Gobierno Federal y reservado en compromisos presupuestarios federales plurianuales de México, que están sujetos a la aprobación del Congreso de la Unión sobre una base anual, y se espera que los fondos restantes sean obtenidos a través de financiamientos privados, incluyendo a través de la oferta de capital y valores de deuda existentes en los mercados de capitales nacionales e internacionales. La falta de disponibilidad de fondos del gobierno por cualquier motivo, incluyendo las condiciones macroeconómicas o la volatilidad política como resultado de las próximas elecciones presidenciales de México en 2018, puede causar un retraso en la construcción y terminación del Nuevo Aeropuerto si los fondos disponibles derivados del financiamiento privado no son suficientes para seguir financiando el Proyecto.

No es posible asegurar que la falta de capacidad para iniciar las operaciones del Nuevo Aeropuerto en la fecha prevista no tendrá un impacto negativo en los flujos de efectivo y en la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a los Tenedores de los CBFES. En la medida en que el Nuevo Aeropuerto no inicie operaciones cuando se tiene previsto, podría percibirse menos ingresos a los proyectados, lo cual tiene como resultado una disminución en los recursos disponibles para realizar Distribuciones a los tenedores de los CBFES.

La transición de las operaciones del Aeropuerto Existente al Nuevo Aeropuerto deberá realizarse de un día para otro, lo que aumenta la posibilidad de eventos adversos.

El Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto compartirán el mismo espacio aéreo, y por lo tanto las operaciones comerciales en el Nuevo Aeropuerto deben comenzar simultáneamente con el cierre del Aeropuerto Existente. En otros casos se han logrado transiciones de un día para el otro de instalaciones antiguas, como el aeropuerto Franz Josef Strauss en Múnich, Alemania, y el Aeropuerto Internacional de Hong Kong; sin embargo, ni el Emisor ni los Concesionarios pueden asegurar que dicha transición tendrá éxito o se logrará sin incidentes. Las transiciones del aeropuerto de un día para el otro requieren una gran preparación, planificación cuidadosa y ejecución eficiente, y pueden dar lugar a dificultades con el control de tráfico aéreo, de pasajeros y manejo de tripulación, seguridad, manejo de equipaje, gestión de instalaciones, sistemas

tecnológicos, entre otros. Estos eventos podrían provocar accidentes, incidentes u otros eventos adversos que pueden afectar negativamente el inicio ordenado de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto. Cualquiera de estos eventos podría tener un efecto adverso sobre los ingresos, flujo de efectivo, el resultado de las operaciones y la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a favor de los Tenedores de los CBFes.

El Nuevo Aeropuerto puede tener resultados de operación que varían de las proyecciones como resultado de ser un aeropuerto nuevo con operaciones recientes.

El Nuevo Aeropuerto está sujeto a un desarrollo significativo y de riesgos operativos, incluyendo incertidumbre en cuanto al desarrollo del proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto de conformidad con las expectativas actuales. Si se completa la construcción, el Nuevo Aeropuerto puede estar sujeto a diversos riesgos estructurales o de operación no previstos. No hay base para el supuesto de que los planes con respecto al Nuevo Aeropuerto se materializarán, o que tendrán éxito, o que las proyecciones con respecto a las operaciones del Nuevo Aeropuerto serán exactas. Asimismo, aunque se espera que al menos parte del personal en el Aeropuerto Existente continúe trabajando en el Nuevo Aeropuerto, GACM podría no mantener el mismo nivel de familiaridad con dinámica, instalaciones y las condiciones de operación en el Nuevo Aeropuerto, lo que podría adversamente afectar a su capacidad para comenzar sus operaciones con éxito. Si las proyecciones relativas a las operaciones del Nuevo Aeropuerto resultan inexactas, o si GACM no está en condiciones para comenzar las operaciones en el Nuevo Aeropuerto con éxito, el flujo de efectivo de GACM sus ingresos y los resultados de su operación, así como la capacidad del Fideicomiso para efectuar Distribuciones a los Tenedores de los CBFes pudieran verse afectados de manera adversa.

La percepción pública del Nuevo Aeropuerto podría verse afectada de forma negativa debido a la cobertura de prensa relacionada con el proceso de contratación para la construcción del Nuevo Aeropuerto y del proyecto en general.

Ciertos medios de comunicación han publicado artículos y notas críticas relativas al Nuevo Aeropuerto, incluyendo notas relacionadas con los costos relacionados con el proyecto y el proceso de la asignación de contratos para la planeación y construcción del Nuevo Aeropuerto. Este tipo de artículos no están bajo el control del Emisor ni de los Concesionarios. Este tipo de publicaciones podrían tener un efecto negativo sobre la percepción pública de la operación del Aeropuerto Existente y de la construcción del Nuevo Aeropuerto. No es posible asegurar que no habrá cobertura negativa respecto al Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, ni que dicha cobertura no afecte la construcción, u operación del Nuevo Aeropuerto o el valor de los CBFes.

La construcción del Nuevo Aeropuerto se encuentra sujeta a diversas normas que podrían ocasionar costos, pasivos, obligaciones o restricciones significativas.

GACM, sus contratistas y demás empresas encargadas de la construcción del Nuevo Aeropuerto, están sujetos a diversas leyes, normas y autorizaciones de diversos tipos, incluyendo las ambientales y sociales que rigen, entre otras cosas, la generación, uso, transporte, manipulación y disposición de materiales peligrosos, la emisión y desecho de materiales peligrosos en la tierra, el aire o el agua, y la salud y seguridad social. La falta de cumplimiento de estos requisitos ambientales y sociales podría exponer a GACM a litigios, multas u otras sanciones. GACM podría

asimismo incurrir en importantes costos en relación con el cumplimiento de esos requisitos, así como también ser declarada responsable por contaminación, exposición humana a materiales peligrosos u otros daños ambientales o sociales. Estos requisitos ambientales y sociales, así como la aplicación e interpretación de los mismos, cambian frecuentemente y han tendido a tornarse más estrictos con el tiempo. Futuras leyes, normas y autorizaciones ambientales y de carácter social podrían exigir que GACM incurra en costos adicionales a fin de ajustarse a las mismas. Los costos, pasivos, obligaciones y restricciones de GACM relativos a cuestiones ambientales y sociales podrían tener un efecto adverso significativo en su construcción, terminación y sobre sus negocios, resultados de las operaciones y situación financiera.

La construcción, el desarrollo y la operación del Nuevo Aeropuerto pueden verse afectados por conflictos y desacuerdos con comunidades locales vecinas al sitio de construcción o decisiones políticas del gobierno federal en turno.

Pueden surgir conflictos con las comunidades vecinas al lugar de la construcción del Nuevo Aeropuerto. Aunque se espera que el Nuevo Aeropuerto contribuya a las comunidades locales con políticas sustentables, empleo y oportunidades de negocio, las expectativas son complejas e implican múltiples actores con diferentes intereses y en constante evolución. El sitio de construcción del Nuevo Aeropuerto está situado cerca de comunidades que pueden considerar el proyecto perjudicial a sus circunstancias. Las expectativas de las comunidades suelen ser complejas, con la posibilidad de múltiples puntos de vista contradictorios de las partes interesadas que pueden ser difíciles de resolver. En circunstancias extremas, el desarrollo del Nuevo Aeropuerto puede ser un foco para disturbios civiles. Cualquier desacuerdo o deficiencia relacionada con una debida consulta con las comunidades locales, podría causar retrasos o interrupciones en el desarrollo del proyecto. Los manifestantes han tomado medidas en el pasado para perturbar el desarrollo de proyectos de infraestructura en la región, y pueden seguir haciéndolo en el futuro. De igual manera, la terminación del Nuevo Aeropuerto y su operación puede verse limitada, afectada o sufrir cambios de importancia debido a decisiones políticas o cambios en los planes de desarrollo del gobierno federal en turno.

Los planes de construcción del Nuevo Aeropuerto podrían sufrir retrasos o exceder el presupuesto.

Los planes para la construcción y desarrollo del Nuevo Aeropuerto podrían sufrir retrasos o resultar en costos que excedan el presupuesto inicial del proyecto, lo que podría incrementar los gastos de capital y operación y afectar de forma negativa los negocios, resultados de operaciones y condición financiera de GACM. Dichos retrasos o excesos en el presupuesto podrían limitar la capacidad de desarrollo del Nuevo Aeropuerto. Adicionalmente, el incumplimiento a los términos del Plan Maestro de Desarrollo que resulte de lo anterior, podría tener como consecuencia la imposición de multas y otras sanciones y, en ciertos casos, la revocación de la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

Los procedimientos administrativos o la revocación de permisos que afecten a uno o más de los principales contratistas involucrados en la construcción y desarrollo del Nuevo Aeropuerto pueden afectar o retrasar su inicio de operaciones.

Se han adjudicado múltiples contratos a contratistas y proveedores en relación con la construcción del Nuevo Aeropuerto. En algunos casos, los servicios prestados y los trabajos realizados por dichos contratistas requieren ciertas autorizaciones gubernamentales y el cumplimiento de normas ambientales y la reglamentación aplicable. La revocación o no obtención de tales autorizaciones, así como cualquier sanción impuesta a dichos contratistas o cualquier procedimiento administrativo o litigio relacionado con tales trabajos podría afectar o retrasar la construcción y desarrollo del Nuevo Aeropuerto, así como, en consecuencia, el inicio de sus operaciones.

Las operaciones de GACM están sujetas a los riesgos generales de litigios, que, de resolverse en sentido adverso, pueden afectar o retrasar la construcción, el desarrollo y el inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto.

En relación con la construcción del Nuevo Aeropuerto se han iniciado distintos litigios y no es posible asegurar que más litigios no surgirán en el futuro. Dichos litigios pueden incluir, entre otros, acciones colectivas o individuales que involucren contratistas, proveedores, empleados o personas afectadas, y reclamos relacionados con asuntos administrativos, mercantiles, laborales, agrícolas, ambientales o en materia de derechos humanos. Asimismo, a la fecha del presente, se encuentran en trámite una serie de juicios de amparo, en relación con la concesión de inmuebles que se utilizarán para la construcción, administración, operación y explotación de la infraestructura aeroportuaria. Por otro lado, una de las empresas participantes en la licitación para construir el Centro Intermodal de Transporte Terrestre (CITT) del Nuevo Aeropuerto, ante la resolución de GACM de declarar desierta dicha licitación en virtud de que las empresas participantes no habrían cumplido con ciertos requisitos técnicos, económicos, legales o administrativos establecidos en la convocatoria, interpuso una instancia de inconformidad ante la Secretaría de la Función Pública. El 21 de diciembre de 2017 se lanzó la segunda convocatoria respecto de esta misma licitación.

En la medida en que estos u otros litigios que pudieren surgir en el futuro, sean resueltos de forma adversa al GACM o resulten en suspensiones, medidas provisionales u otros actos que afecten las actividades de GACM, la construcción, desarrollo y conclusión oportuna del Nuevo Aeropuerto, así como en el inicio de sus operaciones, podrían verse retrasados o suspendidos indefinidamente.

GACM puede estar involucrado en litigios que surjan del curso ordinario de sus negocios, en relación con la construcción del Nuevo Aeropuerto, o por cualquier otro motivo. Los litigios pueden incluir acciones colectivas que involucren contratistas, proveedores, empleados o personas afectadas, y reclamos relacionados con asuntos mercantiles, laborales, o ambientales.

En la medida en que las operaciones de GACM sufran una interrupción como resultado de dichos litigios o los costos relacionados con los mismos, pueden afectar o retrasar la construcción, desarrollo y conclusión oportuna del Nuevo Aeropuerto, así como en el inicio de sus operaciones.

A partir del inicio de sus operaciones comerciales, el Nuevo Aeropuerto y GACM estarán sujetos a los mismos o similares riesgos que afectan al Aeropuerto Existente y a AICM.

Cada uno de los riesgos descritos en la sección “Riesgos Relacionados con la Concesión del Aeropuerto Existente y sus Operaciones” que afectan al Aeropuerto Existente y a AICM, así como los riesgos similares que generalmente afectan las operaciones de los aeropuertos, también serán aplicables al Nuevo Aeropuerto y a GACM a partir del inicio de sus operaciones comerciales.

Dependencia de tecnología y mejoras tecnológicas para operar el negocio.

GACM y AICM dependen de tecnología de la información muy sofisticada, así como de sistemas e infraestructura complejos para operar todos los aspectos de su negocio. Esta tecnología de la información, sistemas e infraestructura son susceptibles de sufrir apagones y paros por desastres naturales, incendios, inundaciones, pérdidas de energía, fallas en los equipos de telecomunicaciones y otros sucesos similares. Una parte de su tecnología de la información, sistemas e infraestructura, es mantenida por terceros que no son controlados por GACM y AICM. Una falla o afectación significativa en sus tecnologías de la información, sistemas e infraestructura, incluyendo fallas en nuestro hardware, software y equipo de comunicaciones, podría causar una interrupción de los servicios, fallas en sistemas de seguridad, otras fallas operativas o incumplimiento a disposiciones legales y contractuales que les son aplicables.

Los riesgos de seguridad asociados con la tecnología de la información han incrementado en años recientes debido a un incremento en la sofisticación y actividades de aquellas personas que llevan a cabo ataques cibernéticos. Una falla de o ataque a sus sistemas de tecnología de la información o a los de sus contratistas, podría afectar su negocio y resultar en la divulgación o uso indebido de información confidencial o personal, causando interrupciones significativas en los servicios u otras dificultades operativas, así como incrementos en los costos o causar pérdidas. Asimismo, se encuentran expuestos a que grupos terroristas u otras personas traten de utilizar los activos, incluyendo sus sistemas de tecnologías de la información, para causar daños. A pesar de que continuamente se llevan a cabo acciones para mejorar sus sistemas de tecnología de la información, estos sistemas siguen siendo vulnerables a fallas o accesos no autorizados, lo cual podría tener como resultado una afectación material adversa en las operaciones, situación financiera, y liquidez.

Riesgos Relacionados con México

Los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales en México podrían afectar el negocio y los resultados de operación de los Concesionarios.

El Gobierno Federal ha ejercido, y sigue ejerciendo, una influencia significativa sobre la economía mexicana. en consecuencia, las acciones y políticas del Gobierno Federal con respecto a la economía, las empresas estatales y las instituciones financieras controladas, financiadas o influenciadas por el estado, podrían tener un impacto significativo en el Emisor y en las condiciones del mercado, los precios y los rendimientos de los valores mexicanos. el Gobierno Federal ha intervenido en el pasado en la economía local y ocasionalmente ha realizado cambios significativos en las políticas y regulaciones, lo que podría continuar haciendo en el futuro. Tales acciones para controlar la inflación y otras regulaciones y políticas han incluido, entre otras

medidas, aumentos en las tasas de interés, cambios en las políticas impositivas, controles de precios, devaluaciones monetarias, límites a las importaciones y otras acciones. En particular, la legislación tributaria en México está sujeta a cambios continuos, y no es posible garantizar que el Gobierno Federal mantendrá las actuales políticas fiscales, económicas o de otro tipo, o si los cambios en las políticas tendrán un efecto material adverso en el negocio del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México y, en consecuencia, en los resultados de las operaciones de los Concesionarios y del Emisor. Actualmente, ningún partido político tiene mayoría absoluta en la Cámara de Diputados ni en la Cámara de Senadores. La ausencia de una clara mayoría en el Congreso y la falta de alineación entre los Poderes Ejecutivo y Legislativo podrían llevar a desacuerdos insuperables e impedir la implementación oportuna de las reformas estructurales, lo que a su vez podría tener un efecto adverso en la economía nacional. El Gobierno Federal podría implementar cambios significativos en las leyes, políticas y regulaciones, lo que podría afectar la situación económica y política en México. La elección presidencial más reciente tuvo lugar en 2012 y Enrique Peña Nieto, miembro del Partido Revolucionario Institucional (PRI), fue elegido presidente de México y asumió el cargo el 1 de diciembre de 2012, finalizando un período de doce años de control por parte del Partido Acción Nacional (PAN). La próxima elección presidencial de México será en julio de 2018 y el nuevo presidente electo asumirá el cargo a partir del 1 de diciembre de 2018. No hay certeza respecto a los efectos que las nuevas políticas y acciones que una nueva administración podría implementar y llevar a cabo en relación con la economía mexicana, así como las reformas sustanciales a la Legislación Aplicable, tales como cambios adicionales en la regulación del sector aeroportuario, pudieran tener en el futuro sobre los negocios, condición financiera, resultados de la operación y flujos de efectivo de los Concesionarios o en el valor de los CBFES. Por otra parte, no podemos asegurar que las reformas o plan de gobierno del presidente electo no afectarán el negocio y los resultados de operaciones de los Concesionarios.

Los cambios en las condiciones macroeconómicas de México tienen una influencia significativa en la demanda de viajes aéreos. La disminución de la tasa de crecimiento de la economía mexicana, los períodos de crecimiento negativo, la reducción del gasto público y su efecto sobre el ingreso disponible y / o el aumento de la inflación o las tasas de interés pueden provocar una menor demanda de viajes aéreos, lo que afectaría negativamente su negocio, el resultado de sus operaciones, su condición financiera y el precio de los CBFES.

Muchos países alrededor del mundo, incluido México, han sufrido importantes crisis económicas, políticas y sociales en los últimos años, y estos eventos pueden volver a ocurrir en el futuro. El 23 de junio de 2016, el Reino Unido celebró un referéndum en el que la mayoría votó a favor de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea (“Brexit”). Como resultado de esta votación, se inició un proceso de negociación para determinar los términos del Brexit y de la relación del Reino Unido con la Unión Europea en el futuro, cuyos efectos podrían llevar a una inestabilidad política, legal y económica adicional en la Unión Europea. La inestabilidad mundial ha sido causada por muchos factores diferentes, incluyendo fluctuaciones sustanciales en el crecimiento económico, altos niveles de inflación, cambios en el valor de las monedas, cambios en las políticas y regulaciones fiscales o económicas gubernamentales, y la inestabilidad política, social y económica en general. No podemos asegurar que dichas condiciones no regresarán o que dichas condiciones no tendrán un efecto material y adverso en el negocio del Emisor, el resultado de su operación, perspectivas y en su situación financiera.

La economía mexicana y el valor de mercado de los valores emitidos por emisores mexicanos pudieran verse afectados, en distintos grados, por las condiciones económicas y de mercado en otros países emergentes y en los Estados Unidos. En particular, las condiciones económicas de México y Estados Unidos están altamente correlacionadas como resultado del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (“TLCAN”) y el aumento de la actividad económica entre los dos países en los últimos años. Después de las elecciones en noviembre de 2016 y el cambio en la administración en Estados Unidos para el periodo 2017 a 2020, existe incertidumbre con respecto a futuras políticas estadounidenses con respecto a asuntos de importancia para México y su economía, particularmente el comercio y la migración. El 23 de enero de 2017 el Presidente de los Estados Unidos firmó una orden ejecutiva instruyendo al Representante de Comercio de Estados Unidos retirar a dicho país como signatario y de las negociaciones del Tratado de Asociación Transpacífico (“TPP”), un acuerdo comercial internacional propuesto entre doce países de la zona del Pacífico. Mientras México y el resto de los países que lo integran aún están evaluando alternativas luego de este retiro, las negociaciones entre los Estados Unidos, México y Canadá para revisar y actualizar el TLCAN comenzaron el 16 de agosto de 2017. La administración de Estados Unidos ha declarado que si no puede llegar a un acuerdo justo en las renegociaciones optará por dar por terminado el TLCAN. Además de lo anterior, la administración de los Estados Unidos ha comenzado a tomar medidas para facilitar la construcción de un muro a lo largo de la frontera con México a fin de impedir el flujo de inmigrantes ilegales al país. La construcción de tal muro puede generar fricciones entre el gobierno mexicano y el gobierno de Estados Unidos y reducir la actividad económica entre estos países, afectando así el traslado de pasajeros entre México y Estados Unidos. No podemos estar seguros de cuál será el resultado de las renegociaciones del TLCAN, ni el impacto que estas medidas o cualesquier otras adoptadas por los Estados Unidos puedan tener.

Las condiciones económicas adversas en los Estados Unidos, la terminación o renegociación del TLCAN en América del Norte u otros eventos relacionados podrían tener un efecto adverso en la economía mexicana. Aunque las condiciones económicas en otros países emergentes y en Estados Unidos pueden diferir significativamente de las condiciones económicas en México, las reacciones de los inversionistas a desarrollos en otros países pueden tener un efecto adverso en el valor de mercado de los instrumentos de emisores mexicanos o de activos mexicanos. No puede garantizarse que los desarrollos futuros en otros países de mercados emergentes y en los Estados Unidos, sobre los cuales el Emisor no tiene control, no tendrán un efecto material adverso en el negocio y resultados de operaciones de los Concesionarios, así como el precio de los CBFes.

México ha experimentado condiciones económicas adversas en el pasado.

En el pasado, México ha experimentado crisis económicas, causadas por factores internos y externos, caracterizados por la inestabilidad del tipo de cambio (incluyendo grandes devaluaciones), alta inflación, altas tasas de interés internas, contracción económica, una reducción de flujos de capital internacionales, una reducción de la liquidez en el sector bancario y altas tasas de desempleo. No es posible asumir que tales condiciones no regresarán o que tales condiciones no tendrán un efecto adverso en los resultados de operación y condición financiera de los Concesionarios. Si la economía mexicana se deteriora, si el valor del peso mexicano sigue disminuyendo, si la inflación o las tasas de interés aumentan significativamente o si la economía mexicana se ve perjudicada de otro modo, los resultados de operación y situación financiera de los Concesionarios pueden verse afectados negativamente.

La inflación en México, junto con las medidas del gobierno para frenar la inflación, puede afectar negativamente la liquidez y capacidad del Emisor de hacer distribuciones a los titulares de nuestros CBFEs.

Históricamente, México ha experimentado niveles de inflación que son más altos que los de sus principales socios comerciales. La tasa de inflación anual, medida por los cambios en el índice nacional de precios al consumidor calculado y publicado por el Banco Central de México fue 2.1% para 2015, 3.4% para 2016 y 6.8% para 2017. Las altas tasas de inflación podrían afectar negativamente la liquidez y la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a los Tenedores de los CBFEs, al reducir el poder adquisitivo, lo que afecta negativamente la demanda de viajes aéreos, el negocio de los Concesionarios y los resultados de operación del Emisor.

Las altas tasas de interés en México podrían aumentar los costos de financiamiento del Nuevo Aeropuerto.

Las tasas de interés promedio para el año de los certificados de tesorería denominados en Pesos mexicanos (Certificados de la Tesorería de la Federación) a 28 días fueron del 3.0%, 4.2% y 6.7% para 2015, 2016 y 2017 respectivamente. De manera similar, el promedio de la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio fue de, 3.3%, 4.5% y 7.1% para 2015, 2016 y 2017 respectivamente. Como resultado del debilitamiento de la actividad económica en los últimos años, el Banco de México bajó las tasas de interés de referencia, a 3% durante gran parte de 2015, en un esfuerzo por alentar los préstamos y estimular la economía. Sin embargo, durante el 2016 y 2017, el Banco de México aumentó paulatinamente su tasa de interés de referencia, alcanzando el 5.75% al finalizar el 2016 y el 7.25% al finaliza el 2017. En febrero de 2018 el Banco de México aumentó su tasa de interés de referencia a un 7.50%. Si cualquier Concesionario incurre en deuda denominada en Pesos para financiar el desarrollo del Nuevo Aeropuerto en el futuro, podría estar sujeto a tasas de interés más altas, lo cual podría tener un efecto adverso en la condición financiera y resultados de operación de los Patrocinadores.

El Gobierno Federal ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa sobre la economía mexicana.

El Gobierno Federal ha ejercido, y sigue ejerciendo, una influencia significativa sobre la economía mexicana. En consecuencia, las acciones y políticas del Gobierno Federal Mexicano con respecto a la economía, las empresas estatales y las instituciones financieras controladas, financiadas o influenciadas por el estado, podrían tener un impacto significativo en el Emisor y en las condiciones del mercado, los precios y los rendimientos de los valores mexicanos. El Gobierno Mexicano ha intervenido en el pasado en la economía local y ocasionalmente ha realizado cambios significativos en las políticas y regulaciones, lo que podría continuar haciendo en el futuro. Tales acciones para controlar la inflación y otras regulaciones y políticas han incluido, entre otras medidas, aumentos en las tasas de interés, cambios en las políticas impositivas, controles de precios, devaluaciones monetarias, límites a las importaciones y otras acciones. En particular, la legislación tributaria en México está sujeta a cambios continuos, y no es posible garantizar que el Gobierno Mexicano mantendrá las actuales políticas fiscales, económicas o de otro tipo, o si los cambios en las políticas tendrán un efecto material adverso en el negocio del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México y, en consecuencia, en los resultados de las operaciones de los Concesionarios y del Emisor.

Actualmente, ningún partido político tiene mayoría absoluta en la Cámara de Diputados ni en la Cámara de Senadores. La ausencia de una clara mayoría en el Congreso y la falta de alineación entre los poderes ejecutivo y legislativo podrían llevar a desacuerdos insuperables e impedir la implementación oportuna de las reformas estructurales, lo que a su vez podría tener un efecto adverso en la economía nacional.

El Gobierno Federal podría implementar cambios significativos en las leyes, políticas y regulaciones, lo que podría afectar la situación económica y política en México. La elección presidencial más reciente tuvo lugar en 2012 y Enrique Peña Nieto, miembro del Partido Revolucionario Institucional (PRI), fue elegido presidente de México y asumió el cargo el 1 de diciembre de 2012, finalizando un período de doce años de control por parte del Partido Acción Nacional (PAN). La próxima elección presidencial de México será en julio de 2018 y el nuevo presidente electo asumirá el cargo a partir del 1 de diciembre de 2018. No hay certeza respecto a los efectos que las nuevas políticas y acciones que una nueva administración podría implementar y llevar a cabo en relación con la economía mexicana, así como las reformas sustanciales a las leyes y la regulación mexicanas, tales como cambios adicionales en la regulación del sector aeroportuario, pudieran tener en el futuro sobre los negocios, condición financiera, resultados de la operación y flujos de efectivo de los Concesionarios o en el valor de los CBFEs. Por otra parte, no podemos asegurar que las reformas o plan de gobierno del presidente electo no afectarán el negocio y los resultados de operaciones de los Concesionarios.

Los estándares de contabilidad y los requisitos de divulgación en México difieren de los Estados Unidos y pueden no reflejar adecuadamente el negocio y los resultados de las operaciones de GACM.

Las normas de contabilidad y los requisitos de divulgación en México difieren de los aplicables en Estados Unidos. En particular, los Estados Financieros del Fideicomiso y de los Concesionarios se preparan de acuerdo con las NIIF que difieren de los principios GAAP de los Estados Unidos en varios aspectos. Los elementos de los estados financieros de una entidad preparados de acuerdo con la NIIF pueden no reflejar su posición financiera o los resultados de sus operaciones en la forma en que se reflejarían si dichos estados financieros hubieran sido preparados de conformidad con los GAAP de Estados Unidos.

Riesgos Relacionados con la Estructura y Administración del Fideicomiso

El Fideicomiso será un accionista minoritario en GACM y, en consecuencia, podría verse afectado de forma adversa por las resoluciones aprobadas por el accionista mayoritario de GACM.

Como resultado de las Operaciones de Constitución el Fideicomiso será titular de 19,584,547,735 (diecinueve mil quinientas ochenta y cuatro millones quinientas cuarenta y siete mil setecientas treinta y cinco) Acciones “P” representativas de aproximadamente el 20% del capital social de GACM, las acciones restantes de GACM, serán propiedad de la SCT.

De conformidad con los estatutos sociales de GACM, las resoluciones adoptadas en las asambleas de accionistas obligarán a tanto ausentes como disidentes en términos de la Ley General de Sociedades Mercantiles. No obstante la adopción de ciertas Decisiones Materiales requieren el voto favorable del Emisor como titular de Acciones “P”, las resoluciones adoptadas en la asamblea

de accionistas por el voto del accionista, mayoritario podrían ser contrarias a los intereses del Emisor y de los Tenedores., no es posible asegurar que las resoluciones aprobadas por el accionista mayoritario de GACM en las asambleas de accionistas no vayan a afectar adversamente, al Fideicomiso o la capacidad de este para realizar Distribuciones a los Tenedores de CBFes.

Adicionalmente, los Tenedores de los CBFes pudieran no tener injerencia en la forma o sentido en que el Fideicomiso vote las Acciones “P” o las Acciones AICM en las respectivas asambleas de accionistas. Conforme a lo establecido en los documentos relacionados con la emisión, será el Administrador y, solo en caso de Decisiones Materiales, el Comité de Conflictos, quien instruya al Fideicomiso la forma en que deberá votar las acciones de las que es titular.

Existen posibles conflictos de intereses entre el Fideicomiso, GACM y nuestro Administrador.

En relación con la Oferta, el Fideicomiso suscribirá las Acciones “P” y las Acciones AICM y celebró el contrato de administración con el Administrador. Como resultado de lo anterior (i) GACM, Administrador del Fideicomiso, tendrá también el carácter de sociedad promovida y principal fuente de flujo de efectivo para realizar Distribuciones a los Tenedores; (ii) como Administrador, GACM calculará el Monto Distribuible e instruirá al Fiduciario a realizar las Distribuciones a los Tenedores y tomará algunas otras decisiones relacionadas con la administración del Fideicomiso; y (iii) todos los miembros del equipo directivo del Administrador serán en principio funcionarios de GACM. Debido a lo anterior podrían surgir potenciales conflictos de interés durante el cumplimiento de las obligaciones del Administrador bajo el Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración. El Contrato de Fideicomiso establece la obligación del Administrador de desempeñar sus funciones en todo momento de forma diligente, actuando de buena fe y en el mejor interés del Fideicomiso y los Tenedores, sin embargo, el Administrador podrá ser removido de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso y de Administración y cuando se actualice alguna de las causas establecidas en dichos contratos, previa aprobación de la Asamblea de Tenedores. En el supuesto de que el Administrador actúe en interés propio o de alguna manera ponga en riesgo los intereses del Fideicomiso o de los Tenedores; el desempeño financiero del Fideicomiso y su capacidad para realizar Distribuciones a los Tenedores podrían verse afectados de forma adversa.

El Fideicomiso contará con acciones liberadas, hasta aquella fecha en que realice el pago correspondiente.

Conforme a las Operaciones de Constitución, GACM celebrará una asamblea ordinaria de accionistas en la que aprobará un aumento de capital y emisión de Acciones “P”, mismas que serán ofrecidas para suscripción y pago al Fideicomiso. Sujeto al cumplimiento de las condiciones suspensivas y resolutorias descritas en el acta de asamblea correspondiente, incluyendo la consumación de la Oferta, el Fideicomiso suscribirá dichas acciones precisamente en la fecha de la asamblea que apruebe el aumento de capital correspondiente, quedando obligado a pagar las mismas dentro de los 60 días naturales posteriores a la fecha de cierre de la Oferta utilizando los recursos obtenidos en ella. Por lo anterior, el Fideicomiso no contará con acciones liberadas hasta que paguen los montos correspondientes a las acciones que hubiere suscrito en la asamblea ordinaria de accionistas que aprueba el aumento de capital.

Difícil Remoción del Administrador.

Conforme al Contrato de Administración, el Contrato de Fideicomiso y en términos de la Circular Única, las causales de remoción del Administrador son limitadas. Únicamente se puede remover al Administrador por una “Causa” (como se define en el Fideicomiso), por una resolución de los Tenedores de CBFes que representen cuando menos el 66% (sesenta y seis por ciento) de los CBFes en circulación con derecho a voto y sin Causa, por una resolución de los tenedores de los CBFes que representen cuando menos el 75% (setenta y cinco por ciento) de los CBFes en circulación con derecho a voto. Por lo anterior, aún y cuando hubiere ocurrido una causa de remoción, podría ser difícil alcanzar los quórums de votación necesarios para remover al Administrador.

El Fideicomiso depende del Administrador para el manejo de los negocios, la implementación de la estrategia y la administración y el mantenimiento del Patrimonio del Fideicomiso.

El Fideicomiso no tiene empleados. El personal y los servicios que se requieran para la operación del negocio del Fideicomiso serán suministrados por el Administrador. La capacidad del Fideicomiso de lograr sus objetivos de negocios dependerá del Administrador y de su capacidad para administrar las Acciones “P” y el Fideicomiso, así como para contratar a personal calificado que cuente con la experiencia profesional y los conocimientos necesarios para manejar los negocios del Fideicomiso. Por lo tanto, el negocio depende de los esfuerzos, la experiencia, la diligencia y la habilidad del Administrador y su personal. En el supuesto de que el Fideicomiso perdiera los servicios suministrados por el Administrador o por cualquiera de sus empleados, los negocios y el desempeño financiero del Fideicomiso podrían verse afectados en sentido adverso.

La administración del Fideicomiso requiere de una gran experiencia y no se puede garantizar que el Fideicomiso lograría contratar a un sustituto que satisfaga los requisitos necesarios para cumplir con el objeto y los fines del Fideicomiso. En el supuesto de que el Fideicomiso asuma su propia administración o sea administrado por un administrador sustituto, el Fideicomiso podría verse imposibilitado de igualar la calidad y experiencia del Administrador en cuanto a la prestación de servicios de administración y, por lo tanto, la implementación del plan de negocios podría resultar complicada. Asimismo, en el supuesto de que el Administrador o cualquiera de sus empleados clave deje de actuar con tal carácter, los costos relacionados con la contratación de servicios sustitutos podrían ser superiores a los honorarios pagados a dichas personas de conformidad con los contratos que se encuentren vigentes en ese momento, en cuyo caso el Fideicomiso podría experimentar un incremento en sus gastos.

El Fideicomiso al mantener valores inscritos en el RNV, está sujeto a obligaciones de entrega de información financiera y a otros requisitos.

Al ser un Fideicomiso cuyos valores se encuentran inscritos en el RNV, el Emisor incurrirá en altos costos legales, contables y de otro tipo, incluyendo costos relacionados con las obligaciones de entrega de información financiera y los requisitos en materia de prácticas de gobierno aplicables a las entidades que se cotizan entre el público, incluyendo los requisitos establecidos en el Reglamento Interior de la BMV y en la Circular Única. En el supuesto de que el Fideicomiso no logré implementar controles de negocios adecuados, los resultados de operación podrían verse afectados o el Fideicomiso podría incumplir con sus obligaciones de entrega de información.

Además, en el supuesto de que el Fideicomiso identifique deficiencias significativas o debilidades considerables en los sistemas de control interno del Emisor sobre la preparación de información financiera que no pueda corregir en forma oportuna, los CBFes podrían ser objeto de una suspensión en la cotización, y en casos de incumplimientos graves y reiterados, podrían ser deslistados de la BMV, y la CNBV podría iniciar una investigación y el Fideicomiso podría verse sujeto a sanciones civiles o penales. El Administrador podría verse obligado a destinar tiempo y a incurrir en gastos para subsanar cualesquiera deficiencias significativas o debilidades considerables que se descubran; y el Administrador podría verse en la imposibilidad de rectificar dichas deficiencias o debilidades en forma oportuna. Cualquier deficiencia futura de los sistemas de control interno sobre la preparación de la información financiera, incluyendo cualquier debilidad sustancial de los mismos, podría conducir a errores en los estados financieros, y obligar a re expresar dichos estados financieros, ocasionar que el Fideicomiso incumpla con las obligaciones de entrega de información y dar como resultado que los Tenedores pierdan confianza en la información financiera reportada por el Fideicomiso, todo lo cual podría ocasionar una disminución en el precio de cotización de los CBFes o afectar en forma adversa y significativa el negocio, la reputación, los resultados de la operación o la condición financiera del Fideicomiso.

El Fideicomiso no es un fideicomiso público.

El Fideicomiso es un fideicomiso privado que no tiene ni podrá adquirir el carácter de fideicomiso público en términos de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley Federal de las Entidades Paraestatales. Como consecuencia de lo anterior, la operación del Fideicomiso se regirá por lo establecido en el propio Contrato de Fideicomiso y en las disposiciones de carácter mercantil, financiero y bursátil correspondientes, sin encontrarse sujeta a la legislación federal aplicable a las entidades paraestatales.

El Fideicomiso no es un fideicomiso de garantía sino un fideicomiso emisor.

El Fideicomiso no es un fideicomiso de garantía constituido de conformidad con un contrato en virtud del cual se establezcan gravámenes o cargas sobre los activos para garantizar a los Tenedores de CBFes el derecho a recibir distribuciones. Toda vez que no se trata de un fideicomiso de garantía sino de un fideicomiso emisor, GACM deberá generar suficientes recursos para poder otorgar a los Tenedores un rendimiento sobre su inversión.

Falta de experiencia de los órganos que componen la administración del Fideicomiso

Ni el fideicomiso, ni los órganos que componen su administración, ni sus empleados tienen historial operativo, administrativo y financiero ni experiencia como fideicomiso de inversión en energía e infraestructura o entidad con valores de deuda o capital colocados entre el gran público inversionista, lo cual pudiera traducirse en una limitante o desventaja, en comparación con otras empresas públicas, para cumplir en tiempo y forma con las obligaciones que las disposiciones fiscales en materia de Fibra-E, así como la ley del mercado de valores y sus normas secundarias y/o complementarias, exigen a los de su naturaleza.

La falta de experiencia del administrador y su personal por lo que respecta a la administración de un fideicomiso de inversión en energía e infraestructura, podría afectar su capacidad para lograr los objetivos del fideicomiso u ocasionar que el mismo incumpla con los requisitos previstos en

las disposiciones fiscales en materia de Fibra-E o se vea obligado a pagar impuestos, actualizaciones, recargos y multas adicionales.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente constitución.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente constitución, motivo por el cual es probable que cuando inicie operaciones, no conduzca de manera exitosa su operación y el personal que lo administre no logre modificar su curso, en forma oportuna.

El Administrador podría actuar en interés propio poniendo en riesgo los intereses del Fideicomiso y del resto de los Tenedores.

En virtud de que: (i) el Administrador es a su vez una empresa objeto de inversión del Fideicomiso, y (ii) todos los miembros del equipo directivo del Administrador serán en principio funcionarios de GACM; en el supuesto de que el Administrador, actúe en interés propio o de alguna manera ponga en riesgo los intereses del Fideicomiso y del resto de los Tenedores. El desempeño financiero del Fideicomiso podría verse afectado de forma adversa y significativa. Adicionalmente, no se tendrá recurso alguno en contra de GACM, en caso de que decida perseguir oportunidades de inversión que se contrapongan a las estrategias de negocio y crecimiento del fideicomiso. En el supuesto de que surja algún conflicto de intereses y de que el mismo se resuelva de manera que se otorgue un tratamiento favorable a las entidades afiliadas de GACM o a los otros intereses del personal del administrador o a los miembros del comité técnico propuestos por este, o de manera que dañe la reputación del Fideicomiso. El desempeño operativo del fideicomiso podría verse afectado en forma adversa y significativa.

Riesgos Relacionados con los CBFEs y el Fideicomiso

No existe obligación de realizar Distribuciones a los Tenedores con recursos distintos a aquellos que se encuentran disponibles en las cuentas del Fideicomiso.

No existe obligación de realizar Distribuciones a los Tenedores con recursos distintos a aquellos que se encuentran disponibles en las cuentas del Fideicomiso. El Emisor no está obligado a realizar Distribuciones a los Tenedores con fondos distintos a aquellos disponibles en las cuentas del Fideicomiso. Conforme al Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario solo está obligado a distribuir, cuando menos una vez al año y a más tardar el 15 de marzo, al menos el 95% del resultado fiscal del Fideicomiso, del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate, de conformidad con lo establecido en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E. La existencia de fondos en la Cuenta de Distribuciones del Fideicomiso dependerá del flujo proveniente de las Sociedades Elegibles respecto de las que el Fideicomiso sea accionista. Adicionalmente se prevé que no habrá Distribuciones sino hasta el 1 de enero de 2021, fecha en la cual el Emisor, como titular de las Acciones “P”, espera comenzar a recibir Distribuciones de Capital de GACM. Ni el Fideicomitente, ni los Intermediarios Colocadores, ni el Representante Común, ni el Administrador, ni el Fiduciario, están obligados a realizar pago alguno a los Tenedores de los CBFEs, con excepción, en el caso del Fiduciario, de los pagos que tenga que hacer con cargo al Patrimonio del Fideicomiso conforme al Contrato de Fideicomiso.

Distribuciones de Título

Se espera que no haya distribuciones de efectivo bajo los CBFES sino hasta el 1 de enero de 2021.

Los CBFES nunca se han cotizado públicamente y están sujetos a restricciones sustanciales de transferencia, y un mercado activo para los mismos, o que el mercado que en su caso se desarrolle no logre sostenerse con posterioridad a la Oferta.

Con anterioridad a la Oferta Global no ha existido mercado público alguno para los CBFES. A pesar de que se ha solicitado la inscripción de los CBFES para su cotización en la BMV, es posible que no llegue a desarrollarse un mercado activo para los mismos o que el mercado que en su caso se desarrolle, no logre sostenerse. El mercado de valores en México es significativamente menor, más volátil, tiene menor liquidez, cuenta con un número menor de inversionistas institucionales y está más concentrado que los principales mercados internacionales de valores, como aquellos en los Estados Unidos. Por ejemplo, la BMV tuvo una capitalización de aproximadamente US\$389,000,000,000.00 (trescientos ochenta y nueve mil millones de Dólares 00/100) al 31 de diciembre de 2016, y un volumen de cotización promedio diario de US\$781,400,000.00 (setecientos ochenta y un millones cuatrocientos mil Dólares 00/100) en 2016. Estas características de mercado podrían limitar en forma significativa la capacidad de los Tenedores de CBFES para vender sus CBFES al precio y en el momento deseado o en lo absoluto, lo cual podría afectar en forma adversa el precio de mercado y la liquidez de los CBFES.

De manera subsecuente a la Oferta Global, cualquier Persona o grupo de personas que pretenda adquirir directa o indirectamente, a través de una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultaneas o sucesivas, dentro o fuera del mercado de valores, 50% o más de los CBFES en circulación o cualquier porcentaje que permita ejercer el control sobre el Fideicomiso, deben contar con la autorización previa del Administrador. Para mayor información revisar el Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”. Adicionalmente, los CBFES pueden ser vendidos, ofrecidos o transferidos a los inversionistas que son compradores institucionales calificados, que son a su vez compradores calificados. Para más información ver la Sección “RESTRICCIONES DE TRANSFERENCIA”. Estas restricciones pudieran limitar significativamente la capacidad de los Tenedores de transferir los CBFES y a su vez podrían impactar adversamente el precio del mercado y la liquidez de los CBFES.

El precio de mercado de los CBFES podría fluctuar considerablemente y los inversionistas podrían perder la totalidad o parte de su inversión

La volatilidad del precio de mercado de los CBFES podría impedir que los Tenedores de CBFES logren venderlos al mismo precio o a un precio superior al que pagaron por los mismos. El precio de mercado y la liquidez de los CBFES pueden verse afectados en forma significativa por muchos factores, algunos de los cuales se encuentran fuera del control del Administrador y pueden no estar relacionados con el desempeño operativo del Fideicomiso. Estos factores incluyen, entre otros:

- Las tendencias económicas generales de las economías o mercados financieros de México, Estados Unidos o globales;
- La reputación de las Fibras-E en general y los atractivos ofrecidos por sus CBFES en comparación con otros valores representativos de capital (incluyendo los valores emitidos por otras entidades pertenecientes al sector de infraestructura o energía);

- Los aumentos de las tasas de interés, que pueden dar como resultado que los Tenedores de CBFES exijan un rendimiento más alto;
- Los cambios en las utilidades o las variaciones en los resultados de operación;
- La publicación de estudios con respecto al Fideicomiso o el sector de sectores de infraestructura o energía;
- La promulgación de nuevas leyes, reglamentos u otras disposiciones, o el desarrollo de nuevas interpretaciones de las leyes, reglamentos u otras disposiciones existentes, incluyendo las disposiciones fiscales o las normas de información financiera aplicables a la industria aeronáutica; y
- La percepción del mercado en cuanto al potencial de crecimiento del Fideicomiso y actual y futuro potencial para efectuar Distribuciones en efectivo, así como al valor de mercado de los activos subyacentes.

Además, los valores colocados a través de una oferta pública inicial frecuentemente se cotizan a un precio de descuento con respecto a su precio inicial debido a los descuentos por colocación y los gastos relacionados con la oferta. Si los CBFES son cotizados a un precio de descuento posteriormente a que se realice la oferta, los Tenedores que hayan adquirido sus CBFES en la oferta sufrirán una dilución inmediata del valor por CBFES. Como resultado de esta dilución, es posible que los inversionistas que adquieran los CBFES a través de la Oferta reciban un precio sustancialmente inferior al que pagaron por dichos valores, en el supuesto de que el Fideicomiso se liquide. La posibilidad de que los CBFES se coticen a descuento con respecto al valor neto de los activos, representa un riesgo distinto e independiente del riesgo de disminución del valor neto de los activos por CBFES. El Administrador no puede predecir si los CBFES se cotizarán a un precio superior, igual o inferior al valor neto de los activos del Fideicomiso.

Las futuras emisiones de CBFES, la venta de la participación mantenida en el Fideicomiso por los principales Tenedores de CBFES y las especulaciones a respecto, podrían diluir la inversión de los Tenedores de CBFES o afectar el precio de mercado de los mismos.

El Fideicomiso podría continuar incrementando su patrimonio principalmente a través de adquisiciones de acciones adicionales de GACM, AICM o de cualquier otra sociedad mexicana, residente en México, que reúna los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, lo cual podría obligar al Fideicomiso a obtener recursos adicionales. El Fideicomiso podría también incrementar su capitalización a través de futuras emisiones de CBFES, lo cual podría diluir la participación de los Tenedores de CBFES, disminuir el precio de mercado de los CBFES o ambas cosas. En virtud de que la decisión de emitir CBFES en el futuro dependerá de la situación del mercado y de otros factores que se encuentran fuera del control del Administrador, y de que dicha Emisión está sujeta a la aprobación de los Tenedores de CBFES, no se puede predecir o estimar el monto, la fecha o la naturaleza de cualquier emisión futura de CBFES. Además, a pesar de que el Contrato de Fideicomiso otorga un derecho de preferencia a los Tenedores de CBFES para suscribir CBFES adicionales en una Emisión Adicional, dicho derecho de preferencia

no aplica en caso de que la Emisión Adicional respectiva se lleve a cabo a través de una oferta pública. Por lo tanto, los Tenedores de los CBFES corren el riesgo de que las futuras emisiones de CBFES tengan efectos dilutivos sobre su participación en el Fideicomiso y afecten el precio de mercado de los CBFES

Adicionalmente, el Emisor y el Administrador han acordado, sujeto a ciertas excepciones por un periodo de 180 (ciento ochenta) días a partir de la fecha de la celebración del contrato de compraventa con los Intermediarios Internacionales este Prospecto, sin el previo consentimiento por escrito de dichos Intermediarios Internacionales, no emitir, ofrecer, vender, acordar la venta, prenda o de otra manera disponer o transferir o participar en cualquier operación de derivados swap, cobertura u operaciones similares, relacionadas con cualquiera de los CBFES o cualesquier título convertible o intercambiable por CBFES. Terminado este periodo de lock-up, los CBFES sujetos a dicho convenio serán elegibles para su venta en el mercado. Además, los Intermediarios Internacionales y los Intermediarios Colocadores Líderes en México podrán a su entera discreción y sin dar aviso, liberar las restricciones en todo o en parte de los CBFES sujetos a lock-up, previo a la fecha de terminación de dichos convenios de lock-up. El precio de mercado de los CBFES podría disminuir significativamente, si un número sustancial de los CBFES se vende o si el mercado espera a que ocurran dichas ventas.

Las ofertas de valores y las obligaciones de deuda preferentes que se realicen o se incurra en el futuro, podrían limitar la flexibilidad operativa y financiera; y las emisiones de valores convertibles o canjeables podrían diluir la participación de los Tenedores de CBFES.

Si el Fideicomiso emitiera valores o incurriera en obligaciones de deuda que confieran derechos de crédito preferentes a los de los CBFES, posiblemente dichos valores y deuda se registrarían por un contrato de emisión u otros instrumentos que impongan compromisos que limiten la flexibilidad operativa del Fideicomiso y la capacidad del mismo para efectuar Distribuciones a los Tenedores de CBFES. Además, en caso que se llegasen a emitir cualesquiera valores convertibles o canjeables, posiblemente dichos valores confieran derechos, preferencias y privilegios más favorables que los conferidos por los CBFES (incluyendo por lo que respecta al pago de Distribuciones) y podrían tener efectos dilutivos para los Tenedores de los CBFES.

Los Concesionarios pueden incurrir en endeudamiento adicional.

Ciertas decisiones Materiales, incluyendo endeudamiento adicional de GACM o AICM que exceda ciertos montos específicos, pero excluyendo cualquier endeudamiento de terceros para el pago de cualquier contraprestación por la venta del derecho al cobro de TUA de cualquier vehículo creado para tal efecto, se encuentran sujetas al voto favorable del Emisor como titular de las Acciones “P”. Si GACM o AICM incurren en endeudamiento adicional preferente a la Distribución de Capital, los acreedores de dicha deuda tendrán una mejor prelación que las Distribuciones de Capital. Derivado de lo anterior, el monto de efectivo disponible para realizar Distribuciones a los Tenedores se disminuiría en un monto equivalente al adeudado por el concesionario correspondiente durante el periodo respectivo.

Es posible que GACM o AICM no puedan generar flujos de fondos suficientes para cancelar toda su deuda.

La capacidad de GACM o AICM de efectuar pagos respecto de su deuda, dependerá de su capacidad de generar fondos a partir de sus operaciones futuras. Esto en cierta medida está sujeto a factores económicos, financieros, competitivos, climáticos, legislativos, regulatorios y otros factores ajenos a su control. Los Concesionarios podrían no generar flujos de fondos suficientes a partir de sus operaciones y fuentes de financiación futuras en virtud de sus líneas de crédito o de otro modo puede no disponer de ellos en un monto suficiente para pagar su deuda, o para proporcionar los fondos necesarios para cubrir sus necesidades de liquidez. Los Concesionarios podrían necesitar refinanciar o reestructurar una parte o la totalidad de su deuda, antes o después de su vencimiento. Es posible que no pueda refinanciar ni siquiera parte de la deuda o, de hacerlo, que no sea en términos razonables desde el punto de vista comercial. Si no pueden repagar su deuda, es posible que deban recurrir a medidas como la obtención de capital adicional o la reducción o postergación de las inversiones en activos de capital. Puede ocurrir que no resulte posible poner en práctica estas medidas, de ser necesario y, de hacerlo, que no sea en términos razonables desde el punto de vista comercial.

El uso del apalancamiento expone al Fideicomiso a riesgos adicionales.

El Fideicomiso podría obtener préstamos o financiamientos adicionales. Aunque el apalancamiento ofrece la oportunidad de apreciar el capital, esta forma de financiamiento podría a la vez implicar un alto grado de riesgo. A pesar de que el Administrador buscará utilizar el apalancamiento de una manera que considere apropiada bajo las circunstancias que prevalezcan en ese momento, esta característica aumentará la exposición del Fideicomiso a factores económicos adversos, tales como tasas de interés, las fluctuaciones en el tipo de cambio y ambientes económicos adversos.

La revelación de información corporativa en México podría diferir de la información normalmente publicada por o en relación con otras emisoras de valores en otros países, incluyendo los Estados Unidos.

Uno de los principales objetivos de las leyes en materia de valores de los Estados Unidos, México y otros países es promover la revelación completa y veraz de toda la información corporativa relevante, incluyendo información contable. No obstante, podría haber información que esté disponible al público sobre las emisoras de valores en México, diferente a la información que regularmente ponen a disposición las empresas públicas en otros países, incluyendo los Estados Unidos.

Las estimaciones Futuras incluidas en este Prospecto no fueron validadas por tercero alguno y los resultados reales podrían diferir de las proyecciones incluidas en este Prospecto.

La información distinta a la información histórica que se incluye en el presente Prospecto refleja estimaciones respecto a acontecimientos futuros y puede contener información sobre resultados financieros, situaciones económicas, tendencias y hechos inciertos. Salvo que se señale lo contrario en la Sección correspondiente, la información relacionada con estimaciones futuras no fue validada

por tercero alguno. Al evaluar dichas proyecciones o estimaciones, el inversionista potencial deberá tener en cuenta los factores descritos en esta Sección y otras advertencias contenidas en este Prospecto. Dichos factores de riesgo y proyecciones describen las circunstancias que podrían ocasionar que los resultados reales difieran significativamente de los esperados con base en las proyecciones o estimaciones a futuro. Ver sección “3. DECLARACIONES A FUTURO” de este Prospecto.

Restricciones de transferencia de los CBFES

Con posterioridad a la Oferta Global, la Persona o grupo de personas que pretenda adquirir por cualquier medio, directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, el 50% o más de los CBFES en circulación o cualquier porcentaje que le permita ejercer el Control sobre el Fideicomiso, deberá obtener la autorización previa y por escrito del Comité de Conflictos, el Comité Técnico y el Consejo de Administración de GACM. Para mayor información en relación con este tema se encuentra disponible en la Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”.

Riesgos Relacionados con las Acciones “P”.

GACM podría no generar recursos suficientes para realizar distribuciones a favor del Fideicomiso como titular de las Acciones “P”.

Las Distribuciones de Capital al Fideicomiso, como titular de las Acciones “P”, se encuentran sujetas a las políticas de Distribuciones y pagos de dividendos establecidos en los estatutos sociales de GACM, la Concesión del Nuevo Aeropuerto y la Ley Aplicable. Cualquier evento que pueda afectar adversamente la operación y las utilidades netas de los Concesionarios, incluyendo modificaciones a las concesiones o un cambio en la interpretación de diversas disposiciones legales aplicables en materia del cobro de aprovechamientos, podría afectar su capacidad de realizar distribuciones a favor del Fideicomiso, y en consecuencia afectar adversamente la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a los Tenedores.

El Fideicomiso tendrá una participación minoritaria en el Consejo de Administración de GACM.

La administración de GACM se encuentra a cargo de un consejo de administración conformado en todo momento por un mínimo de 7 y un máximo de 17 miembros, independientemente del número de miembros, el Fideicomiso tendrá derecho a designar a 2 miembros, quedando sujeto a las resoluciones que se adopten por la mayoría.

GACM como empresa de participación estatal mayoritaria se encuentran sujeta a las disposiciones establecidas en la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y su Reglamento, en ese sentido la totalidad de los miembros del consejo de administración (salvo los que designe el Fideicomiso) serán designados por el titular de la SCT como entidad coordinadora de sector.

Las resoluciones aprobadas por el consejo de administración de GACM podrían ser contrarias a los intereses del Fideicomiso y de los Tenedores o podrían afectar adversamente, la capacidad de

GACM para realizar Distribuciones de Capital al Fideicomiso, lo que a su vez podría afectar la capacidad de éste para realizar Distribuciones a los Tenedores de CBFes.

El gobierno corporativo de GACM se encuentra sujeto a las disposiciones aplicables a las empresas de participación estatal mayoritaria en México.

Los Concesionarios como empresas de participación estatal mayoritaria, se encuentran sujetos a la regulación aplicable en México que regula a dichas entidades paraestatales, incluyendo la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y su Reglamento. Cualquier modificación a las disposiciones vigentes puede provocar cambios en los estatutos sociales de los Concesionarios que afecten de manera adversa la participación del Fideicomiso en el gobierno corporativo de GACM.

La Ley Federal de Entidades Paraestatales y su Reglamento fueron promulgados en los años 1986 y 1990 respectivamente, por lo que sus disposiciones podrían no reflejar las últimas tendencias en gobierno corporativo y a las recomendaciones realizadas por la OCDE para este tipo de entidades de participación gubernamental mayoritaria.

La realización de asambleas de accionistas de los Concesionarios se encontrará sujeto a las disposiciones aplicables de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, Ley de Tesorería de la Federación, Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y sus respectivos Reglamentos.

El Comité Fibra E es un comité de apoyo y opinión, el cual no interviene en la administración directa de GACM.

El Comité Fibra E es un comité constituido como comité de apoyo para el Consejo de Administración de GACM, en temas relacionados con el Fideicomiso y los CBFes, sin embargo sus deliberaciones se limitan a la emisión de opiniones y recomendaciones no vinculantes para el consejo de administración.

Los derechos de cobro de la TUA del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México se encuentran cedidos al Fideicomiso de Garantía TUA.

Los derechos de cobro de la TUA de Aeropuerto Existente fueron transmitidos al Fideicomiso Emisor TUA, Fideicomiso que a su vez transmitió estos derechos al Fideicomiso de Garantía TUA, para garantizar y fungir como fuente de pago del financiamiento obtenido para la construcción del Nuevo Aeropuerto, incluyendo las Notas Existentes, todos los ingresos resultantes del cobro de la TUA, son cobrados por las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente, y depositados en el Fideicomiso de Garantía TUA para fondear los pagos de principal e intereses bajo esta estructura de financiamiento. Los Concesionarios tienen el derecho a recibir ciertas cantidades remanentes y, cantidades remanentes adicionales pueden ser distribuidas a discreción de GACM, después de que se haya realizado el pago de los gastos relacionados con el financiamiento, los gastos del Aeropuerto Existentes, para su operación y mantenimiento. Como resultado de lo anterior dichos fondos solo estarán disponibles para Distribución a los Tenedores si no están obligados al pago de intereses y principal del endeudamiento y todas las demás condiciones para realizar pagos restringidos han sido satisfechas.

Adicionalmente el Fideicomiso Emisor TUA podrá, sujeto a ciertas condiciones incurrir en endeudamiento adicional que tendrá un nivel de prelación *pari passu* con las Notas Existentes y estará garantizado con derechos de cobro de la TUA, lo que reduciría el monto de ingresos de cobro de la TUA, que podrían ser distribuidos a los concesionarios. Para mayor información consultar el apartado “16.- COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN”.

Los Concesionarios se encuentran sujetos al pago de contraprestaciones.

Los Concesionarios como empresas de participación estatal mayoritaria, se encuentran sujetos a la imposición y pago de la Contraprestación y los aprovechamientos presupuestales a favor del Gobierno Federal, por conducto de la SCT y la SHCP, según lo dispuesto en los títulos de concesión y en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

La Contraprestación será pagada anualmente con base en la cantidad que determine la SCT, sujeto a la disponibilidad presupuestaria de los patrocinadores en el año relevante.

Las cantidades de la Contraprestación se han determinado anualmente por los Patrocinadores y la SCT y continuaran siendo de esta forma en 2018 y 2019, salvo que exista una Causa de Aceleración Obligatoria. A partir de 2020, la Contraprestación, salvo que se derive de contraprestación por la cesión onerosa de TUA, debe ser determinada y pagada una vez que se hayan cubierto los gastos operativos, impuestos y pagos a ASA, y una vez que se hayan cumplido con las obligaciones relacionadas con las Acciones P, es decir cualquier monto de Contraprestación será excluido para efectos del cálculo de Flujo Distribuible y será pagado de forma que no afecte negativamente las Distribuciones de Capital. Para mayor información consultar la Sección “16.- COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN – la Contraprestación”. Ni el Emisor ni los Patrocinadores pueden asegurar que la SCT no aumentara la cantidad requerida por concepto de Contraprestación.

Aunque el título representativo de las Acciones “P” señala que el cálculo del Flujo Distribuible para hacer Distribuciones de Capital será preferente a cualquier distribución o pago que GACM realice a cualquiera de sus accionistas distintos a los Accionistas “P”. El cálculo del Flujo Distribuible se hará antes, y no toma en cuenta, cualesquier Aprovechamientos Presupuestales y Contraprestaciones que sean pagaderas por GACM, excepto en el caso que dichas Contraprestaciones se encuentren relacionada con el pago parcial de la contraprestación debida por parte del Fideicomiso 80460 a favor de GACM; las facultades de SHCP y SCT para imponer dichos Aprovechamientos Presupuestales y Contraprestaciones no están limitadas ni el contenido de dicho título las afecta. La imposición de Aprovechamientos Presupuestales y/o Contraprestaciones a los Concesionarios por parte de la SCT y/o la SHCP podrá afectar adversamente el flujo de recursos para que GACM realice distribuciones de capital, y, en consecuencia, la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a los Tenedores de CBFES.

Las Distribuciones de los Concesionarios a favor de sus accionistas se encuentran sujetas a la determinación de ingresos excedentes y de un fin específico.

Los Concesionarios en su calidad de empresas de participación estatal mayoritaria, se encuentran sujetos a la normatividad presupuestaria aplicable para empresas paraestatales en términos de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su Reglamento, así como a otras disposiciones aplicables. En ese sentido, cualquier determinación de ingresos no presupuestados y contemplados en la Ley de Ingresos, deberán de determinarse como ingresos excedentes de los Concesionarios, y obtener las autorizaciones correspondientes por parte de la SHCP para la aplicación al fin específico de distribución a favor del Fideicomiso. Cualquier retraso o negativa a dicho procedimiento presupuestal podrá afectar adversamente la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a los Tenedores de CBFES.

Los Concesionarios son entidades de participación estatal mayoritaria, sujetos a la regulación de empresas paraestatales en México.

Los Concesionarios como empresas de participación estatal mayoritaria se encuentran sujetos al régimen presupuestal, patrimonial, corporativo, laboral, de contrataciones y demás relativos a las entidades de la Administración Pública Federal en México.

Reestructuración social.

El Emisor no puede asegurar que los accionistas del Administrador no se encuentren en negociaciones, entre ellos o con terceros, para realizar cualquier acto que pudiera resultar en una reestructura societaria de GACM, la cual podría ocasionar efectos adversos a la operación y resultados del Fideicomiso.

Las distribuciones del Fideicomiso dependerán de los resultados del Aeropuerto Existente

La principal fuente de recursos para hacer distribuciones bajo los CBFES provendrá de aquellos pagos que el Fideicomiso reciba en su calidad de accionista de GACM. En tanto el nuevo aeropuerto no inicie operaciones, los pagos de las distribuciones que tengan que efectuarse en términos del contrato de Fideicomiso dependerán principalmente de los resultados que genere el aeropuerto existente, los cuales están sujetos a diversos riesgos, incluyendo aquellos descritos en la sección factores de riesgo del presente Prospecto. A partir del inicio de sus operaciones comerciales, el nuevo aeropuerto estará sujeto a los mismos o similares riesgos que afectan al aeropuerto existente.

Riesgos Fiscales y Relacionados con el Régimen Fiscal

Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

Se espera que el Fideicomiso califique como un fideicomiso de inversión en energía e infraestructura de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, de tal forma que el régimen fiscal previsto por dichas disposiciones resulte aplicable a GACM, AICM, al Fideicomiso y a los Tenedores. Para calificar como un fideicomiso de inversión en energía e infraestructura, se tendrán que cumplir con ciertos requisitos relacionados, entre otras cosas, con las Distribuciones y el objeto de inversión del patrimonio del Fideicomiso.

El régimen fiscal aplicable a los fideicomisos de inversión en energía e infraestructura se dio a conocer el 17 de septiembre de 2015 y fue modificado el 23 de diciembre de 2015, el 1 de abril y el 23 de diciembre de 2016, el 21 de septiembre de 2017 y el 15 de diciembre de 2017; y no se puede asegurar que las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, o la interpretación o aplicación de éstas, no cambiarán en el futuro en una forma que afecte de manera adversa el régimen fiscal de los Concesionarios, del Fideicomiso o de los Tenedores. En la medida que las autoridades fiscales mexicanas modifiquen los requisitos necesarios para que un fideicomiso califique como un fideicomiso de inversión en energía e infraestructura, es posible que sea necesario ajustar la estrategia del Fideicomiso y consecuentemente pagar impuestos que pudieran afectar adversamente los rendimientos de los Tenedores, o el valor de mercado o liquidez de los CBFES. En caso de no cumplir con las disposiciones aplicables, el Fideicomiso podría, entre otros supuestos, ser requerido a cambiar la manera en que conduce sus operaciones, lo que a su vez podría afectar su desempeño financiero, el precio de cotización de los CBFES o su liquidez, y la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones a los Tenedores.

Ni el Fideicomiso, ni los Patrocinadores, ni los Intermediarios Internacionales, ni el Representante Común, ni cualesquiera de sus afiliadas o subsidiarias, pueden garantizar que las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E aplicables al Fideicomiso, a los Concesionarios, o a los Tenedores, no sufran modificaciones en el futuro, y que dichas modificaciones no afecten a los Tenedores.

Los impuestos mexicanos y las reformas hacendarias podrían tener un efecto adverso sobre el desempeño financiero del Fideicomiso.

Los impuestos mexicanos y las reformas hacendarias podrían tener un efecto adverso sobre el desempeño financiero de los Concesionarios y/o del Fideicomiso. Las autoridades gubernamentales de México podrían imponer, o suspender, diversos impuestos. Ni el Fiduciario, ni el Administrador, ni los Intermediarios Colocadores, ni el Representante Común, ni cualesquiera de sus afiliadas o subsidiarias, pueden asegurar que las autoridades gubernamentales mexicanas no impondrán nuevos impuestos o que no incrementarán los impuestos aplicables a los Concesionarios, al Fideicomiso o a los Tenedores, en el futuro. La imposición de nuevos impuestos o el incremento de impuestos relacionados con la industria de energía e infraestructura, y en específico a la operación de concesiones, contratos o esquemas en el rubro de aeródromos civiles, podrían tener un efecto adverso sobre el negocio, condición financiera y resultados de la operación de los Concesionarios o del Fideicomiso.

Podría haber Reformas fiscales y legales que podrían afectar adversamente al Fideicomiso y a su carácter de Fibra-E.

La legislación fiscal en México es continuamente modificada y/o adicionada, por lo que no hay garantía de que en el futuro el régimen legal vigente, incluyendo, de manera enunciativa mas no limitativa, en materia fiscal, no sufrirá modificaciones que puedan afectar el desempeño de los Concesionarios o del Fideicomiso, los rendimientos de los CBFES o los ingresos de las operaciones de los Concesionarios o del Fideicomiso, perjudicando a los Tenedores, al Fideicomiso o a los Concesionarios, o generándoles consecuencias adversas significativas.

La estructura fiscal del Fideicomiso no ha sido revisada por las autoridades fiscales competentes.

Los inversionistas, antes de invertir en los CBFES, deberán tomar en consideración que la interpretación o aplicación de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E a los Concesionarios, al Fideicomiso, o a los Tenedores, o los ingresos derivados de la adquisición, tenencia o enajenación de CBFES, no ha sido revisada o confirmada por las autoridades fiscales competentes, y no se tiene contemplado que se solicite confirmación alguna por parte de dichas autoridades. Los inversionistas deben consultar a sus propios asesores antes de fiscales antes de invertir en CBFES.

El régimen fiscal de GACM y AICM se encuentra parcialmente previsto en oficios emitidos por las autoridades fiscales.

El régimen fiscal aplicable a las operaciones de financiamiento instrumentadas por GACM y AICM a través de los convenios de cesión de la TUA, se encuentra previsto en diversos oficios emitidos por el SAT (“Oficios de Confirmación de Criterio”), en los cuales dicha autoridad fiscal se reserva el derecho de ejercer sus facultades de comprobación conforme a la legislación fiscal aplicable. Ni el Emisor, ni los Patrocinadores, o los Intermediarios Internacionales, ni cualquiera de sus afiliadas o subsidiarias, pueden garantizar que el régimen fiscal previsto por los Oficios de Confirmación de Criterio (i) regule la totalidad de situaciones que pudieran derivar de las operaciones de financiamiento requeridas durante la vigencia de los CBFES, y (ii) ha sido y será debidamente interpretado y aplicado por GACM y AICM.

Asimismo, no se puede asegurar que la autoridad fiscal no ejercerá sus facultades de comprobación sobre las operaciones de financiamiento previstas en los Oficios de Confirmación de Criterio ni que, en su caso, se resolverán favorablemente, por lo que en el caso de que las autoridades fiscales determinen que GACM y/o AICM ha incumplido con sus obligaciones fiscales, dichas autoridades podrán imponer, cobrar y ejecutar créditos fiscales a los Concesionarios, afectando adversamente y materialmente su capacidad financiera y, por tanto, la capacidad del Fideicomiso para realizar Distribuciones.

La información histórica no es representativa del desempeño futuro.

Los potenciales tenedores deberán basar su decisión de inversión en su propio análisis sobre las consecuencias legales, fiscales, financieras y de otra naturaleza, derivadas de realizar una inversión en los Certificados Bursátiles, incluyendo los beneficios de invertir, los riesgos involucrados y sus propios objetivos de inversión. Los inversionistas no deben considerar el contenido del presente Prospecto como recomendaciones legales, fiscales o de inversión y se les recomienda consultar con sus propios asesores profesionales respecto de la adquisición, mantenimiento o venta de su inversión.

Los potenciales tenedores no deberán basarse en desempeño histórico alguno que se describa en el presente Prospecto para tomar su decisión de invertir o no en los Certificados Bursátiles. Toda información relativa a desempeño contenida en el presente Prospecto no ha sido auditada ni verificada por terceros independientes y no deberá ser considerada como representativa de los rendimientos que pudieren recibir los potenciales tenedores.

No se puede asegurar que los objetivos de inversión del Fideicomiso se cumplirán o que los Tenedores recibirán rendimientos sobre su capital.

Los factores de riesgo descritos en este Prospecto no son los únicos riesgos inherentes a los Certificados Bursátiles. Aquellos riesgos que a la fecha del presente Prospecto se desconocen, o aquellos que no se consideran actualmente como relevantes, de concretarse en el futuro podrían tener un efecto adverso sobre los Concesionarios, el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México el Fideicomiso, y, en consecuencia, sobre los flujos de efectivo distribuibles a los Tenedores.

11. DESTINO DE LOS FONDOS.

Los recursos netos de la Oferta Global ascendieron a \$29,247,078,165.14, incluyendo los recursos obtenidos por el ejercicio completo de las Opciones de Sobreasignación, a un precio de \$100.00 (cien Pesos 00/100 M.N.) por CBFE, después de deducir los gastos relacionados de la Oferta Global, incluyendo comisiones, honorarios, gastos y servicios de asesores y los demás gastos e impuestos relacionados con la Oferta, así como dotar la Cuenta de Gastos e Inversiones del Fideicomiso con un monto de \$60,000,000.00 (sesenta millones de Pesos 00/100 M.N.) para cubrir los gastos estimados del Fideicomiso durante el periodo previo a la Fecha de Inicio de Distribuciones. El Emisor utilizó los recursos netos de la Oferta Global para suscribir y pagar las Acciones “P” y las Acciones AICM. Por su parte, GACM mantendrá los fondos obtenidos por la suscripción de Acciones “P” y las Acciones AICM en una cuenta de custodia en el Fideicomiso de Construcción y los destinará únicamente para la construcción del Nuevo Aeropuerto.

12. CAPITALIZACIÓN.

La siguiente tabla muestra (i) la capitalización del Fideicomiso al 31 de diciembre de 2017; y (ii) la capitalización a dicha fecha ajustada para reflejar la aplicación de los recursos netos provenientes de la Oferta Global (incluyendo las Opciones de Sobreasignación). Los montos han sido convertidos al tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, al 29 de diciembre de 2017, como el tipo de cambio aplicable para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al Peso el 31 de diciembre de 2017 (\$19.7354 a US\$1.00). La siguiente tabla no refleja ajustes por ganancias o pérdidas resultantes de las diferencias del tipo de cambio publicado en el Diario Oficial de la Federación entre la fecha de la información proforma y la fecha de la Oferta Global.

La tabla que se muestra a continuación se deberá de leer en conjunto con las Secciones “22. Descripción de los CBFES Y LAS ACCIONES “P”, “11. DESTINO DE LOS RECURSOS”, y “15. INFORMACIÓN FINANCIERA”, incluidas en el presente Prospecto.

Al 31 de diciembre de 2017				
(en millones)				
	Actual		Ajustada	
	(no auditado)		(no auditado)	
	US\$	\$	US\$(1)	\$
Activos Netos del Fideicomiso (2).....	-	-	1,485	29,300
Capitalización Total	-	-	1,485	29,300

(1) Cálculo basado al tipo de cambio publicado por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, al 31 de diciembre de 2017 (\$19.7354 a US\$1.00).

(2) Los datos de “capital social total” para la Oferta se calculan incluyendo cualesquier CBFES que puedan ser ofrecidos en relación con las Opciones de Sobreasignación de los adquirentes iniciales.

La información incluida en la columna “Ajustada” de la tabla anterior, únicamente se presenta como indicador, suponiendo que 300,000,000 CBFES se coloquen en la Oferta Global, a un precio de colocación de \$100.00 (Cien Pesos 00/100 M.N.) por CBFE contando con las Opciones de Sobreasignación.

13. TIPOS DE CAMBIO Y DIVISAS

La Comisión de Cambios es el órgano encargado de la política cambiaria en el país y está integrada por el Secretario y el Subsecretario de Hacienda y Crédito Público, otro Subsecretario de dicha dependencia, el Gobernador del Banco de México y dos miembros de la Junta de Gobierno del propio Banco de México.

México ha mantenido un mercado de divisas libre desde finales de 1994 y la Comisión de Cambios permite un tipo de cambio fluctuante del Peso contra el Dólar y otras divisas.

Hasta el 16 de febrero de 2016, siguiendo los acuerdos de la Comisión de Cambios, el Banco de México intervino directamente en el mercado de divisas únicamente para reducir la volatilidad excesiva de corto plazo. Desde finales de 2003, hasta la fecha referida del 16 de febrero de 2016, el Banco de México, atendiendo los acuerdos de la Comisión de Cambios, efectuó subastas de Dólares para evitar movimientos abruptos en el tipo de cambio del peso frente a otras monedas. El 8 de octubre de 2008, como resultado de la volatilidad en el tipo de cambio de prácticamente todas las divisas, ocasionada por la crisis financiera global, la Comisión de Cambios acordó convocar a subastas de Dólares, para ayudar a evitar movimientos abruptos del tipo de cambio del Peso frente a otras monedas.

El 17 de febrero de 2016, la Comisión de Cambios anunció que no descartaba la posibilidad de intervenir discrecionalmente en el mercado cambiario en caso de que se presentarán condiciones excepcionales en el mismo. Comunicó la Comisión de Cambios que con dicha decisión, junto con las medidas anunciadas por la SHCP, en relación con el recorte al presupuesto para 2017 y la medida de endurecer la política monetaria adoptada por la Junta de Gobierno del Banco de México, se refuerza el mensaje de que continuará procurándose el anclaje del valor de la moneda nacional mediante la preservación de fundamentos económicos sólidos.

El Emisor no puede asegurar que el Gobierno Federal mantendrá sus políticas actuales en relación al Peso o que el Peso no se continuará depreciando aún más en el futuro.

La tabla siguiente establece, en los años indicados el tipo de cambio fijado por el Banco de México al fin del periodo, promedio, y tasas altas y bajas expresadas en Pesos por cada Dólar. Estas tasas son en Pesos nominales que no han sido expresadas en unidades constantes de divisas. A menos que otra cosa se indique, los montos en Dólares que han sido convertidos a Pesos han sido convertidos a un tipo de cambio de \$19.7354 por US\$1.00, que es el tipo de cambio publicado por el Banco de México el 29 de diciembre de 2017, para solventar obligaciones el 31 de diciembre de 2017.

	Tipo de Cambio (Ps. por US\$) ⁽¹⁾			
	Bajo ⁽²⁾	Alto ⁽²⁾	Promedio ⁽³⁾	Cierre de Periodo
Año Terminado el 31 de diciembre de				
2013	11.98	13.44	12.77	13.08
2014	12.85	14.79	13.30	14.72
2015	14.56	17.38	15.85	17.21

	Tipo de Cambio (Ps. por US\$) ⁽¹⁾			
	Bajo ⁽²⁾	Alto ⁽²⁾	Promedio ⁽³⁾	Cierre de Periodo
2016	17.18	21.05	18.66	20.66
2017	17.49	21.91	18.93	19.74
Mes Terminado				
Enero 2018	18.47	19.74	19.01	18.62
Febrero 2018	18.40	18.88	18.62	18.65
Marzo 2018 (hasta el día 9 de marzo)	18.72	18.89	18.83	18.79

(1) Fuente: Banco de México.

(2) Las tarifas mostradas son el máximo y el mínimo real, sobre una base diaria para cada periodo.

(3) Promedio de los tipos de cambio al cierre de cada mes en el caso de promedios anuales y el promedio de los tipos de cambio diarios en el caso de promedios mensuales.

La Economía nacional ha sufrido déficits y pérdidas en su balanza de pagos en sus reservas de divisas extranjeras en el pasado. Aunque durante los últimos doce años, el gobierno no ha restringido la capacidad de las personas nacionales o extranjeras para convertir los Pesos a Dólares, no podemos asegurarle que el Gobierno Federal no instituirá políticas restrictivas de control de cambios en el futuro. En la medida de que dichas políticas restrictivas de control de cambio fuesen instauradas en el futuro, en caso de que hubiera una escasez de divisas, nuestra capacidad para transferir o convertir Pesos en Dólares u otras divisas para cumplir con nuestras obligaciones locales y extranjeras, y su capacidad para transferir o convertir nuestros dividendos pagados en Pesos a Dólares y otras divisas, podría sufrir un efecto material adverso y las divisas podrían no estar disponibles sin un costo sustancial adicional.

14. POLÍTICAS DE DISTRIBUCIÓN

Política de distribución de capital y dividendos de GACM y AICM.

Sujeto a la legislación aplicable y a las reservas y provisiones que ésta requiera, las utilidades netas de cada ejercicio social serán distribuidas en el siguiente orden:

1. El 5% (cinco por ciento) para establecer, y si es necesario restablecer, el fondo de la reserva legal hasta que sea igual cuando menos al 20% (veinte por ciento) del capital social;
2. En su caso, para el pago de dividendos preferentes u ordinarios, amortizar acciones amortizables, y/o distribuir utilidades repartibles a los accionistas de los Concesionarios titulares de acciones de una Serie en particular, en la cantidad, forma y plazos que haya determinado la Asamblea General de Accionistas que aprobó su emisión; y
3. Si así lo determina la asamblea de accionistas, se podrán crear o incrementar las reservas de capital de los Concesionarios según se considere aconsejable.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles, la sociedad que se encuentren sujetas a esta ley, solo pueden distribuir utilidades una vez que los estados financieros correspondientes hayan sido aprobados por la asamblea de accionistas correspondiente y el capital social que se ha perdido o reducido haya sido recuperado.

No obstante lo anterior, GACM a través de las Acciones “P” ha asumido la obligación de distribuir al Fideicomiso como titular de las Acciones “P”, el porcentaje del Flujo Distribuible, en forma de dividendos u otro tipo de distribución de capital aprobado por la Asamblea de Accionistas, de conformidad con el siguiente calendario:

- a) Con anterioridad a la Fecha de Inicio de Distribuciones, y con respecto de los Periodos de Distribución de 2018 y 2019, un porcentaje igual a 0% (cero por ciento).
- b) A partir de la Fecha de Inicio de Distribuciones, el 39% del Flujo Distribuible correspondiente a cada Periodo de Distribuciones de los de los años calendario 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024.
- c) Para la Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a las fechas que se indican a continuación, dicho porcentaje se modificará como se señala, en caso que no haya ocurrido una Amortización Anticipada de las Acciones “P”:
 - (i) Al 1 de enero de 2026, dicho porcentaje será de 41%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2025;
 - (ii) Al 1 de enero de 2027, dicho porcentaje será de 43%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2026;
 - (iii) Al 1 de enero de 2028, dicho porcentaje será de 45%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2027;

- (iv) Al 1 de enero de 2029, dicho porcentaje será de 47%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2028; y
 - (v) A partir del 1 de enero de 2030, dicho porcentaje será de 49%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2029 y los demás Periodos de Distribuciones en adelante.
- d) Para cada Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a una Fecha de Aceleración Obligatoria, el Porcentaje de Distribuciones Acciones “P” será del 65%, en tanto el evento que dio lugar a la Fecha de Aceleración Obligatoria no se hubiese subsanado.
- e) Para cada Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a una Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación, el Porcentaje de Distribuciones Acciones “P” será del 80%, en tanto el evento que dio lugar a la Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación no se hubiese subsanado.

Lo anterior *en el entendido que* en cualquier Fecha de Pago de Distribuciones se tomará el porcentaje menor entre (i) el porcentaje que corresponda de conformidad con los incisos a) al e) anteriores, y (ii) aquél porcentaje que permita que en dicha Fecha de Pago de Distribuciones que los Accionistas “P” alcancen el Rendimiento Objetivo.

El título representativo de las Acciones “P” señala que el cálculo del Flujo Distribuible para hacer Distribuciones de Capital será preferente a cualquier distribución o pago que GACM realice a cualquiera de sus accionistas distintos a los Accionistas “P”. El cálculo del Flujo Distribuible se hará antes, y no toma en cuenta, incluyendo cualesquier Aprovechamientos Presupuestales y Contraprestaciones que sean pagaderas por GACM, excepto en el caso que dichas Contraprestaciones se encuentren relacionada con el pago parcial de la contraprestación debida por parte del Fideicomiso 80460 a favor de GACM. Los importes pagaderos al Emisor como tenedor de las Acciones “P” de GACM tendrán prioridad sobre cualquier distribución o pago que GACM realice a cualquier otro de sus accionistas y al pago de cualquier Aprovechamiento Presupuestal o Contraprestación. Por lo tanto, no se pagarán dividendos ordinarios ni se realizará ninguna otra distribución o pago a ninguna otra serie de acciones, ni se pagarán Aprovechamientos Presupuestal y Contraprestaciones al Gobierno Federal, a menos que la asamblea de accionistas que aprobó la emisión de las Acciones “P” también aprobó un plazo o monto específico para el cualquier Aprovechamiento Presupuestal o Contraprestación, con prioridad a las Distribuciones de Capital de las Acciones “P”, y no se establecerán reservas distintas a las requeridas por la Legislación Aplicable, sin antes haber cumplido con dichas obligaciones. Consulte la Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P” y “8. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”.

La siguiente tabla muestra las distribuciones que los Concesionarios han realizado en los últimos 2 años.

Total de Distribuciones a accionistas consolidados⁽¹⁾

<u>31 de diciembre,</u>	<u>% Cambio porcentual</u>

	<u>2016</u>	<u>2017</u>	
	(miles de pesos)		
Distribuciones a los accionistas.....	643.6	1,070.6	66.4%

(1) Las Distribuciones que se muestran en la tabla corresponden a las Contraprestaciones pagadas a la SCT durante los últimos dos años.

Política de Distribución del Fideicomiso

El Fiduciario llevará a cabo distribuciones a los Tenedores de los CBFES, cuando menos una vez al año y a más tardar el 15 de marzo, al menos el 95% del resultado fiscal del Fideicomiso, del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate, de conformidad con lo establecido en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E. Las Distribuciones se llevarán a cabo en efectivo, en Pesos y a través del Indeval.

Sujeto al cumplimiento con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, el Emisor, previa instrucción del Administrador, podrá realizar distribuciones por un porcentaje distinto al 95% del resultado fiscal del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate. Cualquier pago de Distribuciones en efectivo se deberá realizar conforme a las políticas de distribución y dependerá de los resultados de nuestras operaciones, situación económica y otros factores relevantes.

El Emisor no puede asegurar que se realizarán o se mantendrán Distribuciones anuales. El Emisor no tendrá ingresos y, por lo tanto, no realizará Distribuciones hasta 1 de enero de 2021, salvo que hubiese ocurrido una Causa de Aceleración Obligatoria o una Causa de Aceleración Obligatoria por Cancelación con anterioridad a enero de 2021, en cuyo caso se utilizará el 1 de enero del ejercicio inmediato siguiente a la Fecha de Aceleración Obligatoria o la Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación correspondiente. Cualquier Distribución que el Emisor pague en el futuro dependerá de sus resultados reales de operaciones, condiciones económicas y otros factores que podrían diferir materialmente de las expectativas actuales. Los resultados reales de las operaciones del Emisor se verán afectadas por una serie de factores, incluidas las Distribuciones de Capital que recibe de GACM y los factores que afectan las operaciones del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México.

Para mayor información en relación con las Distribuciones se sugiere consultar la Sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P” y “7. Principales Características de los CBFES” de este Prospecto.

15. INFORMACIÓN FINANCIERA

Este Prospecto incluye Estados Financieros Consolidados Auditados de GACM y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2017 y 2016, junto con sus notas (los “Estados Financieros Consolidados Auditados”); así como los estados financieros proforma del Fideicomiso al 31 de diciembre de 2017 (los “Estados Financieros Proforma”, conjuntamente con los Estados Financieros Consolidados Auditados, los “Estados Financieros”).

Los Estados Financieros Consolidados Auditados serán auditados por PricewaterhouseCoopers, S.C. (“PwC”), contadores independientes, como se indica en su dictamen que aparece en los mismos.

Los Estados Financieros Consolidados Auditados y la información financiera auditada que se incluye en este Prospecto de colocación han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (International Financial Reporting Standards) (“NIIF”) emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad (International Accounting Standards Board) (“IASB”), y las interpretaciones realizadas por el Comité Internacional de Interpretación de la Presentación de Información Financiera (International Financial Reporting Interpretations Committee) (“IFRIC”). Las NIIF difieren en ciertos aspectos significativos de los GAAP de Estados Unidos de América y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados y utilizados en otras jurisdicciones. No hemos hecho ningún intento de cuantificar el impacto de esas diferencias por una conciliación de nuestros Estados Financieros u otra información financiera incluida en este Prospecto a los GAAP de Estados Unidos de América y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados en otras jurisdicciones. GACM y AICM como empresas de participación estatal mayoritaria, están obligadas a preparar sus estados financieros de conformidad con la Contabilidad Gubernamental. Por lo tanto, GACM y AICM continuaran operando y preparando sus estados financieros de acuerdo con la Contabilidad Gubernamental, y únicamente prepararan sus estados financieros de conformidad con las NIIF para fines informativos. Una descripción de las principales diferencias entre las NIIF y la Contabilidad Gubernamental se incluirá en los Estados Financieros de GACM que se presentan en este Prospecto. Les recomendamos consultar a sus propios asesores en relación con las diferencias entre las NIIF y los GAAP de Estados Unidos de América y cómo estas diferencias pueden afectar nuestros Estados Financieros y el resto de la información financiera incluida en este Prospecto.

Estados Financieros Proforma del Emisor

El Fideicomiso fue constituido el 6 de marzo de 2018. El Fideicomiso es un vehículo de nueva creación por lo que no cuenta con información financiera histórica u otra información operativa previa a esta fecha. El resumen de la información financiera proforma que se presenta en este Prospecto deriva de información financiera proforma no auditada que se resume en el texto de este Prospecto. Esta información debe ser leída de manera conjunta con, y está calificada en su totalidad por, los Estados Financieros Proforma y sus notas, que se adjuntan al presente Prospecto.

Los Estados Financieros Proforma se prepararon con base en ciertos ajustes proforma, como se describe en la nota 4 de los Estados Financieros Proforma. La información proforma no auditada fue preparada con base en la información disponible y determinadas presunciones consideradas

como razonables; sin embargo, dichas presunciones están sujetas a cambios y es posible que dichos cambios puedan ser materiales. Esta información no debe ser interpretada como el resultado actual de las operaciones del Emisor o como un indicativo de los resultados, balance futuro y o cualquier otro propósito del Emisor. Cualquier factor subyacente de estas presunciones puede variar o resultar ser materialmente distinto. Se debe leer los Estados Financieros Proforma en conjunto con los Estados Financieros Consolidados Auditados y sus notas, los cuales se incluyen en este Prospecto, así como la demás información contenida en este Prospecto.

Los Estados Financieros Proforma reflejan la posición financiera y los resultados de las operaciones del Emisor al 31 de diciembre de 2017, bajo el supuesto que el Emisor ha adquirido las Acciones “P” y las Acciones AICM y las Operaciones de Constitución se llevaron a cabo el 1 de enero de 2017. Para mayor información acerca de las políticas contables seguidas para preparar los Estados Financieros Proforma, se debe consultar la nota 3 de los Estados Financieros Proforma contenidos en este Prospecto.

Las siguientes tablas deberán de ser interpretadas de manera conjunta con los Estados Financieros incluidos en las demás secciones del presente Prospecto y la información que en ellas se contiene deriva en su totalidad de la información contenida en este Prospecto. Ver Sección “4. PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN.”

Estados de posición financiera y resultados del Fideicomiso

	Al 31 de diciembre de		
	2017	Ajustes	Proforma
		Proforma	
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)
		(en millones)	
Información del Estado de Posición Financiera:			
Activo circulante:			
Efectivo y equivalentes de efectivo	0.01	60.00	60.01
Inversión en sociedades promovidas	-	29,240.00	29,240.00
Total activo	0.01	29,300.00	29,300.01
Activos netos:			
Activos netos del fideicomiso	0.01	29,300.00	29,300.01
Total	0.01	29,300.00	29,300.01

	Al 31 de diciembre de		
	2017	Ajustes	Proforma
		Proforma	
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)
		(en millones)	
Información del Estado de Resultados:			
Participación en las utilidades de las inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación	-	1,898.0	1,898.0
Gastos de administración, honorarios y otros	-	15.0	15.0

Al 31 de diciembre de			
	2017	Ajustes Proforma	Proforma
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)
Utilidad del año	=	<u>1,883.0</u>	<u>1,883.0</u>

Información financiera seleccionada de GACM.

Debido a que el principal activo del Fidecomiso son las Acciones “P” representativas del capital social de GACM y dicha entidad controla a AICM, se presenta a continuación los Estados Financieros Consolidados Auditados de GACM.

Estados de situación financiera consolidados de GACM Al 31 de diciembre de 2017 y 2016

	Al 1 de enero de	Al 31 de diciembre de		
	2016	2016	2017	2017 ⁽¹⁾
		(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
		(en millones)		
Activo				
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo.....	24,954.0	50,745.3	105,514.8	5,346.5
Efectivo y equivalentes de efectivo restringidos.....	261.9	507.5	1,501.3	76.1
Cuentas por cobrar y otros, Neto.....	1,661.3	2,080.6	1,834.4	92.9
Impuesto al valor agregado.....	455.5	442.5	390.2	19.8
Inventario.....	19.5	15.8	13.1	0.7
Total del activo circulante.....	<u>27,352.2</u>	<u>53,791.7</u>	<u>109,253.8</u>	<u>5,535.9</u>
Activo no circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido	0.0	1,255.7	3,212.6	162.8
Activos intangibles, Concesiones aeroportuarias y anticipos, Neto	5,480.1	15,929.5	42,060.6	2,131.2
Mobiliario y equipo, Neto	415.2	339.0	260.9	13.2
Impuesto al valor agregado a largo plazo	0.0	1,086.1	4,416.8	223.8
Otros activos	9.6	9.7	14.1	0.7
Total del activo no circulante.....	<u>5,904.9</u>	<u>18,619.9</u>	<u>49,965.0</u>	<u>2,531.7</u>
Total del activo	<u>33,257.1</u>	<u>72,411.6</u>	<u>159,218.8</u>	<u>8,067.7</u>
Pasivo y Capital Contable				
Pasivo circulante:				
Porción circulante de la deuda a largo plazo	53.0	561.2	1,455.5	73.8
Cuentas por pagar y gastos acumulados.....	2,807.1	2,766.9	2,318.9	117.5
Impuesto al Valor Agregado por pagar.....	874.4	375.5	494.5	25.1
Anticipos recibidos de clientes	173.1	230.0	138.9	7.0

	Al 1 de enero de	Al 31 de diciembre de		
	2016	2016	2017	2017 ⁽¹⁾
		(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
Total del pasivo circulante	<u>3,907.6</u>	<u>3,933.5</u>	<u>4,407.7</u>	<u>223.3</u>
Pasivo no circulante:				
Deuda a largo plazo	17,322.0	42,144.8	119,167.6	6,038.3
Beneficios a los empleados	59.1	66.7	85.2	4.3
Provisiones a largo plazo	29.2	30.9	43.4	2.2
Anticipos recibidos de clientes	154.0	184.7	203.2	10.3
Impuesto sobre la renta diferido	<u>946.5</u>	<u>697.0</u>	<u>2,228.4</u>	<u>112.9</u>
Total del pasivo no circulante	<u>18,510.8</u>	<u>43,123.9</u>	<u>121,727.8</u>	<u>6,168.0</u>
Total del pasivo	<u>22,418.4</u>	<u>47,057.5</u>	<u>126,135.6</u>	<u>6,391.3</u>
Capital Contable:				
Capital social	23,453.6	60,239.2	78,338.2	3,969.4
Déficit acumulado	(12,630.6)	(34,900.8)	(45,270.7)	(2,293.9)
Reserva legal	<u>15.7</u>	<u>15.7</u>	<u>15.7</u>	<u>0.8</u>
Total del capital contable	<u>10,838.7</u>	<u>25,354.1</u>	<u>33,083.2</u>	<u>1,676.3</u>
Total del pasivo y capital contable	<u>33,257.1</u>	<u>72,411.6</u>	<u>159,218.8</u>	<u>8,067.7</u>

(1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas a un tipo de cambio de Ps. 19.7354 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2017 como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano el 31 de diciembre de 2017.

Estados de resultados integral consolidados de GACM Al 31 de diciembre de 2017 y 2016

	Años Terminados el 31 de diciembre de		
	2016	2017	2017 ⁽¹⁾
	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
	(en millones)		
Ingresos de operación:			
Servicios aeronáuticos	8,707.1	9,637.7	509.1
Servicios no aeronáuticos	3,003.5	3,389.1	179.0
Servicios de construcción	9,049.8	18,983.2	1,002.9
Otros ingresos	<u>27.4</u>	<u>15.8</u>	<u>0.8</u>
Total de ingresos de operación	<u>20,787.8</u>	<u>32,025.8</u>	<u>1,691.9</u>
Costos y gastos de operación:			
Costos de operación y gastos de administración	7,195.7	9,128.2	482.2
Costo de servicios de construcción	<u>8,424.6</u>	<u>17,662.1</u>	<u>933.1</u>
Total de costos y gastos de operación	<u>15,620.3</u>	<u>26,790.4</u>	<u>1,415.3</u>
Utilidad de Operación	<u>5,167.4</u>	<u>5,235.4</u>	<u>276.6</u>

	Años Terminados el 31 de diciembre de		
	2016	2017	2017 ⁽¹⁾
	(Ps.)	(Ps.) (en millones)	(US\$)
Ingresos financieros.....	1,063.3	7,054.2	372.7
Gastos financieros	(4,512.4)	(2,799.6)	(147.9)
Ingresos (gastos) financieros, Neto	(3,449.1)	4,254.6	224.8
Utilidad antes de impuestos.....	<u>1,718.3</u>	<u>9,490.0</u>	<u>501.3</u>
Impuesto sobre la renta.....	30.5	(1,754.4)	(92.7)
Utilidad neta consolidada del ejercicio.....	<u>1,748.9</u>	<u>7,735.6</u>	<u>594.0</u>
Otro resultado integral:			
Partidas que no serán reclasificadas a resultados:			
Remediones de obligaciones laborales, neto de impuestos.....	<u>5.3</u>	<u>(6.4)</u>	<u>(0.3)</u>
Total resultado integral consolidado del ejercicio.....	<u>1,754.2</u>	<u>7,729.1</u>	<u>593.7</u>
Utilidad por acción básica y diluida en pesos.....	0.08	0.35	0.02
Promedio ponderado de acciones en circulación.....	<u>22,131,009,145</u>	<u>22,131,009,145</u>	=

(1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas a un tipo de cambio de Ps.19.9291 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano promedio de 2017.

Tráfico de Pasajeros Histórico

El Aeropuerto Existente ha visto crecer el tráfico de pasajeros en los últimos cinco años. Las tendencias históricas en el tráfico de pasajeros y en el tráfico de pasajeros de paga entre 2013 y 2017, se exponen a continuación:

	Años Terminados el 31 de diciembre de					TCAC
	2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017
	(en millones de Pasajeros, excepto MTAs y porcentajes)					
MTAs.....	392,566	409,954	426,761	448,150	449,656	3.5%
Total de Tráfico de Pasajeros⁽¹⁾						
Vuelos Nacionales	20.9	22.8	25.7	27.7	29.0	8.5%
Vuelos Internacionales	10.6	11.5	12.8	14.1	15.8	10.3%
Total	31.5	34.3	38.4	41.7	44.7	9.1%
Porcentaje de crecimiento del año anterior.....		8.6%	12.2%	8.5%	7.2%	
Total de Pasajeros de Salida (incluyendo Pasajeros Exentos)						
Vuelos Nacionales	10.5	11.4	12.9	13.8	14.5	8.4%

Vuelos Internacionales	5.3	5.8	6.4	7.0	7.8	10.1%
Total	15.8	17.2	19.2	20.8	22.4	9.0%
Porcentaje de crecimiento del año anterior.....		8.4%	11.9%	8.4%	7.3%	

Total de Tráfico de Pasajeros de Paga⁽²⁾

Vuelos Nacionales ⁽³⁾	8.2	8.7	9.7	10.5	10.8	7.1%
Vuelos Internacionales ⁽⁴⁾	4.3	4.6	4.9	5.3	5.7	7.4%
Total	12.5	13.3	14.6	15.7	16.5	7.2%
Porcentaje de crecimiento del año anterior.....		6.5%	9.5%	8.0%	4.9%	

Total Pasajeros de Paga

Vuelos Nacionales	39.2%	38.4%	37.7%	37.9%	37.3%
Vuelos Internacionales	40.5%	39.8%	38.4%	37.6%	36.3%
Total	39.6%	38.9%	37.9%	37.8%	36.9%

(1) Número total de pasajeros (incluyendo pasajeros de llegada y salida, pasajeros de paga y Pasajeros Exentos).

(2) Número total de pasajeros que pagan TUA y se refiere a pasajeros (salvo por Pasajeros Exentos) que abordan vuelos comerciales de pasajeros regulares o vuelos de pasajeros fletados nacionales o internacionales, en cada caso, que se origine de uno de los Aeropuertos a un destino dentro o fuera de México.

(3) Tarifas Nacionales Aplicables: US\$15.76 durante 2013, US\$21.96 durante 2014, US\$22.33 durante 2015, US\$22.37 durante 2016 y US\$22.74 durante 2017.

(4) Tarifas Internacionales Aplicables: US\$19.40 durante 2013, US\$34.15 durante 2014, US\$34.72 durante 2015, US\$34.78 durante 2016 y US\$35.35 durante 2017.

Fuente: AICM. Estadísticas históricas de tráfico de pasajeros.

Información correspondiente a Créditos Relevantes.

Por tratarse el Fideicomiso de un vehículo de reciente creación, no ha contratado pasivos y por tanto no existe información que revelar en relación con este rubro.

16.COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN.

La presente sección es una discusión y análisis de resultados de operaciones y condiciones financieras de GACM de los ejercicios fiscales terminados al 31 de diciembre de 2016 y 2017. La siguiente discusión y análisis deriva de, y debe ser leído junto con, los Estados Financieros de GACM, los cuales se presentan adjuntos a este Prospecto. Esta sección no incluye toda la información contenida en los Estados Financieros de GACM. Previo a la lectura de esta sección, deben leerse los Estados Financieros de GACM para una mejor comprensión del negocio y resultados operativos históricos de GACM.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación, y no ha celebrado operaciones ni ha generado ingresos de ningún tipo a la fecha del presente Prospecto. Las únicas actividades del Fideicomiso desde su creación han sido actividades organizacionales y aquellas necesarias para prepararse para la Oferta y su inversión en las Acciones “P” y las Acciones AICM. Como resultado, la presente sección no incluye la discusión y análisis de los resultados operativos y la condición financiera del Fideicomiso.

Aspectos Generales

El Fideicomiso es un vehículo de infraestructura y energía mexicano, constituido bajo leyes mexicanas con el propósito de adquirir una porción del capital social de GACM, como empresa promovida, a través de la adquisición de las Acciones “P”, así como una parte *nominal* del capital social de AICM como empresa promovida, como requisito para el cumplimiento de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra E. El Fideicomiso utilizó los recursos netos de esta Oferta Global para adquirir un número determinado de las Acciones “P” y las Acciones AICM y para cubrir los gastos operativos del Fideicomiso. GACM transferirá los fondos que reciba el Emisor por la suscripción de las Acciones “P” al Fideicomiso de Construcción. A su vez se espera que GACM utilice estos recursos para fondear parcialmente la construcción del Nuevo Aeropuerto, de conformidad con el Plan Maestro de Desarrollo.

A partir del 1 de enero de 2021, el Fideicomiso como titular de las Acciones “P” y las Acciones AICM tendrá el derecho de recibir las Distribuciones de Capital de GACM en una cantidad igual al 39.0% del Flujo Distribuible. Más adelante en esta sección se incluye un ejemplo de cálculo del Flujo Distribuible. El porcentaje de distribuciones aumentará en 200 puntos base de forma anual a partir del 1 de enero de 2026 y hasta el 1 de enero de 2030, para alcanzar en esa fecha un porcentaje máximo de 49.0% que permanecerá constante a partir de entonces y hasta el momento en que las Acciones “P” se tengan por amortizadas de conformidad con las mismas. Asimismo, el porcentaje de distribuciones podrá aumentar a 65.0% en caso de ocurrir una Fecha de Aceleración Obligatoria o a 80% en caso de una Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación.

El título representativo de las Acciones “P” señala que el cálculo del Flujo Distribuible para hacer Distribuciones de Capital será preferente a cualquier distribución o pago que GACM realice a cualquiera de sus accionistas distintos de los Accionistas “P”, incluyendo cualesquier Aprovechamientos Presupuestales y Contraprestaciones que sean pagaderas por GACM, excepto

en el caso que dichas Contraprestaciones se encuentren relacionada con el pago parcial de la contraprestación debida por parte del Fideicomiso 80460 a favor de GACM.

En caso que el Nuevo Aeropuerto no haya iniciado operaciones al 31 de diciembre de 2025, el porcentaje del Flujo Distribuible pagadero a los Accionistas “P” a partir de dicha fecha, será de 65%, en el entendido que una vez que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones, el Flujo Distribuible será aquel que corresponda por la fecha en que suceda y dicho porcentaje se incrementará al 80%, si es que se cancela el proyecto del Nuevo Aeropuerto.

Todos los ingresos generados por el Aeropuerto Existente están regulados por la Concesión del Aeropuerto Existente. Debido a que AICM es una empresa de participación estatal mayoritaria, las tarifas que puede cobrar AICM por los Servicios Aeronáuticos, incluyendo la TUA, se determinan de manera unilateral por el Gobierno Federal a través de la SHCP, con la opinión previa de la SCT. La TUA se actualiza anualmente tomando en cuenta el ajuste inflacionario en el índice de precios al consumidor (CPI, por sus siglas en inglés) de Estados Unidos, publicado en octubre de cada año por el *Bureau of Labor Statistics*. Aunque algunos ingresos obtenidos por Servicios No Aeronáuticos, tales como el arrendamiento de espacio a las aerolíneas y otros proveedores de Servicios Aeronáuticos considerados esenciales para un aeropuerto, están regulados por el Gobierno Federal, el resto de dichos Servicios No Aeronáuticos no están regulados. Si AICM dejara de ser una empresa de participación estatal mayoritaria, estas tarifas podrían ser reguladas de conformidad con la Ley de Aeropuertos y su Reglamento. Al ser GACM una empresa de participación estatal mayoritaria, las tarifas que puede cobrar GACM una vez que el Nuevo Aeropuerto comience operaciones, tendrán la misma regulación hoy vigente.

La mayoría de los ingresos consolidados de GACM generados por el Aeropuerto Existente provienen de los Servicios Aeronáuticos, los cuales están relacionados con el uso de las instalaciones del Aeropuerto Existente por parte de las aerolíneas y sus pasajeros. Los cambios en los ingresos de los Servicios Aeronáuticos son causados principalmente por variaciones en el tráfico de pasajeros y MTAs del Aeropuerto Existente. El Aeropuerto Existente también genera ingresos de los Servicios No Aeronáuticos, los cuales incluyen, principalmente, la renta de espacio a comercios, restaurantes, aerolíneas y otros arrendatarios comerciales, y otros Servicios Complementarios que se prestan en el Aeropuerto Existente.

Al igual que el Aeropuerto Existente, se espera que el Nuevo Aeropuerto genere la mayoría de sus ingresos de la prestación de Servicios Aeronáuticos. Adicionalmente, y en atención a la magnitud del Proyecto, se espera que el Nuevo Aeropuerto aumente los ingresos generados actualmente por el Aeropuerto Existente por Servicios No Aeronáuticos, primordialmente los ingresos derivados de Servicios Comerciales que se verán beneficiados de un aumento esperado de la proporción de pasajeros internacionales, así como las características del proyecto siguientes: (i) tener una superficie rentable más extensa para la prestación de servicios comerciales; (ii) consolidar el espacio rentable en una infraestructura completamente remodelada con una única terminal diseñada para centralizar el espacio comercial y optimizar el flujo de pasajeros; (iii) contar con un diseño óptimo para maximizar ingresos comerciales en el cual la mayoría del área comercial rentable (aproximadamente 80%) estará localizada en el Lado Aire (*Air Side*) del Nuevo Aeropuerto, es decir, la mayor parte de los comercios estarán localizados en un área centralizada más allá de los controles de seguridad y una vez que los pasajeros han accedido a las áreas

principales de espera para el abordaje; (iv) optimizar la mezcla de oferta comercial y tipos de comercios.

Tráfico de Pasajeros, Tráfico de Carga y MTAs

En 2016 y 2017, el Aeropuerto Existente atendió a 41.7 y 44.7 millones de pasajeros, respectivamente, lo cual representó un aumento de 7.2% durante 2017, respecto de 2016. Del total de pasajeros atendidos en 2017, aproximadamente 29.0 millones de pasajeros fueron nacionales (equivalente al 64.8%) y aproximadamente 15.8 millones fueron internacionales (35.2%), lo cual representó un aumento de 4.8% y 12.1% respectivamente, con respecto del ejercicio 2016. Del total de pasajeros atendidos en 2017, aproximadamente 22.4 millones (el 50.0%) fueron pasajeros de salida, incluyendo exentos, de los cuales 16.5 millones (36.9% del total de pasajeros atendidos) fueron pasajeros de salida sujetos al pago de TUA.

En 2016 y 2017, aproximadamente 66.5% y 65.0% respectivamente, de los pasajeros de salida (incluyendo pasajeros exentos) que utilizaron el Aeropuerto Existente fueron pasajeros cuyo destino final era nacional.

La siguiente tabla muestra cierta información operativa relacionada con el tráfico de pasajeros, tráfico de carga y MTAs del Aeropuerto Existente para los años que en ella se indican:

	31 de diciembre		% Cambio
	2016	2017	Porcentual
MTAs	448,150	449,656	0.3%
Carga⁽¹⁾	483,433	537,263	11.1%
Total de Tráfico de Pasajeros⁽²⁾			
Vuelos Nacionales	27.7	29.0	4.8%
Vuelos Internacionales	14.1	15.8	12.1%
Total	41.7	44.7	7.2%
Total de Pasajeros de Salida (incluyendo pasajeros exentos)⁽²⁾			
Vuelos Nacionales	13.8	14.5	4.9%
Vuelos Internacionales	7.0	7.8	12.0%
Total	20.8	22.4	7.3%
Total de Tráfico de Pasajeros de Paga (TUA)⁽²⁾			
Vuelos Nacionales	10.5	10.8	3.1%
Vuelos Internacionales	5.3	5.7	8.4%
Total	15.7	16.5	4.9%

(1) En toneladas métricas. Una unidad de carga es equivalente a una tonelada métrica (ej. 1,000 kilogramos o aproximadamente 2,200 libras) de carga.

(2) En millones.

Clasificación de Ingresos

GACM clasifica los ingresos consolidados provenientes de los ingresos del Aeropuerto Existente en dos categorías principales: ingresos por Servicios Aeronáuticos e ingresos por Servicios No Aeronáuticos, mismos que incluyen ingresos por Servicios Comerciales y Complementarios. De conformidad con las NIIF, los ingresos consolidados de GACM se presentan netos de ciertos gastos inherentes a la generación del ingreso tales como comisiones cobradas asociadas a la cobranza o recolección de dichos ingresos, entre otros. Adicionalmente, GACM registra en sus estados financieros consolidados, ingresos por servicios de construcción, mismos que se encuentran en su mayoría relacionados con las actividades de construcción del Nuevo Aeropuerto y se registran de conformidad con las NIIF, así como otros ingresos mismos que reflejan ciertos recursos fiscales recibidos netos de gastos asociados, distintos de las aportaciones de capital realizadas por el Gobierno Federal.

Históricamente, los ingresos por Servicios Aeronáuticos han representado la fuente principal de ingresos derivados del Aeropuerto Existente. Los ingresos del Aeropuerto Existente obtenidos de Servicios Aeronáuticos provienen principalmente de la TUA, cargos por aterrizaje, cargos por el estacionamiento de aeronaves, cargos por el uso de vehículos de pasajeros “*Aerocares*”, cargos por revisión de equipajes (nacional e internacional) y cargos por la prestación de servicios de seguridad aeroportuaria. En 2016 y 2017, los ingresos que provienen de Servicios Aeronáuticos representaron aproximadamente 74.4% y 74.0% respectivamente, del total de ingresos consolidados derivados del Aeropuerto Existente. El remanente de los ingresos consolidados derivados del Aeropuerto Existente proviene de Servicios No Aeronáuticos (incluyendo otros ingresos).

Los ingresos del Aeropuerto Existente por Servicios No Aeronáuticos provienen principalmente de las actividades comerciales (tales como la renta de espacios del Aeropuerto Existente a minoristas, restaurantes, aerolíneas y otros arrendatarios comerciales) y el cobro de tarifas a proveedores de Servicios Complementarios en el Aeropuerto Existente (tales como acceso a zona federal a diversos proveedores de transporte terrestre y manejo de equipaje, entre otros). En el 2016 y 2017, los ingresos por Servicios No Aeronáuticos representaron 25.6% y 26.0% respectivamente, del total de los ingresos consolidados derivados del Aeropuerto Existente. Como se describe arriba, debido a la magnitud del proyecto, se espera que el Nuevo Aeropuerto aumente los ingresos obtenidos por Servicios No Aeronáuticos, principalmente por actividades comerciales, las cuales se espera aumenten en forma importante su contribución total al total de ingresos del Nuevo Aeropuerto.

Total de Ingresos consolidados provenientes del Aeropuerto Existente

	Al 31 de diciembre,				
	2016		2017		% Cambio
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Porcentual
	(millones de pesos, excepto porcentajes)				
Ingresos por Servicios Aeronáuticos					
TUA Nacional ⁽¹⁾	4,108.4	35.1%	4,551.6	34.9%	10.8%
TUA Internacional ⁽¹⁾	3,478.6	29.7%	3,818.9	29.3%	9.8%
Subtotal TUA	7,587.0	64.8%	8,370.5	64.3%	10.3%

Otros ingresos aeronáuticos distintos de TUA					
Cargo por el estacionamiento de aeronaves	385.3	3.3%	451.9	3.5%	17.3%
Cargo por aterrizajes	303.6	2.6%	330.6	2.5%	8.9%
Revisión de equipaje	235.0	2.0%	249.3	1.9%	6.1%
Aerocares	116.5	1.0%	150.9	1.2%	29.5%
Cargo por seguridad aeroportuaria	60.4	0.5%	65.2	0.5%	7.9%
Otros	19.3	0.2%	19.3	0.1%	(0.4%)
Subtotal otros ingresos aeronáuticos distintos de TUA	1,120.1	9.6%	1,267.1	9.7%	13.1%
Total ingresos por Servicios Aeronáuticos	8,707.1	74.4%	9,637.7	74.0%	10.7%

Ingresos por Servicios No Aeronáuticos

Actividades Comerciales:

Arrendamiento de espacios ⁽²⁾	2,506.4	21.4%	2,834.6	21.8%	13.1%
Estacionamiento de autos	314.9	2.7%	300.9	2.3%	(4.5%)
Acceso a zona federal	51.5	0.4%	104.0	0.8%	101.9%
Cargadores de equipaje	4.0	0.0%	2.7	0.0%	(31.7%)
Otros ingresos comerciales	44.3	0.4%	53.9	0.4%	21.6%
Subtotal de ingresos por actividades comerciales	2,921.2	24.9%	3,296.1	25.3%	12.8%
Servicios complementarios ⁽³⁾	82.3	0.7%	93.0	0.7%	13.1%
Total de ingresos por Servicios No Aeronáuticos	3,003.5	25.6%	3,389.1	26.0%	12.8%

Ingresos Totales	11,710.6	100.0%	13,026.8	100.0%	11.2%

(1) De conformidad con las NIIF, los ingresos de TUA son reportados netos de comisiones pagadas a las aerolíneas relacionadas con la cobranza de TUA.

(2) Incluye arrendamiento del espacio en el Aeropuerto Existente para operaciones de comercio al menudeo, operaciones libres de impuestos (*duty-free*), líneas aéreas y proveedores de Servicios Complementarios (para salas de primera clase / VIP y otras actividades similares no esenciales). Incluye actividades comerciales y Servicios Complementarios.

(3) Los Servicios Complementarios incluyen la recuperación de los cargos por servicios públicos y mantenimiento que se transfieren a las líneas aéreas y otros arrendatarios en el Aeropuerto Existente, una vez deducidos los gastos asociados a dichos cargos.

Total de Ingresos consolidados por pasajero provenientes del Aeropuerto Existente

	31 de diciembre,		% Cambio porcentual
	2016	2017	
Ingresos Servicios Aeronáuticos por pasajero.....	Ps. 209	Ps. 216	3.20%
Ingresos por Servicios No Aeronáuticos por pasajero.....	Ps. 72	Ps. 76	5.20%
Ingresos totales provenientes del Aeropuerto Existente por	Ps. 281	Ps. 291	3.77%

pasajero

Para una descripción detallada de los componentes de los ingresos de los Servicios Aeronáuticos, y por Servicios No Aeronáuticos del Aeropuerto Existente, revisar “20. *EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO BENITO JUÁREZ*”

Ingresos Aeronáuticos

La siguiente tabla muestra los principales ingresos consolidados derivados de Servicios Aeronáuticos del Aeropuerto Existente en los años que en ella se indican.

Ingresos Aeronáuticos

	Al 31 de diciembre,			
	2016		2017	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
(millones de pesos, excepto los porcentajes)				
Ingresos aeronáuticos:				
TUA ⁽¹⁾	7,587.0	87.1%	8,370.5	86.9%
Cargo por el estacionamiento de aeronaves	385.3	4.4%	451.9	4.7%
Cargo por aterrizajes	303.6	3.5%	330.6	3.4%
Revisión de equipaje	235.0	2.7%	249.3	2.6%
Aerocares.....	116.5	1.3%	150.9	1.6%
Cargo por seguridad aeroportuaria	60.4	0.7%	65.2	0.7%
Otros.....	19.3	0.2%	19.3	0.2%
Ingresos aeronáuticos totales	8,707.1	100.0%	9,637.7	100.0%

(1) De conformidad con las NIIF, ingresos de TUA son reportados netos de comisiones pagadas a las aerolíneas relacionadas con la cobranza de TUA.

Cargos a pasajeros

La fuente principal de ingresos generados por el Aeropuerto Existente es el cobro de la TUA. La TUA se cobra por el uso de un aeropuerto, aplicada a todos los pasajeros de salida, tanto en vuelos nacionales como internacionales, excluyendo ciertos pasajeros exentos, tales como aquellos en vuelos de conexión. Debido a que AICM es una empresa con participación estatal mayoritaria, tanto la TUA Nacional como Internacional son determinadas unilateralmente por el Gobierno Federal a través de la SHCP, con la opinión previa de la SCT. El 31 de diciembre de 2017, la TUA Nacional e Internacional vigente era de US\$22.74 y US\$35.35, respectivamente. A partir del 1 de enero de 2018 la TUA se incrementó en 2.0% a US\$23.20 y US\$36.07, respectivamente. Asimismo, a partir del 18 de enero de 2018, la TUA Internacional aumentó en US\$8 adicionales para alcanzar US\$44.07 vigentes. En 2016 y 2017, la TUA representó aproximadamente 87.1% y 86.9% respectivamente, de los ingresos por Servicios Aeronáuticos derivados del Aeropuerto Existente y 64.8% y 64.3% respectivamente, de los ingresos totales consolidados derivados del Aeropuerto Existente.

El derecho de cobrar TUA a los pasajeros en el Aeropuerto Existente se cedió al Fideicomiso Emisor TUA, que a su vez asignó dicho derecho al Fideicomiso de Garantía TUA para garantizar y servir como fuente de pago, del financiamiento existente obtenido para la construcción del Nuevo Aeropuerto, incluyendo Notas Existentes. Todos los ingresos derivados del cobro del TUA son recaudados por las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente y depositados en el Fideicomiso de Garantía TUA para financiar todos los pagos de principal e intereses conforme a dicha estructura de financiamiento. Los Patrocinadores y el Fideicomiso Emisor TUA tienen derecho a recibir excedentes de TUA sólo después de que se hayan pagado todos los gastos de financiamiento adeudados en ciertas fechas de pago y se hayan cumplido ciertas condiciones adicionales.

En 2016 y 2017, el Fideicomiso de Garantía TUA distribuyó excedentes de TUA al Fideicomiso Emisor TUA por un total de Ps. 6,161.3 y Ps. 5,710.6 millones de pesos, respectivamente, como gastos contingentes de los aeropuertos y pagos restringidos bajo esta estructura de financiamiento, representando 81.2% y 68.2% de los ingresos consolidados de GACM derivados de TUA del Aeropuerto Existente en 2016 y 2017, respectivamente. Se espera que los pagos restringidos para el año actual y los siguientes se vean disminuidos como resultado de la oferta de las notas garantizadas preferentes pagaderas al 2028 y las notas garantizadas preferentes pagaderas al 2047 emitidas en septiembre de 2017 y pudieran verse afectados por cualquier aumento futuro de la deuda del Fideicomiso Emisor TUA. Se sugiere consultar la Sección “20. *NUEVO AEROPUERTO*” para obtener más información sobre el financiamiento para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto y la habilidad de efectuar pagos restringidos. Se recomienda a los inversionistas no considerar la disponibilidad de los cargos a pasajeros en el cómputo de las cantidades en efectivo para Distribuciones.

La siguiente tabla presenta las cantidades de TUA Internacional y Nacional del Aeropuerto Existente cobradas en los últimos cinco años:

							TCAC
	2014						2018
	2014	Aumento ⁽³⁾	2015	2016	2017	2018	Aumento ⁽⁴⁾
	(en dólares, salvo porcentajes)						
TUA nacional.....	15.91	21.96	22.33	22.37	22.74	23.20	23.20
Aumento anual ⁽¹⁾	1.0%	38.0%	1.7%	0.2%	1.6%	2.0%	0.0%
TUA internacional.....	19.59	34.15	34.72	34.78	35.35	36.07	44.07
Aumento anual ⁽¹⁾	1.0%	74.3%	1.7%	0.2%	1.6%	2.0%	22.2%
Inflación de EE.UU. ⁽²⁾	1.0%	-	1.7%	0.2%	1.6%	2.0%	-

(1) Refleja el aumento de la tarifa de cada año, en comparación con la tarifa del año anterior.

(2) Inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor para todos los Consumidores Urbanos (*Consumer Price Index for All Urban Consumers - CPI*) publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos (*United States Bureau of Labor Statistics*).

(3) TUA vigente el 16 de enero de 2014.

(4) TUA vigente desde el 18 de enero de 2018.

Fuente: AICM y Diario Oficial de la Federación.

Cargos por Servicios Aeronáuticos distintos de TUA.

Se cobran diversos cargos a las aerolíneas por el uso de las instalaciones del Aeropuerto Existente por parte de sus aviones y pasajeros. En 2016 y 2017, los siguientes cargos representan las fuentes principales de ingresos generados por Servicios Aeroportuarios, además de cargos a pasajeros:

- Los cargos por estacionamiento de aeronaves representaron aproximadamente 4.4% y 4.7%, respectivamente, de los ingresos por Servicios Aeronáuticos y 3.3% y 3.5%, respectivamente, de los ingresos totales consolidados (excluyendo ingresos de construcción) de GACM derivados del Aeropuerto Existente;
- Los cargos por aterrizaje de aeronaves representaron aproximadamente 3.5% y 3.4%, respectivamente de los ingresos por Servicios Aeronáuticos y 2.6% y 2.5%, respectivamente de los ingresos totales consolidados (excluyendo ingresos de construcción) de GACM derivados del Aeropuerto Existente;
- Los cargos por inspección del equipaje del aeropuerto representaron aproximadamente 2.7% y 2.6%, respectivamente, de los ingresos por Servicios Aeronáuticos y 2.0% y 1.9%, respectivamente, de los ingresos totales consolidados (excluyendo ingresos de construcción) de GACM derivados del Aeropuerto Existente.
- Los cargos por Aerocares representaron aproximadamente 1.3% y 1.6%, respectivamente, de los ingresos por Servicios Aeronáuticos y 1.0% y 1.2%, respectivamente, de los

ingresos totales consolidados (excluyendo ingresos de construcción) de GACM derivados del Aeropuerto Existente; y

- Los cargos por seguridad del aeropuerto representaron aproximadamente 0.7% y 0.7%, respectivamente, de los ingresos por Servicios Aeronáuticos y 0.5% y 0.5%, respectivamente, de los ingresos totales consolidados (excluyendo ingresos de construcción) de GACM derivados del Aeropuerto Existente.

Los cargos por estacionamiento de aeronaves se cobran con base en el tiempo que una aeronave se ubica en una plataforma o posición de estacionamiento. Dichos cargos por estacionamiento varían en función de la hora del día en que se preste el servicio correspondiente (con tarifas más altas durante los periodos pico) y se aplican por todo el tiempo que transcurra en el cual un avión se ubique en las áreas de estacionamiento del Aeropuerto Existente. Se aplica un cargo por aterrizaje basado en el peso máximo de aterrizaje del avión. Asimismo, también se aplican cargos a las Aerolíneas por el uso de vehículos de transporte terrestre de pasajeros entre la terminal y los aviones (*Aerocares*), así como por la conexión de sus aeronaves a las terminales del Aeropuerto Existente a través de pasillos telescópicos de pasajeros. El Aeropuerto Existente también aplica cargos por inspección de equipaje, así como cargos por servicios de seguridad, mismos que se facturan a cada línea aérea en función del número de pasajeros que despegan. Todos estos cargos se encuentran denominados y son pagaderos en pesos mexicanos.

Ingresos por Servicios No Aeronáuticos

La siguiente tabla muestra los ingresos del Aeropuerto Existente por actividades no aeronáuticas durante los años que se indican a continuación.

Ingresos por Servicios No Aeronáuticos

	Año concluido al 31 de diciembre,			
	2016		2017	
	Monto	Porcentaje	Monto	Porcentaje
	(millones de pesos, excepto porcentajes)			
Ingresos por servicios No Aeronáuticos:				
Actividades Comerciales:				
Arrendamiento de espacios ⁽¹⁾	Ps. 2,506.4	83.5%	Ps. 2,834.6	83.6%
Estacionamiento de autos.....	314.9	10.5%	300.9	8.9%
Acceso a zona federal	51.5	1.7%	104.0	3.1%
Cargadores de equipaje.....	4.0	0.1%	2.7	0.1%
Otros ingresos comerciales ...	44.3	1.5%	53.9	1.6%
Total de actividades comerciales	2,921.2	97.3%	3,296.1	97.3%
Servicios complementarios ⁽²⁾	82.3	2.7%	93.0	2.7%
Total de Ingresos por Servicios No Aeronáuticos	Ps. 3,003.5	100.0%	Ps. 3,389.1	100.0%

- (1) Incluye arrendamiento del espacio en el Aeropuerto Existente para operaciones de comercio al menudeo, operaciones libres de impuestos (*duty-free*), líneas aéreas y proveedores de Servicios Complementarios (para salas de primera clase / VIP y otras actividades similares no esenciales). Incluye actividades comerciales y Servicios Complementarios.
- (2) Los Servicios Complementarios incluyen la recuperación de los cargos por servicios públicos y mantenimiento (agua, electricidad y otros servicios) que se transfieren a las líneas aéreas y otros arrendatarios en el Aeropuerto Existente, una vez deducidos los gastos asociados a dichos cargos.

La mayoría de los ingresos del Aeropuerto Existente por Servicios No Aeronáuticos derivan de actividades comerciales, incluyendo el arrendamiento del espacio a comerciantes al menudeo (*retail*), restaurantes, aerolíneas y otros arrendatarios comerciales. Dichas actividades dependen del tráfico de pasajeros, el nivel de gasto de los pasajeros y el diseño de la terminal y estacionamientos, entre otros factores. Los ingresos por servicios comerciales también dependen del porcentaje de tráfico que representan los pasajeros internacionales, debido principalmente a un gasto promedio más elevado y a los ingresos generados por el *duty-free* y el gasto en otras actividades comerciales. Asimismo, el Aeropuerto Existente obtiene ingresos por tarifas por acceso a las instalaciones federales y otras tarifas de proveedores externos de Servicios Complementarios, incluyendo el registro de equipaje, clasificación y manejo del mismo, servicio al pasajero hasta la puerta de la aeronave, limpieza de aeronaves, manejo de carga, servicios de comida y asistencia con pasajeros en el abordaje y desembarco. El Aeropuerto Existente también ofrece otros servicios, incluyendo los servicios de estacionamiento de automóviles, y recauda los ingresos provenientes del acceso a las instalaciones federales de varios operadores de vehículos incluyendo operadores de taxis.

Servicios de Construcción

De conformidad con las NIIF, GACM registra en sus estados financieros consolidados ingresos por servicios de construcción, mismos que se relacionan con las actividades de construcción del Nuevo Aeropuerto llevadas a cabo por GACM. Dichos ingresos por servicios de construcción corresponden a ingresos no monetarios, es decir, que no representan entradas esperadas de efectivo. Dichos ingresos por servicios de construcción son calculados en función de las erogaciones por construcción del Nuevo Aeropuerto (costos por servicios de construcción) más un margen de utilidad estimado (no monetario) sobre dichos costos de construcción. Según progrese la construcción del Nuevo Aeropuerto, los montos por ingresos de construcción formarán parte de los activos intangibles de la concesión del Nuevo Aeropuerto, mismos que serán subsecuentemente amortizados una vez que inicie operaciones el Nuevo Aeropuerto. Durante 2016 y 2017, los ingresos por servicios de construcción de GACM ascendieron a Ps. 9,049.8 y Ps. 18,983.2 millones de pesos, respectivamente.

Costos de operación, gastos de administración y Costos de Servicios de Construcción

La siguiente tabla muestra los costos y gastos de operación consolidados de GACM y cierta información relacionada para los años que se indican a continuación.

Año concluido al 31 de diciembre,		
2016	2017	
Monto	Monto	% cambio
(millones de pesos con excepción de los porcentajes)		

Costos de Operación y Gastos de Administración

Costo de los servicios:

Servicios de Personal.....	Ps. 694.2	Ps. 830.4	19.6%
Mantenimiento y conservación.....	1,102.2	1,571.9	42.6%
Servicios profesionales y financieros (exc. pagos a ASA).....	1,294.7	1,436.8	11.0%
Derechos de concesión	594.5	662.0	11.3%
Otros.....	467.8	736.7	57.5%
Total de costos por servicios.....	4,153.4	5,237.8	26.1%
Honorarios y comisiones del Financiamiento ⁽¹⁾	207.5	324.5	56.4%
Honorarios por los contratos de prestación de Servicios de ASA	1,788.4	1,594.9	(10.8%)
Contraprestación (SCT)	643.6	1,070.6	66.4%
Reserva para cuentas dudosas ⁽²⁾	239.3	373.3	56.0%
Depreciación y amortización ⁽³⁾	163.5	527.2	222.4%
Total de costos de operación y gastos de administración	7,195.7	9,128.2	26.9%
Costos por servicios de construcción.....	8,424.6	17,662.1	109.6%
Total de costos de operación, y gastos.....	Ps. 15,620.3	Ps. 26,790.4	71.5%

(1) Refleja los gastos asociados con los financiamientos contratados por el Fideicomiso Emisor TUA.

(2) Refleja el cambio anual en la provisión para cuentas incobrables, conforme a las políticas de deterioro de cuentas por cobrar de AICM.

(3) Refleja la depreciación de los activos fijos y la amortización de las concesiones aeroportuarias y los derechos de uso de sus instalaciones. Para 2016 y 2017 esta cuenta incluyó montos de amortización de activos relacionados con el Aeropuerto Existente, mismos que serán amortizados en su totalidad hasta del inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto. A partir del inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto, se incluirá amortización del activo en concesión y otros activos relacionados con el Nuevo Aeropuerto.

Costo por Servicios

Los costos de los servicios consolidados asociados a la operación del Aeropuerto Existente consisten principalmente en servicios personales, mantenimiento y conservación, servicios profesionales, derechos por concesión y otros gastos varios.

El costo de personal asociado con el Aeropuerto Existente incluye principalmente sueldos, salarios y otras compensaciones laborales, costos de seguridad social y otros beneficios otorgados a los empleados directos de AICM (incluidos los empleados de confianza y aquellos representados por un sindicato), así como costos adicionales de diversos funcionarios y empleados administrativos contratados por, y que se pagan a través de, Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V., la subsidiaria de GACM que proporciona ciertos servicios administrativos.

Los costos de mantenimiento y conservación incluyen todos los gastos necesarios para la instalación, reparación, mantenimiento, y conservación de inmuebles y equipo para la prestación de los servicios de Aeropuerto Existente, así como ciertos montos relacionados con diversos trabajos de rehabilitación, reacondicionamiento, reforzamiento estructural o bien trabajos emergentes relacionados con el sismo de septiembre 2017, cuyo carácter es extraordinario o bien cuya recurrencia no es anual.

Los gastos de servicios profesionales y financieros (exc. pagos a ASA) del Aeropuerto Existente consisten principalmente en honorarios y gastos pagados a consultores y otros proveedores de servicios profesionales y otros gastos varios, servicios de vigilancia, operación de aerocares, entre otros. Para 2016 y 2017, estos gastos incluyeron principalmente los siguientes:

	31 de diciembre		% Cambio
	2016	2017	porcentual
	(millones de pesos)		
Costo de Servicios Profesionales y Financieros (exc. Pagos a ASA)			
Servicios de limpieza, jardinería y fumigación	Ps. 145.7	Ps. 153.9	5.6%
Servicios profesionales, científicos y técnicos y otros servicios	421.5	523.2	24.1%
Servicios de vigilancia	671.9	698.3	3.9%
Servicios financieros, bancarios y comerciales	55.6	61.4	10.3%
Total costo de servicios profesionales y financieros	Ps. 1,294.7	Ps. 1,436.8	11.0%

Los derechos por concesión corresponden al pago de derechos de conformidad con lo establecido en el título de concesión de los Aeropuertos y con la legislación mexicana. De conformidad con la legislación mexicana, el Aeropuerto Existente paga derechos de concesión equivalentes al 5% de sus ingresos totales por Servicios Aeronáuticos y por Servicios No Aeronáuticos a la Tesorería de la Federación (TESOFE) por el uso y disfrute de los derechos sobre los bienes inmuebles otorgados bajo la Concesión Existente. Una vez que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones, se requerirá a GACM para que pague la misma cuota por los derechos de concesión bajo la Nueva Concesión.

Honorarios y comisiones del Financiamiento

Corresponden a aquellos honorarios y gastos erogados en forma recurrente y asociados a la administración y funcionamiento del financiamiento existente, así como a la administración de los diversos fideicomisos constituidos para el financiamiento y la construcción del Nuevo Aeropuerto.

Honorarios por los Contratos de Prestación de Servicios de ASA

AICM opera y gestiona completamente el Aeropuerto Existente con sus propios recursos. Sin embargo, desde 1998 AICM ha mantenido en vigor un contrato de prestación de servicios con ASA, un organismo del gobierno mexicano, para actuar como un asesor especial para la prestación de servicios operativos y de gestión. El 30 de agosto de 2013, los Patrocinadores acordaron modificar el contrato de servicios con ASA de modo que la compensación pagadera a ASA por la prestación de servicios se establezca de acuerdo con un calendario de pagos aplicable para los años 2013 a 2016 y luego se fije a un monto anual fijo de Ps.1,331.2 millones (US\$ 70.3 millones de Dólares) más IVA pagaderos en mensualidades, denominado a precios de diciembre de 2012 y ajustado mensualmente con base en la inflación acumulada a partir de diciembre de 2012. Para 2017, dicho monto fue equivalente a Ps. 1,594.9 millones (US \$84.3) más IVA. El contrato de servicios según el mismo ha sido modificado, establece que dicho calendario de pago y ajuste por inflación se diferirá en caso de que el pago de tales cantidades ponga en peligro la viabilidad financiera u operativa del Aeropuerto Existente. Sin embargo, los pagos por virtud de este acuerdo

se han realizado en su totalidad desde 2013, antes de transferir los flujos de efectivo excedentes del Aeropuerto Existente al Gobierno Federal Mexicano.

Contraprestación

De conformidad con los títulos de concesión del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto, los Patrocinadores deberán pagar una contraprestación a SCT como contraprestación por la explotación de las Concesiones. Mientras los Patrocinadores continúen siendo empresas estatales mayoritarias, la tarifa de concesión del gobierno se pagará anualmente con base en el monto determinado por la SCT, sujeto a la disponibilidad del presupuesto de los Patrocinadores en el año correspondiente. A partir de 2020, la Contraprestación debe ser pagada una vez que se hayan cubierto los gastos operativos, impuestos y pagos a ASA, y que se haya determinado el monto correspondiente al Flujo de Efectivo para realizar las Distribuciones de Capital al Fideicomiso.

A la fecha, los montos de la Contraprestación han sido determinados en forma anual por los Patrocinadores y SCT en función de los excedentes de operación del Aeropuerto Existente, así como en función de los recursos netos derivados de los financiamientos contratados por el Fideicomiso Emisor TUA. Para los ejercicios 2018 y 2019, SCT continuará determinando los montos de Contraprestación en la misma forma en que lo ha hecho hasta la fecha, salvo en el caso de que ocurra una Causa de Aceleración Obligatoria. A partir de 2020, el monto de Contraprestación, salvo que se derive de contraprestación por la cesión onerosa de TUA, será determinada y pagada una vez que se hayan cubierto los gastos de operación y una vez que se hayan cumplido con las obligaciones relacionadas con las Acciones “P”, es decir cualquier monto de Contraprestación será excluido para efectos del cálculo de Flujo Distribuible y será pagado de forma que no afecten negativamente las Distribuciones de Capital.

La Dirección General de Aviación Civil y GACM acordaron que, para la determinación de la Contraprestación, GACM deberá presentar a la SCT su proyección del Flujo de Efectivo al cierre de cada ejercicio fiscal, una vez sean descontados los costos de operación, el monto de sus obligaciones legales y fiscales, en el entendido que cualquier monto que GACM reciba por la cesión de la TUA, formará parte de la Contraprestación.

Reserva para cuentas de cobro dudoso

La provisión de deterioro para cuentas de cobro dudoso representa un estimado de pérdidas resultantes de la incapacidad de los clientes para realizar los pagos requeridos. Para determinar la provisión de deterioro para cuentas de cobro dudoso, se requiere de estimaciones. GACM realiza evaluaciones de crédito constantes a sus clientes y ajusta los límites de crédito con base en la historia de pagos y a la solvencia actual de los clientes, según lo determina la revisión de su información de crédito actual. Además, GACM considera diversos factores para determinar el tamaño y tiempo adecuado para el reconocimiento y cantidad de reservas, incluyendo experiencia de cobranza histórica, tendencias económicas actuales, situación legal y solvencia del cliente, y la antigüedad de la cartera de cuentas por cobrar. La constitución de la provisión para cuentas de cobro dudoso se registra en la cuenta de resultados en el rubro de costo de operación y gastos de administración y los importes cargados a la provisión son dados de baja de la cuenta por cobrar cuando no hay expectativa de su recuperación.

Las cuentas por cobrar están representadas principalmente por la TUA, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2017 y 2016, y al 1 de enero de 2016, ascendió a Ps.1,933.5, Ps.1,942.4 y Ps.1,552.6 millones, respectivamente. A esas mismas fechas los deudores y otras cuentas por cobrar representan otros saldos menores.

Al 31 de diciembre de 2017, el saldo total de cuentas por cobrar vencidas y no deteriorados asciende a Ps.45.8 millones, mientras que al 31 de diciembre de 2016 dicho saldo fue de Ps.33.7 millones, respectivamente. Estas cuentas se refieren a un número de clientes que no tienen una historia reciente de incumplimiento.

Al 31 de diciembre 2016, la reserva para cuentas de cobro dudoso tuvo un saldo de Ps.216.6 millones, mismo que durante 2017 se incrementó en Ps.373.3 millones y se redujo en Ps.354.8 millones, para concluir al 31 de diciembre 2017 con un saldo de Ps.235.1 millones. El aumento durante 2017 se debió principalmente a cuentas por cobrar por un monto de Ps.275 millones relacionadas con un proveedor de servicios de *duty-free* que se espera será desalojado durante 2018.

Depreciación y amortización

Los activos intangibles concesiones aeroportuarias que representa el derecho a cobrar a los usuarios por el uso del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México. Este rubro se integra por las concesiones para administrar, operar, explotar y en su caso construir el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México de conformidad con los títulos de concesión otorgados por el Gobierno Federal. La inversión en concesiones se compone de los derechos de uso de las instalaciones aeroportuarias, de las concesiones aeroportuarias y de las mejoras en bienes concesionados.

Las inversiones consideradas como activo intangible se registran por el valor razonable de los servicios de construcción y se amortizan en línea recta durante la vida de la Concesión o bien a partir de la fecha de las adiciones o de las mejoras capitalizadas tomando en consideración el tiempo que falta para la terminación de la concesión. La amortización se presenta en costos de operación y gastos de administración en el estado de resultados.

GACM revisó las vidas remanentes de los activos de larga duración relacionados con el Aeropuerto Existente considerando la inauguración del Nuevo Aeropuerto para el año de 2020, y que debido a que el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto compartirán el mismo espacio aéreo, los dos aeropuertos no pueden operar al mismo tiempo y las operaciones comerciales en el Nuevo Aeropuerto deberán iniciar de forma simultánea con el cierre del Aeropuerto Existente, debido a esta limitación práctica y su efecto en la expectativa de vida útil los activos, para la preparación de estos estados financieros a partir del 1 de enero de 2017, ajusta de forma prospectiva la amortización de los activos de larga duración asociados a esta concesión que se podrán utilizar hasta 2020, en vez de considerar el periodo restante del Aeropuerto Existente.

La amortización del activo relacionado a la Concesión del Nuevo Aeropuerto comenzará una vez que éste inicie operaciones.

Factores que Pueden Influir en los Flujos de Efectivo Futuros de las Operaciones

Determinación de Cargos por Pasajero y Otras Tarifas.

Debido a que los Patrocinadores son empresas estatales, la TUA Nacional e Internacional, así como las tarifas cobradas por otros Servicios Aeronáuticos, están reguladas y son determinadas por el Gobierno Federal a través de la SHCP. No obstante que la TUA puede estar sujeta a cambio a solicitud de los Patrocinadores, el gobierno mexicano puede denegar dicha solicitud, incluso en circunstancias que justifiquen un aumento. Además, el gobierno mexicano puede decidir aumentar o reducir la TUA que se cobra en el Aeropuerto Existente y, a partir de que inicie operaciones el Nuevo Aeropuerto, a su sola discreción y en cualquier momento. Desde 2005, de conformidad con una disposición de la SHCP, la TUA en el Aeropuerto Existente se ajusta anualmente para reflejar la inflación en función del índice de precios al consumidor para todos los consumidores urbanos “*Consumer Price Index for All Urban Consumers*” publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos “*United States Bureau of Labor Statistics*” en octubre de cada año. Las nuevas tarifas de cargo de pasajeros entran en vigor el 1 de enero de cada año.

Condiciones de la industria.

Los cambios positivos o negativos en las condiciones de la industria aeronáutica pueden afectar el desempeño general del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México. Las desaceleraciones económicas futuras o las desaceleraciones regionales que afecten a la industria aeronáutica y aérea mexicana que tienen un impacto en el nivel del tráfico aéreo en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, podrían afectar a GACM y, a su vez, nuestros negocios y resultados de operación.

Estacionalidad.

El negocio del Sistema de Aeropuertos de la Ciudad de México está sujeto fluctuaciones de estacionalidad. En general, la demanda de viajes aéreos suele ser mayor durante los meses de verano y durante la temporada de vacaciones de invierno, especialmente en los mercados internacionales, porque hay más viajes de vacaciones durante esos periodos. Los resultados de operación del Aeropuerto Existente generalmente reflejan esta estacionalidad, pero también se han visto afectados por muchos otros factores que no son necesariamente estacionales, incluyendo condiciones económicas, problemas de seguridad y salud, guerra o amenaza de guerra, terremotos, clima, retrasos en el control del tráfico aéreo y condiciones económicas generales. Como resultado, los resultados operativos del Aeropuerto Existente por un período trimestral no son necesariamente indicativos de los resultados operativos de un año completo, y los resultados operativos históricos no son necesariamente indicativos de los resultados de operación futuros.

Impacto en las Fluctuaciones Monetarias.

Los costos de pasajeros se encuentran denominados en dólares, pero son cobrados por las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente en su equivalente al mensual en pesos mexicanos, dichos cobros se efectúan en pesos mexicanos o bien en dólares, dependiendo del lugar y la forma de pago de los boletos de avión. La mayoría de los honorarios por Servicios Aeronáuticos, excluidos los de TUA, están denominados y son cobrados en pesos mexicanos. La TUA denominada en dólares se convierten a una tasa de cambio promedio mensual determinada por el

gobierno mexicano utilizando los tipos de cambio publicados por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, y posteriormente se pagan al Fideicomiso de Garantía TUA en pesos mexicanos, quien posteriormente convierte a dólares ciertas cantidades, principalmente para el servicio de la deuda en dólares.

La mayoría de los ingresos por Servicios No Aeronáuticos en el Aeropuerto Existente también están denominados y son cobrados en pesos mexicanos. Sin embargo, una vez que el Nuevo Aeropuerto comience las operaciones, GACM puede elegir denominar y cobrar estas tarifas, en particular los cargos por actividades comerciales, en dólares.

La alta volatilidad del tipo de cambio dentro de un mes afecta directamente este tipo de cambio promedio, lo que puede resultar en una disminución de los flujos de efectivo al Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México en términos de pesos mexicanos. Además, cualquier apreciación en el valor del peso mexicano frente al dólar resulta en una disminución de los flujos de efectivo en términos de pesos derivados de la recaudación de tarifas por Servicios Aeronáuticos y Servicios No Aeronáuticos denominados en dólares. Por el contrario, una devaluación del peso mexicano frente al dólar aumenta dichos flujos de efectivo en términos de pesos mexicanos.

Condiciones Macroeconómicas.

El desempeño comercial y financiero del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, el valor de las CBFES del Emisor y el potencial del crecimiento del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México están estrechamente relacionados con las condiciones macroeconómicas en México y las condiciones macroeconómicas mundiales. Una desaceleración económica, particularmente una recesión en los Estados Unidos o México podría afectar el tráfico de pasajeros y, en consecuencia, la cantidad de la TUA recaudada por el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México. Adicionalmente, si los socios comerciales más grandes de México, como Estados Unidos, llegasen a implementar aranceles o barreras comerciales y migratorias, esto podría afectar negativamente la demanda del transporte aéreo, lo que a su vez afectaría negativamente el negocio del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México. La volatilidad en los mercados financieros podría afectar adversamente la disponibilidad de financiamientos, tasas de interés, inflación y tasas de cambio, lo cual podría afectar la economía mexicana y el valor de mercado de valores emitidos por emisores mexicanos. Sin embargo, los sólidos fundamentos macroeconómicos y demográficos de México, un sector de viajes aéreos en retroceso y la transformación del sector del transporte terrestre al sector aéreo en México, el panorama comercial dinámico en la Ciudad de México y un sector turístico prometedor tanto en la Ciudad de México como en el resto del país, podrían mitigar algunos de los efectos de condiciones macroeconómicas adversas.

Resultados de las operaciones de GACM para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2016

La siguiente tabla muestra un resumen de los resultados consolidados de las operaciones de GACM para los periodos que se indican a continuación.

Resumen de los Resultados Consolidados de la Operación

Año terminado el 31 de diciembre,

	2016	2017	
	(miles de pesos, exceptuando porcentajes)		
	Cantidad	Cantidad	% cambio
Ingresos operativos:			
TUA	Ps. 7,586,975	Ps. 8,370,545	10.3%
Ingresos por Servicios Aeronáuticos (excluyendo TUA).....	1,120,127	1,267,144	13.1%
Ingresos por Servicios No Aeronáuticos.....	3,003,461	3,389,133	12.8%
Ingresos por servicios de Construcción.....	9,049,792	18,983,232	109.8%
Otros ingresos	27,413	15,762	(42.5%)
Ingresos operativos totales	20,787,768	32,025,816	54.1%
Costos de operación y gastos de administración:			
Costo de los servicios			
Gastos del personal	694,184	830,368	19.6%
Mantenimiento y conservación	1,102,212	1,571,894	42.6%
Servicios profesionales y financieros (exc. pagos a ASA)	1,294,733	1,436,803	11.0%
Derechos de concesión.....	594,525	661,994	11.3%
Otros	467,787	736,714	57.5%
Costo total de los servicios	4,153,441	5,237,773	26.1%
Costos de financiamiento y gastos....	207,470	324,491	56.4%
Honorarios por los contratos de prestación servicios de ASA.....	1,788,360	1,594,925	(10.8%)
Contraprestación.....	643,596	1,070,629	66.4%
Reserva para las cuentas de dudoso pago	239,314	373,272	56.0%
Depreciación y amortización	163,495	527,153	222.4%
Costos de operación totales y gastos de administración	7,195,676	9,128,243	26.9%
Costos de servicios de construcción:	8,424,643	17,662,146	109.6%
Beneficio operativo:	5,167,448	5,235,427	1.3%
Ingresos financieros	1,063,257	7,054,177	563.4%
Gastos financieros	(4,512,366)	(2,799,617)	(38.0%)
Ingresos (gastos) financieros, Neto ...	(3,449,109)	4,254,560	(223.4%)
Ingresos anteriores al ISR.....	1,718,340	9,489,987	452.3%
Gastos del ISR	30,517	(1,754,410)	(5,849.0%)
Ingresos netos consolidados anuales .	1,748,857	7,735,577	342.3%

Resumen de los Resultados Consolidados de la Operación

Año terminado el 31 de diciembre,

	2016	2017	
	(miles de pesos, exceptuando porcentajes)		
	Cantidad	Cantidad	% cambio
Otro resultado integral:			
Partidas que no serán reclasificadas a resultados o pérdidas:			
Remediciones de obligaciones laborales, neto de impuestos.....	5,313	(6,440)	(221.2%)
Total resultado integral consolidado del ejercicio	1,754,170	7,729,137	340.6%

Ingresos operativos

Los ingresos operativos en 2017 fueron de Ps. 32,025.8 millones, 54.1% mayores en comparación con los Ps. 20,787.8 en 2016, como resultado principalmente de un aumento 109.8% en los ingresos por servicios de construcción.

Los ingresos operativos de Servicios Aeronáuticos aumentaron 10.7% de Ps. 8,707.1 millones en 2016 a Ps. 9,637.7 millones en 2017, debido principalmente a un aumento de 13.1% de los ingresos aeronáuticos distintos de TUA que aumentaron de Ps. 1,120.1 millones en 2016 a Ps. 1,267.1 millones en 2017, y en menor medida a un aumento de 10.3% de ingresos por TUA que se incrementaron de Ps. 7,587.0 millones en 2016 a Ps. 8,370.5 millones en 2017. Los ingresos aeronáuticos por pasajero en 2016 fueron de Ps. 209 en comparación con Ps. 216 en el 2017, un aumento de 3.2%.

Los ingresos operativos derivados de TUA aumentaron 10.3% al pasar de Ps. 7,587.0 millones en 2016 a Ps. 8,370.5 millones en 2017, debido principalmente a un aumento de pasajeros totales de 7.2%, un aumento de TUA de 1.6% aplicable a partir de enero de 2017 y, en menor medida a una mayor proporción de pasajeros internacionales (quienes pagan una TUA mayor a los pasajeros nacionales, los pasajeros internacionales se incrementaron en 12.1% durante 2017, mientras que pasajeros nacionales en 4.8% durante el mismo periodo. Los pagos restringidos (incluyendo gastos contingentes de los aeropuertos) realizados por el Fideicomiso de Garantía TUA disminuyeron en 7.3% de Ps. 6,161.3 millones en 2016 a Ps. 5,710.6 millones en 2017, como resultado de la emisión de las Notas Existentes en 2016 y 2017 que aumentaron la cantidad de pagos por servicio de deuda que será realizado bajo la deuda del Fideicomiso Emisor TUA.

Los ingresos por Servicios Aeronáuticos (excluyendo TUA) aumentaron en 13.1%, de Ps. 1,120.1 millones en 2016 a Ps. 1,267.1 millones en 2017, derivado principalmente de incrementos en ingresos por estacionamiento en plataforma de embarques, aterrizajes, aerocares y revisión de equipajes internacional, servicio de seguridad y en menor medida de aumentos en revisión de equipajes nacional y otros conceptos. Entre los factores que contribuyeron a incrementar este rubro de ingresos se incluyen un aumento de MTAs internacionales de 11.5% durante 2017 (que en general utilizan aviones de fuselaje y tonelaje mayor que los MTA nacionales), apertura y mayor

utilización de salas de embarque remotas y el un consecuente aumento en utilización de aerocares derivado de dichas salas, mayores tiempos de estacionamiento en plataforma de embarque y una proporción mayor de pasajeros internacionales.

Los ingresos operativos por Servicios No Aeronáuticos aumentaron 12.8% de Ps. 3,003.5 millones en 2016 a Ps. 3,389.1 millones en 2017. Este aumento fue impulsado principalmente por un aumento en arrendamientos de 13.1%. Servicios No Aeronáuticos por pasajero aumentaron en 5.6% de Ps. 72 en 2016 a Ps. 76 en 2017. Servicios comerciales aumentaron 12.8% de Ps. 2,921.2 millones en 2016 a Ps. 3,296.1 millones en 2017, debido principalmente a un incremento de 34.6% de ingresos derivados de contratos con participación sobre ingresos (contratos de arrendamiento con participación sobre ingresos y participación fija), y en menor medida de un aumento en áreas comerciales en arrendamientos y en un aumento del porcentaje promedio de ocupación, así como de otros servicios comerciales. Los Servicios Complementarios aumentaron 13.1% de Ps. 82.3 millones en 2016 a Ps. 93.0 millones en 2017, como resultado de una mayor actividad, así como una mayor cantidad de áreas arrendadas.

Los ingresos por servicios de construcción aumentaron 109.8% de Ps. 9,049.8 millones en 2016 a Ps. 18,983.2 millones en 2017, debido principalmente a un mayor progreso en el avance de construcción del Nuevo Aeropuerto durante 2017, en relación con el observado en 2016.

Costos de Operación y Gastos

Los costos de operación y los gastos aumentaron 71.5% de Ps. 15,620.3 millones en 2016 a Ps. 26,790.4 millones en 2017, como resultado principalmente de un incremento en costos por servicios de construcción asociados a un mayor grado de avance y erogaciones relacionadas a la construcción del Nuevo Aeropuerto durante 2017.

Costo de Servicios

El costo de servicios aumentó 26.1% de Ps.4,153.4 millones en 2016 a Ps.5,237.8 millones en 2017, como resultado principalmente de aumentos de 42.6% en los costos de mantenimiento y conservación durante 2017 derivados de mayores necesidades de conservación de los trabajos en el Aeropuerto Existente, así como de ciertos gastos extraordinarios asociados al terremoto de la ciudad de México de septiembre 2017.

Dentro de las actividades de mantenimiento y conservación realizadas durante 2017 se incluyen diversos gastos de mantenimiento y conservación rutinarios por un monto estimado de Ps. 320.7 millones y que comprenden principalmente (i) bacheo de elementos aeronáuticos, terrestres, vialidades interiores y exteriores, (ii) reparación de concreto hidráulico en plataformas, (iii) conservación y adecuación de alumbrado en diversas áreas tales como oficinas administrativas y baños de edificios terminales, polígono 2, diametral perimetral, áreas comunes de edificio terminal 1, área internacional, (iv) conservación de aire acondicionado en salas de última espera de área internacional, (v) desazolve general de líneas de drenaje, (vi) mantenimiento de instalaciones hidrosanitarias en terminales T1 y T2, (vii) mantenimiento de pintura en fachadas exteriores e interiores en edificios terminales T1 y T2, (ix) señalamiento horizontal en pistas, rodajes, plataformas, vialidades interiores y exteriores y guarniciones, así como eliminación de señalamiento horizontal dañado y/o inoperante, entre otros.

Asimismo, durante 2017, el rubro de gastos de mantenimiento y conservación reportado en los Costos y Gastos de Conservación consolidados de GACM incluye diversos trabajos de rehabilitación, reacondicionamiento, adecuación de áreas y labores de reforzamiento estructural cuya recurrencia no es anual por un monto estimado de Ps. 518.1 millones, así como diversos trabajos emergentes de carácter extraordinario relacionados principalmente con el sismo de septiembre de 2017 por un monto estimado de Ps. 147.1 millones. Adicionalmente, dentro de los Costos y Gastos de Conservación consolidados de GACM de 2016 y 2017, se incluyen montos de Ps. 110.9 y Ps. 94.8 millones, respectivamente, correspondientes a trabajos de rehabilitación y supervisión de la pista RL05 del Aeropuerto Existente, así como Ps. 226.2 y Ps. 405.1 millones, respectivamente, por erogaciones de GACM con respecto a diversas actividades en relación a la construcción del Nuevo Aeropuerto, mismos que bajo la norma gubernamental se encuentran capitalizados en el activo intangible pero que son ajustado para formar parte de los Costos y Gastos del Estado de Resultados de conformidad con los criterios de las NIIF.

Gastos de honorarios y comisiones de financiamiento

Los gastos de honorarios y comisiones de financiamientos contratados aumentaron 56.4% de Ps.207.5 millones en 2016 a Ps.324.5 millones en 2017, como resultado principalmente del pago de ciertos gastos de cierre de financiamiento asociados a las de Notas Existentes emitidas en 2017.

Honorarios por los Contratos de Prestación de Servicios de ASA

Los honorarios por el contrato de prestación de servicios de ASA disminuyeron 10.8% de Ps. 1,788.4 millones en 2016 a Ps. 1,594.9 millones en 2017. Lo anterior en virtud de que dicho contrato de prestación de servicios estipula un calendario de contraprestaciones definidas hasta el año 2016. Para el año 2017 y en adelante fue definida y formalizada en contrato una contraprestación fija de Ps. 1,331.2 millones (US\$70.3) más IVA, a precios de diciembre de 2012 y ajustables mensualmente con base en inflación acumulada a partir de diciembre 2012. El monto anual correspondiente a 2017 (Ps. 1,594.9 millones), resultó inferior al monto correspondiente a 2016 según el mismo fue estipulado por contrato en calendario de pagos.

Contraprestación

Los gastos por Contraprestación pagados al Gobierno Federal aumentaron 66.4% de Ps. 643.6 millones en 2016 a Ps. 1,070.6 millones en 2017, con base en las comisiones que determine la SCT. Para los ejercicios 2018 y 2019, SCT continuará determinando los montos de Contraprestación en la misma forma en que lo ha hecho hasta la fecha, salvo en el caso de que ocurra una Causa de Aceleración Obligatoria. A partir de 2020, el monto de Contraprestación, salvo que se derive de contraprestación por la cesión onerosa de TUA, será determinada y pagada una vez que se hayan cubierto los gastos de operación y una vez que se hayan cumplido con las obligaciones relacionadas con las Acciones “P”, es decir cualquier monto de Contraprestación será excluido para efectos del cálculo de Flujo Distribuible y será pagado de forma que no afecten negativamente las Distribuciones de Capital.

Reserva para las cuentas de pago dudoso

La variación en el saldo de la reserva para las cuentas de pago dudoso aumentó 56.0% desde un monto provisionado de Ps.239.3 millones en 2016 a un monto provisionado de Ps.373.3 millones

en 2017, como resultado de que durante 2017 se provisionó un monto mayor de cuentas por cobrar derivado principalmente de cuentas por cobrar por relacionadas con un proveedor de servicios de *duty-free* que se espera será desalojado durante 2018.

Depreciación y amortización

La depreciación y amortización aumentó 222.4% de Ps.163.5 millones en 2016 a Ps.527.2 millones en 2017, debido a que el activo intangible en concesión se amortiza en forma lineal y se realizó un ajuste en la expectativa de vida y la amortización de los activos relacionados con la Concesión del Aeropuerto, Existente la cual se espera termine en 2020, una vez que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones.

Costos de Servicios de Construcción

Los costos de servicios de construcción aumentaron 109.6% de Ps.8,424.6 millones en 2016 a Ps.17,662.1 millones en 2017, debido principalmente a que durante 2017 se tuvo un mayor avance y erogaciones relacionadas con la construcción del Nuevo Aeropuerto, en relación con aquellos de 2016.

Utilidad de Operación

La utilidad de operación aumentó 1.3% de Ps. 5,167.4 millones en 2016 a Ps.5,235.4 millones en 2017, como resultado de un aumento registrado en la utilidad (no monetaria) estimada entre los ingresos por servicios de construcción y los costos por servicios de construcción.

Utilidad Antes de Gastos Financieros, Impuestos, Depreciación y Amortización (UAFIDA)¹

La UAFIDA disminuyó 5.4% de Ps.4,678.4 millones en 2016 a Ps.4,425.7 millones en 2017. Como se mencionó anteriormente, durante 2017 el rubro de gastos de mantenimiento y conservación reportado en los Costos y Gastos de Conservación consolidados de GACM, incluye además de una Contraprestación por PS. 1,070.6 millones, diversos trabajos cuya recurrencia no es anual por un monto estimado de Ps. 518.1 millones, así como trabajos emergentes de carácter extraordinario relacionados principalmente con el sismo de septiembre 2017 por un monto estimado de Ps. 147.1 millones, honorarios de financiamiento por un monto estimado de Ps. 228.6 millones, comisiones de financiamiento por un monto estimado de Ps. 95.9 millones y otros impuestos asociados al financiamiento por un monto estimado de Ps. 250.7 millones. Adicionalmente, se incluyen Ps. 405.1 millones por erogaciones de GACM con respecto a diversas actividades en relación a la construcción del Nuevo Aeropuerto, mismos que bajo la norma gubernamental se encuentran capitalizados en el activo intangible pero que son ajustados para formar parte de los Costos y Gastos del Estado de Resultados de conformidad con los criterios de las NIIF. Por lo que en 2017, GACM generó una UAFIDA Ajustada por un monto de Ps.7,141.9 millones, lo cual representó un aumento de 16.5% con respecto de 2016. Dicha UAFIDA Ajustada

¹ La UAFIDA y UAFIDA Ajustada se calcula únicamente para fines informativos, no debe entenderse como una cifra reportada bajo NIIF (Normas Internacionales de Información Financiera) ni como un cálculo que GACM reportará recurrentemente.

excluye Contraprestación, trabajos cuya recurrencia no es anual, trabajos emergentes de carácter extraordinario y erogaciones relacionadas a la construcción del Nuevo Aeropuerto.

Estimación de UAFIDA y UAFIDA Ajustada Año terminado el 31 de diciembre de		
	2016	2017
	(millones de pesos, excepto porcentajes)	
	Cantidad	Cantidad
Servicios aeronáuticos	Ps. 8,707.1	Ps. 9,637.7
Servicios no aeronáuticos	3,003.5	3,389.1
Total de ingresos de operación	11,710.6	13,026.8
<i>(menos)</i>		
Costos de operación y gastos de administración	7,195.7	9,128.2
Utilidad de Operación (excluyendo servicios de construcción)	4,514.9	3,898.6
<i>(más)</i>		
Depreciación y amortización	163.5	527.2
UAFIDA	4,678.4	4,425.7
<i>(más)</i>		
Trabajos de rehabilitación	233.4	518.1
Actividades emergentes ⁽¹⁾	71.4	147.1
Gastos de GACM asociados al Nuevo Aeropuerto	226.2	405.1
Honorarios de financiamiento	28.7	228.6
Comisiones de financiamiento	178.7	95.9
Otros impuestos asociados al financiamiento	69.3	250.7
Contraprestación SCT	643.6	1,070.6
UAFIDA Ajustado	6,129.7	7,141.9
<i>Margen de UAFIDA Ajustado</i>	<i>52.3%</i>	<i>54.8%</i>

(1) Durante 2017, algunas de estas actividades estuvieron relacionadas con el sismo del 19 de septiembre de 2017.

Ingresos y Gastos Financieros

Los ingresos financieros aumentaron 563.4% de Ps.1,063.3 millones en 2016 a Ps.7,054.2 millones en 2017, debido tanto a un aumento de la utilidad por fluctuación cambiaria derivada de los activos monetarios (efectivo y equivalente de efectivo) mantenidos en moneda extranjera, como a un aumento en ingresos por intereses derivados de dichas cantidades en efectivo.

Los gastos financieros disminuyeron 38.0% de Ps.4,512.4 millones en 2016 a Ps.2,799.6 millones en 2017, debido a un aumento en la pérdida cambiaria asociada a dichas Notas Existentes denominadas en dólares, así como una disminución en gastos por intereses asociados a las Notas

Existentes emitidas en septiembre 2016 y septiembre 2017, por haber considerado los intereses asociados a dichas notas como parte del activo intangible en concesión.

Lo anterior derivó en ingresos financieros netos de Ps. 4,254.6 millones en 2017, en comparación con un gasto financiero neto de Ps. 3,449.1 millones en 2016.

Utilidad antes del impuesto sobre la renta (Pérdida)

La utilidad antes del impuesto sobre la renta (pérdida) aumentó 452.3% de Ps. 1,718.3 millones en 2016 a Ps. 9,490.0 millones en 2017, debido tanto a una mayor utilidad operacional durante 2017, en comparación con 2016, como a una utilidad financiera neta durante 2017, en comparación con una pérdida financiera neta durante 2016.

Utilidad neta consolidada del ejercicio

La utilidad neta consolidada del ejercicio aumentó 342.3% de Ps. 1,748.9 millones en 2016 a Ps. 7,735.6 millones en 2017, debido principalmente el aumento en la utilidad antes de impuestos.

Liquidez y Recursos de Capital

Se espera que los requisitos de liquidez a corto y a largo plazo del Emisor consistan principalmente en fondos para pagar los gastos de operación y para las distribuciones a los titulares de los CBFES. Asimismo, se espera que los gastos de operación del Emisor incluyan honorarios y gastos pagaderos al Fiduciario y al Fideicomitente, honorarios y gastos pagaderos a los asesores del Emisor y del Administrador, así como ciertos pagos de derechos y gastos pagaderos a las autoridades mexicanas, incluyendo CNBV y BMV. Los pagos de los gastos operativos y las distribuciones a los titulares de los CBFES se financiarán a través de los flujos de efectivo generados por la operación del Aeropuerto Existente y, una vez que comience operaciones, del Nuevo Aeropuerto. A partir del 1 de enero de 2021, el Emisor, como tenedor de las Acciones "P" de GACM, tendrá el derecho a recibir Distribuciones de GACM por un monto igual al 39% del Flujo de Efectivo Distribuible de GACM, cuyo porcentaje de distribuciones se incrementará anualmente entre 2025 y 2029. Los fondos de la Oferta Global serán utilizados por el Fideicomiso Emisor TUA para adquirir las Acciones "P" de GACM.

Históricamente, las principales fuentes de liquidez del AICM han sido los flujos de efectivo de los Servicios Aeronáuticos (distintos de TUA), los ingresos por Servicios No Aeronáuticos prestados en el Aeropuerto Existente y los excedentes de TUA distribuidos por el Fideicomiso Emisor TUA como gastos contingentes de los aeropuertos y pagos restringidos del Fideicomiso de Garantía TUA. Las principales fuentes de liquidez de GACM es la TUA distribuida por el Fideicomiso Emisor TUA como pagos restringidos del Fideicomiso de Garantía TUA y fondos derivados del Presupuesto Federal que son aportados por la SCT como aportaciones de capital. Tanto AICM como GACM, recibieron fondos provenientes de los recursos netos de la emisión de las Notas Existentes. Estos fondos se han utilizado para pagar los costos construcción del Nuevo Aeropuerto, incluidos los gastos de los planes maestros de desarrollo.

Los pagos restringidos del Fideicomiso de Garantía TUA basados en los cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente se efectúan a favor de AICM y GACM de conformidad con una cascada de pagos bajo el Fideicomiso de Garantía TUA y el Contrato de Acreedores. La cascada de pagos da

prioridad a los gastos de administración del Fideicomiso Emisor TUA y del Fideicomiso de Garantía TUA, los pagos del servicio de la deuda exigibles bajo la deuda garantizada del Fideicomiso Emisor de TUA (incluidas las Notas Existentes) entre otros pagos. Los pagos restringidos solo se realizan a favor de AICM y al GACM si quedan fondos remanentes después de que se hayan cubierto estas prioridades y se hayan satisfecho algunas otras condiciones.

Obligaciones y Compromisos Contractuales

La tabla que se muestra a continuación resume la información relacionada con las obligaciones y compromisos contractuales de GACM al 31 de diciembre de 2017.

Obligaciones y Compromisos Contractuales		2018	2019	2020	2021	Total
		(en millones)				
Plan maestro de desarrollo para el Aeropuerto Existente ⁽¹⁾	Ps.	974.3	696.0	460.4	481.6	2,612.3
Plan maestro de desarrollo para el Nuevo Aeropuerto ⁽²⁾	US \$	3,688.5	4,302.9	2,089.5	166.8	10,247.7
Notas Existentes ⁽³⁾	US \$	316.8	316.8	316.8	316.8	1,267.1

Fuentes: Aeropuerto Existente: Plan Maestro de Desarrollo (PMD) AICM 2017-2021

Nuevo Aeropuerto: Plan Maestro de Desarrollo 2015 y GACM con información de Parsons.

Notas Existentes: Montos correspondientes a los intereses pagaderos en cada año, toda vez que las Notas Existentes son amortizables al vencimiento respectivo.

(1) Montos en pesos reales de 2016. Corresponde principalmente a actividades de inversión, mantenimiento mayor y rehabilitación de la infraestructura del Aeropuerto Existente. El PMD de AICM vigente es para el periodo 2017-2021, pero en la medida en que el Nuevo Aeropuerto comience operaciones conforme a lo esperado en 2020, el Aeropuerto Existente cerrará operaciones en dicho año y los montos correspondientes a 2021 no serían erogados. En caso de retrasos en el inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto, ciertos montos correspondientes a rehabilitaciones del Aeropuerto Existente serán erogados como gastos de mantenimiento mayor y rehabilitación y considerados como parte de los Costos de operación y gastos de administración (CO) para efectos de la determinación del Flujo Distribuible.

(2) Cifras excluyen IVA.

(3) Cifras incluyen retención de impuestos (*withholding tax*) a una tasa de 4.9%.

Planes Maestros de Desarrollo

Según los términos de sus concesiones, GACM y AICM deben presentar a la SCT un Plan Maestro de Desarrollo que describa, entre otras cosas, sus planes de construcción y mantenimiento. Se requiere que cada Plan Maestro de Desarrollo se actualice cada cinco años y se vuelva a enviar para su aprobación al SCT. Tras dicha aprobación, se considera que el Plan Maestro de Desarrollo forma parte de la concesión. Cualquier construcción, renovación o ampliación importante de un aeropuerto solo podrá realizarse de conformidad con el Plan Maestro de Desarrollo del concesionario o previa aprobación de la SCT.

El Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Existente para el periodo 2017 a 2021 fue aprobado por la Oficina de Aviación Civil de México de SCT.

Para garantizar la transparencia, los ingresos de la oferta se cerrarán mediante la transferencia de todos los fondos a un Fideicomiso de Construcción que deberá destinar los ingresos al desarrollo del Nuevo Aeropuerto.

Notas Existentes

En 2016 y 2017, el Fideicomiso Emisor TUA ofreció un total de US\$6 mil millones en notas garantizadas preferentes. Las Notas Existentes incluyen:

- US\$1,000 millones de notas garantizadas preferentes al 4.250% con vencimiento en 2026.
- US\$1,000 millones de notas garantizadas preferentes al 3.875% con vencimiento en 2028.
- US\$1,000 millones de notas garantizadas preferentes al 5.500% con vencimiento en 2046.
- US\$3,000 millones de notas garantizadas preferentes al 5.500% con vencimiento en 2047.

Las notas preferentes se estructuran como una bursatilización de cuentas por cobrar de TUA que deriva de la operación del Aeropuerto Existente y una vez que inicien las operaciones comerciales, el Nuevo Aeropuerto, sin recurrir al Gobierno Federal ni a los Patrocinadores.

De conformidad con los Contratos de Cesión de Derechos celebrados por y entre los Promotores y el Fideicomiso Emisor TUA el 29 de octubre de 2014, cada Promotor cedió al Fideicomiso Emisor TUA los derechos para cobrar la TUA del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, junto con otros bienes y activos. A cambio, los Promotores recibieron el derecho a recibir el producto de la oferta de las Notas Existentes y cualquier deuda futura en la que incurra el Fideicomiso Emisor TUA, a ser usada parcialmente para el desarrollo y construcción del Nuevo Aeropuerto. El Fideicomiso Emisor TUA aportó los derechos de cobro de la TUA y otros bienes o activos relacionados al Fideicomiso de Garantía TUA como garantía para los acreedores garantizados del Fideicomiso Emisor TUA, incluyendo al fideicomisario, el cual actúa en beneficio de los tenedores de las Notas Existentes.

Los bienes y activos aportados al Fideicomiso de Garantía TUA por el Fideicomiso Emisor TUA como garantía a favor de los acreedores garantizados del Fideicomiso Emisor TUA y que constituye la fuente principal para el reembolso de la deuda del Fideicomiso Emisor TUA, incluyendo las Notas Existentes, son:

- (i) El derecho de cobro de la TUA por el uso del Aeropuerto Existente, y al comenzar operaciones, del Nuevo Aeropuerto;
- (ii) Todas las ganancias del seguro pagables en relación con la operación ininterrumpida, parcial o completa, del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México;
- (iii) Todas las ganancias de las indemnizaciones relacionadas con determinadas expropiaciones que afectan el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México; y

- (iv) Todas las ganancias de las notas garantizadas por las aerolíneas en relación con el cobro de la TUA en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México.

En tanto el Nuevo Aeropuerto inicia operaciones, la estructura de financiamiento y la capacidad de reembolso del Fideicomiso Emisor TUA se basan principalmente en el Flujo Distribuible de ingresos generados por el cobro de la TUA en el Aeropuerto Existente. Una vez iniciadas las operaciones del Nuevo Aeropuerto, el flujo de ingresos generado por el cobro de la TUA en el Nuevo Aeropuerto reemplazará el flujo de ingresos generado por el cobro de la TUA en el Aeropuerto Existente como la única fuente de fondeo de la deuda del Fideicomiso Emisor TUA.

Los tenedores de las Notas Existentes no tienen recurso alguno contra GACM, AICM o cualquiera de sus activos. Sin embargo, el balance general consolidado de GACM muestra la consolidación de las Notas Existentes como un pasivo de GACM, de conformidad con las NIIF.

El recurso sobre la Garantía y los derechos de los tenedores de la deuda del Fideicomiso Emisor TUA están sujetos a su vez, a lo previsto en el Convenio entre Acreedores, celebrado el 9 de septiembre de 2016 y modificado el 20 de septiembre de 2017, entre el Fideicomiso Emisor TUA, el fideicomisario de cada serie de Notas Existentes, HSBC Bank USA, National Association, como administrador, Citibank, N.A., como el agente de garantía en el extranjero y agente de los acreedores (*intercreditor agent*), Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, como agente de garantía nacional y Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fideicomisario del Fideicomiso Emisor TUA.

De conformidad con el Convenio entre Acreedores y los demás contratos que rigen la deuda existente del Fideicomiso Emisor TUA, dicho fideicomiso puede incurrir adicionalmente en deuda preferente garantizada sujeta a ciertas condiciones (tales como el cumplimiento de determinados índices financieros), *pari passu* con cualquier deuda existente o futura, incluyendo aquella bajo las Notas Existentes. Toda deuda, futura o existente, del Fideicomiso Emisor TUA estará asegurada por la Garantía y todos los acreedores garantizados tendrán derecho a la distribución a prorrata con los tenedores de las Notas Existentes de cualquier producto generado por dicha Garantía.

Cascada de la TUA

En términos del Fideicomiso Garantía TUA y el Convenio entre Acreedores, es necesario que el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía TUA mantenga las cuentas bancarias para que las aerolíneas depositen los importes que se adeuden por concepto de TUA y, con anterioridad a que ocurra un evento de incumplimiento conforme a la deuda garantizada del Fideicomiso Emisor TUA (incluidas las Notas Existentes y cualquier otra deuda adicional futura), el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía TUA deberá aplicar los fondos depositados en dichas cuentas de conformidad con la siguiente prioridad:

Primero, realizar los pagos correspondientes a los impuestos al valor agregado por la TUA cobrada;

Segundo, en cada fecha de transferencia de fondos, pagar los gastos de administración relacionados con la estructura de financiamiento, incluidos los honorarios y gastos del Fideicomiso Emisor TUA y Fideicomiso de Garantía TUA;

Tercero, en cualquier día hábil, realizar proporcionalmente el pago de cualquier obligación pendiente a cualquier parte garantizada conforme al Fideicomiso de Garantía TUA, distintos a los pagos del servicio de la deuda que serán realizados de conformidad con la prelación a que se refiere el punto Sexto.

Cuarto, en cada fecha de transferencia de fondos, realizar un pago proporcional y parcial a las cuentas del servicio de la deuda de cada tipo de deuda garantizada que haya sido contraída por el Fideicomiso Emisor TUA (incluidas las cuentas exigibles del relacionadas con las Notas Existentes y cualquier otra deuda adicional futura);

Quinto, en cada fecha de transferencia de fondos, realizar un pago proporcional a las cuentas de reserva del servicio de la deuda, de cada tipo de deuda garantizada, contraídas por el Fideicomiso Emisor TUA (incluidas las cuentas devengadas del servicio de la deuda con respecto a las Notas Existentes y cualquier otra deuda adicional futura) para restituir cualquier deficiencia a partir de la fecha de transferencia de fondos;

Sexto, en cada fecha de transferencia de fondos, realizar un pago proporcional a las cuentas del servicio de la deuda de cada tipo de deuda garantizada contraídas por el Fideicomiso Emisor TUA (incluidas las cuentas del servicio de la deuda con respecto a las Notas Existentes y cualquier otra deuda adicional futura), igual a cualquier pago del servicio de la deuda vencido en dicha fecha de transferencia de fondos, menos los montos depositados en las respectivas cuentas devengadas del servicio de la deuda;

Séptimo, en cualquier día hábil, en la medida en que el Fideicomiso Emisor TUA sea requerido a realizar un pago por adelantado obligatorio, de acuerdo con su deuda garantizada (incluido bajo las Notas Existentes, sobre ciertos eventos expropiatorios o la pérdida de una concesión), los fondos remanentes que resulten después de realizar todos los pagos mencionados en los puntos primero al sexto anteriores, junto con cualquier compensación pagada por el Gobierno Federal en relación con las Concesiones, se utilizará proporcionalmente, para hacer pagos adelantados obligatorios de su deuda garantizada de conformidad con sus respectivos términos;

Octavo, en cualquier día hábil en la medida en que el Fideicomiso Emisor de TUA haya optado por realizar un pago por adelantado voluntario, realizar proporcionalmente dicho pago por adelantado voluntario con respecto a toda su deuda garantizada (incluidas las Notas Existentes y cualquier otra deuda adicional futura);

Noveno, siempre que no haya ocurrido un evento de incumplimiento no previsto o un evento de incumplimiento y continúe o pueda ocurrir posteriormente a que dicho depósito surta efectos (y en la medida en que las cantidades estén disponibles), en cada fecha de transferencia de fondos, los montos objeto de transferencia con respecto a los gastos de capital vencidos y pagaderos, o que se pagarán en o antes de la próxima fecha de transferencia de fondos, al Fideicomiso Emisor TUA u otras personas por los trabajos

necesarios para evitar el hundimiento de la Terminal 2 del Aeropuerto Existente según cierto informe elaborado en diciembre de 2014;

Décimo siempre que no haya ocurrido un evento de incumplimiento no previsto o un evento de incumplimiento y continúe o pueda ocurrir posteriormente a que se otorguen efectos a dicho depósito (y en la medida en que las cantidades estén disponibles), en cada fecha de transferencia de fondos, transfiera al Fideicomiso Emisor TUA un monto mensual equivalente a Ps. 42.5 millones (según sean ajustados conforme a la inflación del 7 de octubre de 2015), para cubrir gastos contingentes de los Aeropuertos relacionados con Aeropuerto Existente y, después del comienzo de las operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto; y

Décimo primero en tanto no ocurra un evento de incumplimiento no prospectivo, o un evento de incumplimiento y este continúe (o pueda ocurrir con posterioridad a que se dé efecto a dicho pago), en cualquier día hábil que ocurra dentro de los 30 días hábiles posteriores a cualquier fecha de pago de intereses, transferir al Fideicomiso Emisor TUA o cualquier otra persona designada por el Fideicomiso Emisor TUA, incluyendo GACM y AICM, cualquier pago restringido que se permita pagar en dicha fecha.

Cada vez que se realice un pago de acuerdo con el punto de prelación *Tercero, Cuarto, Sexto, Séptima y Octavo* antes señalados, se reservará un monto equivalente a la cantidad de impuestos retenidos, que en su caso, deban ser pagados a las autoridades mexicanas en relación con dicho pago, para pagar los impuestos correspondientes.

Sujeto a los términos del Contrato entre acreedores, ante un evento de incumplimiento en términos de la deuda garantizada del Fideicomiso Emisor TUA, incluyendo cualquier serie de las Notas Existentes, cualquier saldo existente en las cuentas del Fideicomiso Emisor TUA, cualesquier recursos que deriven del ejercicio de cualquier derecho o recurso respecto de la Garantía y cualquier compensación recibida del gobierno mexicano con relación a las Concesiones, se utilizará para pagar en su totalidad toda la deuda garantizada pendiente del Fideicomiso Emisor TUA y cualquier otra obligación garantizada en virtud de los documentos de financiación correspondientes. Ante tal evento de incumplimiento, AICM o GACM, según sea el caso, dejarían de recibir pagos restringidos del Fideicomiso Emisor TUA. Se sugiere consultar la sección de "*10. FACTORES DE RIESGO*".

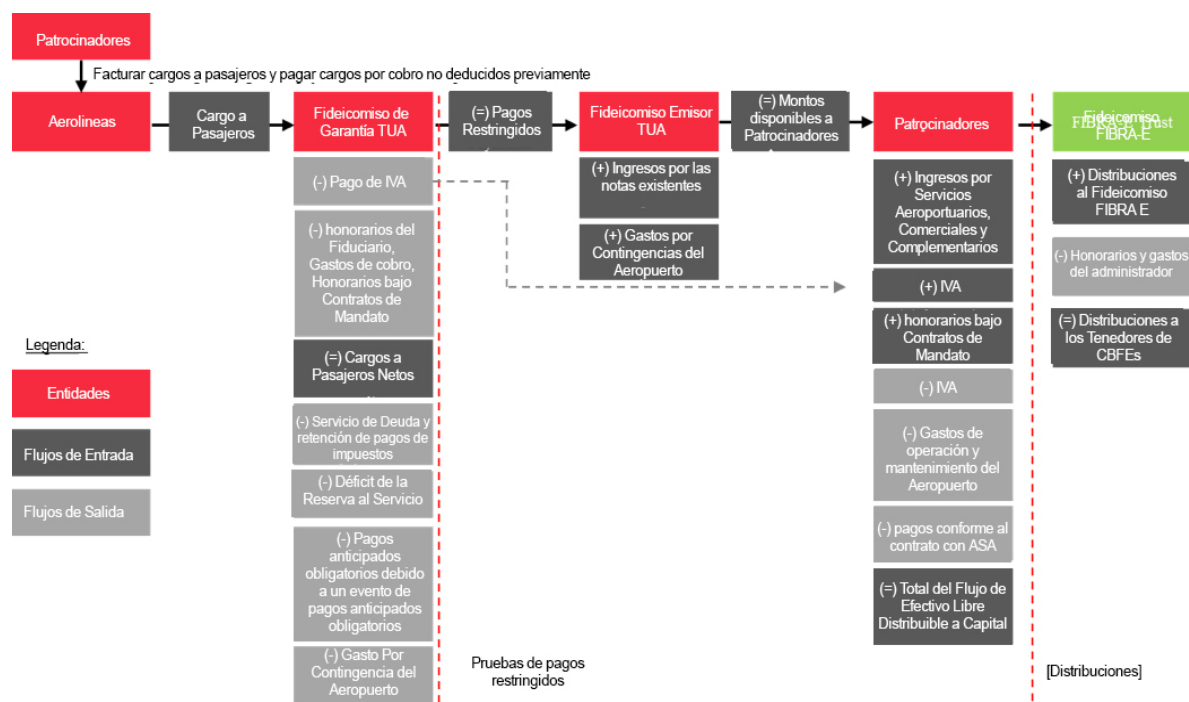
Pagos Restringidos de la TUA.

De acuerdo con las Notas Existentes, para que el Fideicomiso Emisor TUA reciba pagos restringidos al final de la cascada de pagos, se deben cumplir ciertas condiciones, que se incluyen a continuación:

- (i) El índice de cobertura por el servicio de la deuda será de al menos 1.15 a 1.00 para el período trimestral que finaliza en dicha fecha y para los cuatro periodos trimestrales consecutivos que finalizan para dicha fecha;

- (ii) No deberá haber ningún evento de incumplimiento prospectivo ni un evento de incumplimiento, que haya ocurrido y continúe, de conformidad con la deuda garantizada (incluidas las Notas Existentes y cualquier otra deuda adicional futura);
- (iii) No deberá haber ningún déficit en las cuentas de la reserva del servicio de deuda mantenidas de conformidad con las Notas Existentes y cualquier otro acuerdo celebrado con respecto a la deuda adicional; y
- (iv) El pago restringido deberá estar permitido y deberá satisfacer todos los requisitos de la deuda garantizada que sea contraída por el Fideicomiso Emisor TUA (incluidas las Notas Existentes y cualquier deuda adicional futura) en relación a los pagos restringidos.

Tras la transferencia de cualquier cantidad desde el Fideicomiso de Garantía TUA al Fideicomiso Emisor TUA, dichos montos dejan de ser parte de la Garantía y posteriormente son transferidos el Fideicomiso Emisor TUA a los Patrocinadores, tal y como se indica en la siguiente tabla. Por lo tanto, los Patrocinadores (y el Fideicomiso Emisor TUA) recibirán cualquier pago restringido de estos ingresos, únicamente después de que se hayan pagado todos el gastos financieros adeudados y las otras condiciones hayan sido cumplidas:



Flujo Distribuible para el capital de GACM

A continuación se incluye, para fines ilustrativos, un ejemplo de cálculo del Flujo Distribuible con base en cifras de los Estados Financieros Consolidados Auditados de GACM de los periodos 2016 y 2017. No obstante lo anterior, el monto de Flujo Distribuible para el capital de GACM podrá diferir materialmente de los montos estimados para dichos periodos.

	Año terminado el 31 de diciembre,	
	2016	2017
	(miles de pesos, exceptuando porcentajes)	
<u>Ingresos totales de operación, excluyendo TUA (ITO)</u>		
Ingresos por servicios aeronáuticos, <i>excluyendo</i>	1,120.1	1,267.1
Ingresos de TUA		
Ingresos por servicios no aeronáuticos	3,003.5	3,389.1
Ingresos totales de operación, <i>excluyendo</i> TUA	4,123.6	4,656.3
(ITO)		
(<i>más</i>)		
<u>Total de excedentes de TUA transferidos del Fideicomiso de Garantía al Fideicomiso 80460 (ETUA)</u>		
Gastos contingentes de los aeropuertos	510.0	552.5
Pagos restringidos	5,651.3	5,158.1
Total de excedentes de TUA transferidos del	6,161.3	5,710.6
Fideicomiso de Garantía al Fideicomiso 80460		
(ETUA)		
(<i>menos</i>)		
<u>Costos de operación y gastos de administración (CO)</u>		
Total de costos de operación y gastos de	7,195.7	9,128.2
administración		
<i>Excluyendo:</i>		
Contraprestación a SCT	643.6	1,070.6
Depreciación y amortización	163.5	527.2
Reserva para cuentas incobrables	239.3	373.3
Honorarios de financiamiento	28.7	228.6
Otros impuestos	69.3	250.7
Comisiones de financiamiento	178.7	95.9
Costos de operación y gastos de administración	5,872.5	6,582.0
(CO)		
(<i>igual a</i>)		
Flujo Distribuible = (ITO+ ETUA - CO)	4,412.4	3,784.9

Durante 2017, el monto estimado de Flujo Distribuible para el Capital de GACM, disminuyó en 14.2%, derivado principalmente de un aumento en los costos de operación y gastos de administración consolidados de GACM, así como de una disminución del total de montos excedentes de TUA.

El aumento de costos de operación y gastos de administración consolidados de GACM se explica principalmente debido a que, durante 2017, dichos costos incluyen un monto estimado de Ps. 1,070.3 millones, correspondientes a los siguientes conceptos (i) rubros emergentes asociados al sismo de septiembre 2017, (ii) diversos trabajos de rehabilitación, reacondicionamiento,

adecuación de áreas y labores de reforzamiento estructural cuya recurrencia no es anual, (iii) trabajos de rehabilitación y supervisión de la pista RL05 del Aeropuerto Existente, así como por erogaciones de GACM con respecto a diversas actividades en relación a la construcción del Nuevo Aeropuerto, mismos que bajo la norma gubernamental se encuentran capitalizados en el activo intangible pero que son ajustado para formar parte de los Costos de Operación y Gastos de Administración del Estado de Resultados de conformidad con los criterios de las NIIF.

Por su parte, la disminución en los excedentes de TUA, se explica en función a que los pagos restringidos (incluyendo gastos contingentes de los aeropuertos) realizados por el Fideicomiso de Garantía TUA disminuyeron en 7.3% de Ps. 6,161.3 millones en 2016 a Ps. 5,710.6 millones en 2017, debido a que el Fideicomiso Emisor TUA llevó a cabo i) en septiembre de 2016, la emisión de Notas Existentes por US \$1,000 millones de notas garantizadas preferentes al 4.250% con vencimiento en 2026 y US\$1,000 millones de notas garantizadas preferentes al 5.500% con vencimiento en 2046, y ii) en septiembre de 2017, la emisión de Notas Existentes por US\$1,000 millones de notas garantizadas preferentes al 3.875% con vencimiento en 2028 y US\$3,000 millones de notas garantizadas preferentes al 5.500% con vencimiento en 2047.

Políticas Contables Críticas

Efectivo Restringido y Equivalentes de Efectivo

El efectivo se encuentra reflejado en un punto por separado en el estado de situación financiera consolidada y se excluye del efectivo y equivalentes de efectivo en el estado de flujos de efectivo. Cuando la disponibilidad de efectivo se encuentre restringida por más de 12 meses, se refleja en el estado de situación financiera como un activo no circulante.

El efectivo restringido y equivalentes de efectivo de GACM consisten en cantidades que deben ser reservadas para servicio de deuda y otras obligaciones, de conformidad con el Fideicomiso de Garantía de la TUA. El efectivo restringido se refleja en los estados de flujo de efectivo en las actividades de financiamiento.

Consolidación

Los Estados Financieros Consolidados Auditados GACM incluyen las cuentas de GACM, así como de sus subsidiarias. Las subsidiarias son sociedades (incluyendo las sociedades estructuradas) sobre las cuales GACM mantiene el control. Para efectos contables, GACM controla cualquier sociedad cuando tenga la capacidad de dirigir y administrar las actividades de negocios relevantes de dichas sociedades y los activos y pasivos a efectos de proporcionarle a los inversionistas dividendos, costos más bajos u otros beneficios económicos. Cuando GACM controla una sociedad, tienen derecho a recibir retornos variables debido al control que ejerce sobre dicha sociedad y GACM tiene la capacidad de afectar dichos retornos mediante dicho control.

De conformidad con la NIIF 10 de los Estados Financieros Consolidados Auditados, GACM controla y consolida la El Fideicomiso Emisor de la TUA y el Fideicomiso de Garantía de la TUA, ya que GACM tiene el poder de participar en la administración de los fondos residuales que son manejados por los fideicomisos anteriormente mencionados, una vez que las reservas y los pagos establecidos en los respectivos contratos de fideicomiso hayan sido pagadas.

Todas las transacciones entre sociedades controladas por GACM, así como sus balances y cualesquier ganancias no consolidadas, fueron eliminadas al preparar los Estados Financieros Consolidados Auditados de GACM. Para efectos de asegurar consistencia con las políticas de GACM, las cantidades reportadas de las subsidiarias han sido modificadas apropiadamente.

Activos Intangibles

El presente punto está compuesto por las Concesiones, bajo las cuales los Concesionarios prestan servicios de construcción y de mejoras a la infraestructura existente, así como servicios de explotación y mantenimiento durante el término de las Concesiones. La contraprestación que reciben los Concesionarios por los servicios de construcción y mejoras a la infraestructura existente se registra como la cantidad del valor justo de dichos servicios. Los Concesionarios clasificaron las Concesiones como activos intangibles ya que, aunque las Concesiones le otorgan a los Concesionarios el derecho de cobrar cierto precio a los usuarios, la facultad de cobrarle a los usuarios depende de las instalaciones de las que hagan uso. Los Concesionarios asumen el riesgo de la demanda ya que no existe un derecho incondicional para cobrar efectivo o cualquier activo financiero.

En el contexto de la Concesión del Aeropuerto Existente, AICM recibió cierta cantidad de activos que ya se encontraban contruidos y operando. Como parte de la Concesión del Nuevo Aeropuerto, GACM, recibió terrenos. Dado que cada uno de dichos activos de infraestructura es necesario para que los Concesionarios cumplan con sus obligaciones bajo las respectivas Concesiones, los activos permanecerán bajo la propiedad del Gobierno Federal y no serán registrados en los Estados Financieros Consolidados Auditados de GACM. Los activos intangibles se originan cuando los Concesionarios construyen o realizan mejoras que representen un aumento en la capacidad productiva, y, a cambio del derecho de cobrarle a los usuarios por el uso de dicha infraestructura, los Concesionarios tienen permitido operar la infraestructura por un periodo fijo posterior a la conclusión de la construcción.

El costo de préstamos específicos y generales que sean directamente atribuibles a la construcción de activos calificados se capitaliza en el periodo de construcción y de preparación para que el activo se encuentre listo para uso.

La capitalización de créditos en moneda extranjera supone generar una pérdida por interés y por tipo de cambio hasta la cantidad de intereses que se generaría por un crédito en moneda nacional.

Las inversiones que se consideran activos intangibles se registran como la cantidad de precio justo por los servicios de construcción y se amortiza de manera lineal por el transcurso de la Concesión o desde la fecha de capitalización de las adiciones o mejoras, tomando en consideración el tiempo restante antes de que concluya la Concesión.

GACM revisa la vida útil de activos intangibles en cada periodo de cierre. Cualesquier cambios a los criterios establecidos se reconocen como cambios en el estimado.

Por razones de flujo de efectivo, una inversión en los activos intangibles se registra como actividades de operación ya que se relaciona con las operaciones comunes y significantes de los negocios de los Concesionarios durante la construcción del Nuevo Aeropuerto.

Pagos anticipados de Clientes

Pagos anticipados de clientes significan las cantidades recibidas por los usuarios de Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos. Éstos se registran como ingreso para el periodo en el cual los servicios se prestan. Los pagos anticipados recibidos se registran como pasivos de corto plazo en los estados financieros se refieren a las cantidades recibidas para garantizar contratos de arrendamientos que se paguen al arrendatario ante la conclusión de dicho contrato de arrendamiento.

Pagos de Contraprestación y Aprovechamientos Presupuestales

Los Concesionarios deberán pagar una Contraprestación por el costo de oportunidad que representa el haber obtenido las Concesiones del Aeropuerto Existente y la Concesión del Nuevo Aeropuerto. En tanto los Concesionarios sean unas empresas de participación estatal mayoritaria, la Contraprestación se cubrirá anualmente de acuerdo con la cantidad que la SCT determine, sujeto a que cuenten con disponibilidad presupuestal en el año que corresponda. Asimismo, de conformidad con lo establecido en el tercer párrafo del Artículo 26 de la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, los Patrocinadores deberán de pagar un Aprovechamiento Presupuestal a la SHCP por el patrimonio invertido en su capital social. Dicho Aprovechamiento Presupuestal será determinado por la SHCP con base en la Legislación Aplicable.

Arrendamientos

La clasificación de los arrendamientos como arrendamientos financieros o arrendamientos operativos depende del contenido de la transacción y no de la forma del contrato.

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos cuando el arrendador retiene una parte importante de los riesgos y beneficios de la propiedad. Los ingresos y gastos relacionados con los arrendamientos operativos se registran en el estado de resultados en el período en que se acumulan. Las cobranzas o pagos realizados respecto de un arrendamiento operativo serán de acuerdo al tratamiento de una cobranza o pago anticipado y se registran en el estado de resultados durante el período de arrendamiento.

Los arrendamientos de GACM se clasifican como arrendamientos operativos porque, como forman parte de la infraestructura autorizada y no pertenecen a GACM, los bienes arrendados no transfieren el riesgo y las recompensas asociadas con la propiedad a GACM. Los arrendamientos de GACM en las diferentes áreas de las terminales del aeropuerto se documentan a través de contratos con rentas fijas mensuales o tarifas basadas en la mayor cantidad de una tarifa mensual mínima o un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario. Los ingresos por arrendamiento operativo se reconocen como ingresos de un servicio no aeronáutico de manera lineal durante la duración del arrendamiento.

GACM no tuvo arrendamientos financieros en 2016 y 2017.

Reconocimiento de Ingresos

Servicios Aeronáuticos.

Los ingresos por Servicios Aeronáuticos se derivan en cargos por pasajeros, cargos por aterrizaje, tarifas de servicio de estacionamiento en plataforma y plataforma de desembarque, servicio de estacionamiento prolongado o por estadía, cargos por pasaje de viajeros, cargos por servicios de inspección de pasajeros y equipaje de mano, cargos por servicios de inspección de equipaje y cargos por servicios generales de aviación (derecho de acceso, baños, rescate y extinción de incendios, servicios sanitarios, emisión de insignias y permisos). Los ingresos del servicio aeronáutico se registran cuando los pasajeros abordan una aeronave que sale del Sistema de Aeropuertos de la Ciudad de México, cuando aterriza una aeronave y cuando se prestan los servicios, según corresponda. La Ley de Aeropuertos regula los servicios y precios aeronáuticos. Los ingresos del Servicio Aeronáutico están sujetos al sistema de regulación de precios aplicable a los aeropuertos.

Servicios No-Aeronáuticos.

Los ingresos por Servicios No Aeronáuticos se derivan de actividades comerciales especificadas en la Ley de Aeropuertos como el arrendamiento de espacio en terminales aeroportuarias, tarifas de acceso a proveedores de servicios complementarios y otros ingresos que se reconocen a medida que surjan. La Ley de Aeropuertos, regula los servicios y precios no aeronáuticos. Actualmente, las instalaciones arrendadas en el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México a aerolíneas y otros arrendatarios comerciales constituyen la fuente de ingresos más importante de los servicios no aeronáuticos. Los ingresos por arrendamiento se devengan mensualmente y se basan en una tarifa mensual mínima o un porcentaje del ingreso mensual del arrendatario

Servicios de Construcción.

Como operadores aeroportuarios, los Concesionarios son requeridos de realizar mejoras en los activos concesionados. Estas mejoras califican como prestación de servicios de construcción o mejoras significativas. Como resultado, los Concesionarios deben reconocer los ingresos del servicio de construcción y los gastos relacionados en función del porcentaje de finalización. Debido a que los Concesionarios contratan a un tercero para proporcionar servicios de construcción, el ingreso por servicios relacionados es el mismo que el valor razonable de los servicios prestados.

Apoyo Financiero del Gobierno

GACM recibe fondos de su accionista, el Gobierno Federal Mexicano, para reembolsar a GACM los gastos operativos relacionados con sueldos, salarios, materiales, suministros básicos y servicios durante la construcción del nuevo aeropuerto. Los reembolsos se reconocen como una disminución en los gastos respectivos en el estado de resultados.

Arreglos fuera del balance

GACM no es parte de ningún acuerdo fuera del balance al 31 de diciembre de 2017.

Revelaciones cuantitativas y cualitativas sobre el riesgo de mercado

GACM se encuentra expuesto al riesgo de mercado por los cambios en las tasas de cambio de divisas.

Riesgo del Tipo de Cambio

El principal riesgo en el tipo de cambio está relacionado con cambios en el valor del peso en relación con el dólar. Históricamente, una porción significativa de los ingresos generados por el Aeropuerto Existente (principalmente derivado de los cargos TUA, tanto nacionales como internacionales) ha estado denominada o vinculada al dólar, aunque dichos ingresos se cobran en pesos con base en la tasa de cambio promedio por mes. En 2016 y 2017, aproximadamente el 64.8% y 64.3%, respectivamente, de los ingresos consolidados de GACM derivados del Aeropuerto Existente (excluyendo ingresos por servicios de construcción y otros ingresos) se originaron de ingresos de TUA del Aeropuerto Existente. Los demás ingresos de GACM están denominados en pesos principalmente. GACM estima que la mayor parte de los costos y gastos consolidados de GACM están denominados en pesos.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2017, el único endeudamiento significativo en moneda extranjera de GACM era el monto pendiente de las Notas Existentes denominadas en dólares que se encuentran respaldadas por cargos por pasajeros denominados en dólares y no tienen recurso a ninguno de los Patrocinadores, sin embargo pueden tener un efecto sobre la cantidad de pagos restringidos distribuibles a GACM, así como las ganancias o pérdidas no monetarias en los ingresos netos de GACM según lo establecido en las NIIF.

En el caso de que GACM contraiga endeudamiento en moneda extranjera en el futuro, las disminuciones en el valor del peso en relación con el dólar aumentarán el costo en pesos para mantener dicho endeudamiento. La depreciación del peso con respecto al dólar también daría lugar a pérdidas de divisas a medida que aumenta el valor en pesos del endeudamiento en moneda extranjera. Al 31 de diciembre de 2017, GACM no tenía ningún contrato de divisas pendiente.

Nuevas Declaraciones Contables

La siguiente es una lista de los nuevos estándares y modificaciones que han sido emitidas por la IASB, pero que aún no son aplicadas, en la preparación de los Estados Financieros Consolidados Auditados. La administración de GACM estima que las nuevas reformas no tendrán un efecto significativo, y actualmente se encuentra evaluando nuevos pronunciamientos.

NIIF 9 “Instrumentos Financieros”; La NIIF 9 reemplaza la guía de la IAS 39. La NIIF 9 conserva, pero simplifica el modelo de medidas mixtas y establece dos categorías de medida principales para los activos financieros: costo amortizado y valor razonable. Esta base para la clasificación depende del modelo de negocio de la entidad y de las características de flujos contractuales de efectivo de los activos financieros.

El nuevo estándar de los instrumentos financieros fue emitido en julio de 2014, cuando la NIIF 9 fue modificada para cambiar la clasificación y reglas de medición y para introducir un nuevo modelo de deterioro. El nuevo modelo de deterioro considera pérdidas esperadas por créditos, las cuales resultan en un reconocimiento oportuno de las pérdidas por créditos. La modificación entró en vigor el 1 de enero de 2018, y podía ser aplicada por adelantado en los periodos de reporte que iniciaron el 1 de febrero de 2015 para los casos siguientes:

- (i) El requerimiento de poseer riesgos de crédito para pasivos financieros;
- (ii) Los requerimientos de clasificación y medida de los activos financieros;
- (iii) Clasificación y medida de los activos financieros y pasivos; o,
- (iv) Requerimientos de clasificación y medida de los activos financieros, los pasivos y contabilidad de cobertura.

La administración de GACM ha analizado el nuevo estándar y considera que el mayor efecto será la determinación del deterioro de cuentas por cobrar. La administración de GACM se encuentra en proceso de determinar los efectos que tendría el aplicar el nuevo estándar, pero no espera ningún efecto material.

NIIF 15, “Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes”: El IASB emitió un nuevo estándar para los ingresos derivados de contratos con clientes en mayo de 2014, el cual fue modificado en julio de 2014. El principio básico de la NIIF 15 es que una sociedad reconoce el ingreso de representar la transferencia de bienes o servicios al cliente, como el monto a la cual dicha sociedad espera intercambiar dichos bienes y servicios. Esta cantidad se determina a través de un modelo de 5 pasos:

- (i) Identificar el contrato con el cliente;
- (ii) Identificar las obligaciones del contrato;
- (iii) Determinar el precio de la transacción;
- (iv) Asignar un precio de transferencia a cada obligación que esté especificada en el contrato; y,
- (v) Reconocer el ingreso cuando la sociedad cumpla con sus respectivas obligaciones. Este acercamiento depende de los hechos y circunstancias especificados en el contrato y requiere del uso de una opinión profesional.

El nuevo estándar entró en vigor el 1 de enero de 2018. Se permitía la aplicación anticipada. Debido a la naturaleza del negocio y con base en el análisis de impacto, la administración de GACM no espera que el nuevo estándar tenga impactos materiales y está trabajando en la adopción del nuevo estándar.

NIIF 16, “Arrendamientos”. La IASB emitió un nuevo estándar para la contabilidad de arrendamientos, el 1 de enero de 2016. Este estándar reemplazará al IAS 17 vigente, que clasifica a los arrendamientos como arrendamientos financieros o arrendamientos operativos. La IAS 17 identifica a los arrendamientos como financieros cuando los riesgos y los beneficios de un activo se transfieren, e identifica a los otros como arrendamientos operativos. La NIIF 16 elimina la clasificación de arrendamientos como financieros u operativos. En cambio, la NIIF 16 requiere el reconocimiento de un pasivo mediante el reflejo de pagos futuros y el reconocimiento del “derecho de uso” de un activo en la mayoría de los arrendamientos. LA IASB ha incluido ciertas excepciones para los arrendamientos de corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor, los cuales no se rigen por la NIIF 16.

El efecto más significativo de este nuevo estándar se refleja en el aumento de los activos y pasivos de arrendamiento, lo cual afecta la depreciación de los activos y el financiamiento de gastos por pasivos reconocidos en el estado de resultados y reduce los gastos relativos a los arrendamientos que anteriormente se clasificaban como operativos. El flujo operativo de efectivo será mayor desde que los pagos en efectivo realizados sobre la porción principal de pasivos se clasifiquen como actividades de financiamiento. La entrada en vigor surtirá efectos el 1 de enero de 2019, y la adopción anticipada se permite si se adopta la NIIF 15 también. La administración de GACM se encuentra cuantificando los efectos potenciales que podría significar la aplicación de este estándar.

17. EL MARCO REGULATORIO MEXICANO

Leyes y Reglamentos Aplicables a la Industria Aeronáutica en México

Las siguientes son las principales leyes, reglamentos e instrumentos que rigen nuestro negocio y la operación del Aeropuerto Existente y serán aplicables al Nuevo Aeropuerto:

Leyes

- Ley de Instituciones de Crédito, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de julio de 1990;
- Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de agosto de 1932;
- Ley de Aeropuertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1995;
- Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2004;
- Ley Federal de las Entidades Paraestatales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de mayo de 1986;
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de marzo de 2006;
- Ley General de Responsabilidades Administrativas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de julio de 2016;
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976;
- Ley General de Sociedades Mercantiles, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de agosto de 1934;
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos, y Servicios del Sector Público, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 2000;
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 2000;
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de mayo de 2016;
- Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de diciembre de 2002;

- Ley Federal de Deuda Pública, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1976;
- Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940;
- Ley Federal del Trabajo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de abril de 1970;
- Ley del Impuesto al Valor Agregado, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1978;
- Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995;
- Ley del Impuesto sobre la Renta, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 2013;
- Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de mayo de 2014;
- Ley General de Contabilidad Gubernamental, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2008; y
- Ley del Mercado de Valores, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 2005.

Códigos

- Código Civil Federal; y
- Código de Comercio.

Reglamentos

- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos, y Servicios del Sector Público, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de julio de 2010;
- Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de febrero de 2000;
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 1998;
- Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de julio de 2010;

- Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de octubre de 2007;
- Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1990;
- Reglamento de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2003; y
- Reglamento de la Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de junio de 2003.

Otros Instrumentos

- Concesión del Aeropuerto Existente y la Concesión del Nuevo Aeropuerto;
- Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Instituciones de Crédito, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 2 de diciembre de 2005;
- Disposiciones de Carácter General a que se refiere el artículo 115 de la Ley de Instituciones de Crédito, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 20 de abril de 2009; y
- Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a otros Participantes del Mercado de Valores, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003.

La Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y su Reglamento ofrece un marco general para la formación y operación de fideicomisos privados en México. De conformidad con la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, un fideicomiso es un contrato por el que el fideicomitente aporta a una institución financiera constituida legalmente en México, en calidad de fiduciario, la propiedad o el dominio de bienes o derechos, con una finalidad determinada y lícita, encomendando la realización de tales fines al fiduciario actuando conforme a sus deberes fiduciarios. Los bienes o derechos aportados a un fideicomiso únicamente pueden ser ejercidos con respecto a los derechos y actos que se contemplan específicamente en su objeto contractual. El fideicomisario del fideicomiso tendrá los derechos establecidos en el fideicomiso, y el derecho a exigir el cumplimiento del fideicomiso al fiduciario.

La Ley Federal de Entidades Paraestatales y su Reglamentos regulan la organización, las funciones y el control de las entidades gubernamentales de México, incluidas las empresas de participación estatal mayoritaria. Los Concesionarios son entidades de participación estatal mayoritaria que pertenecen a la administración pública federal regulados por el marco jurídico general previsto en la Ley General de Sociedades Mercantiles, y las entidades gubernamentales por las disposiciones establecidas en la Ley Federal de Entidades Paraestatales y sus reglamentos.

La Ley de Aeropuertos y su Reglamento establecen el marco general que regula la construcción, la operación, el mantenimiento y el desarrollo de las instalaciones aeroportuarias mexicanas. La intención declarada de la Ley de Aeropuertos es promover la expansión, el desarrollo y la modernización de la infraestructura aeroportuaria de México mediante el fomento de la inversión y la competencia. De conformidad con la Ley de Aeropuertos, se requiere una concesión otorgada por la SCT para construir, operar, mantener o desarrollar un aeropuerto de servicio público en México. Una concesión generalmente debe ser otorgada con arreglo a un proceso de licitación pública, a excepción de: (i) las concesiones otorgadas a (a) las entidades de “la administración pública federal” tal como se define en la legislación mexicana y (b) las empresas cuyo principal accionista sea un gobierno estatal o municipal; (ii) concesiones otorgadas a operadores de aeropuertos privados (que hayan operado de forma privada durante cinco o más años) que deseen operar sus instalaciones como aeropuertos de servicio público; y (iii) concesiones complementarias otorgadas a concesionarios existentes. Las concesiones complementarias únicamente pueden ser otorgadas de conformidad con ciertas circunstancias limitadas, como cuando un concesionario existente puede demostrar, entre otras cosas, que la adjudicación de la concesión complementaria es necesaria para satisfacer la demanda de pasajeros. Debido a que AICM y GACM son empresas de participación estatal mayoritaria y se consideran entidades de la administración pública federal, las Concesiones fueron otorgadas sin un proceso de licitación pública, con la autorización de la Comisión Federal de Competencia Económica de México y, en el caso de la Concesión del Nuevo Aeropuerto, con la autorización del AICM. De acuerdo con la Ley de Aeropuertos, el AICM renunció a un derecho de preferencia otorgado en virtud de la Concesión del Aeropuerto Existente para solicitar la concesión para operar el Nuevo Aeropuerto, permitiendo que GACM obtenga la concesión.

Asimismo, conforme a la Ley de Aeropuertos y la Ley General de Bienes Nacionales, las concesiones de aeropuertos se podrán dar por terminadas por causas de utilidad, de interés público o de seguridad nacional, mediante el rescate de las mismas en caso de bienes del dominio público. En caso de rescate, se seguirá el procedimiento establecido en la Ley General de Bienes Nacionales y se deberá proceder a la indemnización correspondiente.

El 17 de febrero de 2000, se publicó el Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Creemos que el Aeropuerto Existente está cumpliendo actualmente con los principales requerimientos de la Ley de Aeropuertos y su reglamento. Sin embargo, si el Aeropuerto Existente o el Nuevo Aeropuerto no cumplen con estas normas, tales violaciones podrían resultar en multas u otras sanciones que impone la SCT, y ciertas violaciones podrían resultar en la terminación de las Concesiones si se producen tres o más veces.

La Ley General de Bienes Nacionales, entre otras cosas, establece la normativa relativa a las concesiones sobre bienes inmuebles de dominio público, incluyendo el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto.

El 20 de febrero de 2014, un proyecto de ley de la nueva Ley Federal de Competencia Económica fue presentado a la Cámara de Diputados de México en apoyo y como resultado de ciertas reformas a la Constitución de México aprobadas en 2013. El proyecto de ley fue promulgado y publicado el 23 de mayo de 2014. La nueva ley otorga facultades más amplias a la Comisión Federal de Competencia, incluyendo el poder de regular las instalaciones esenciales, ordenar la venta de activos y eliminar barreras de competencia con el fin de promover el acceso al mercado. La nueva

ley también establece cambios importantes en relación con las fusiones y conductas anticompetitivas, aumenta las responsabilidades por violaciones de la ley, aumenta la cantidad de las multas que pueden ser impuestas por violaciones de la ley, y limita la disponibilidad de defensas legales en contra de la aplicación de la ley.

Si la Comisión Federal de Competencia determina que un servicio o producto específico es esencial, tiene la capacidad de regular las condiciones de acceso, precios, tarifas o condiciones técnicas de o en relación con el servicio o producto en cuestión. A partir de esta fecha, la Comisión Federal de Competencia no ha hecho ninguna determinación de que los servicios prestados por el Aeropuerto Existente son esenciales.

El 26 de enero de 2015, se publicó y promulgó una reforma a la Ley de Aeropuertos de México. Entre otras cuestiones, la reforma incluye disposiciones que tienen la intención de crear un mercado competitivo para los proveedores de servicios complementarios. Con este fin, la reforma establece que un concesionario no puede limitar el número de prestadores de servicios complementarios en su aeropuerto, excepto en los casos en los que el espacio, la eficiencia y/u seguridad justifican tal limitación. Si un concesionario niega la entrada a cualquier proveedor de servicios complementarios, el proveedor de servicios puede presentar una queja ante la SCT.

En nuestro carácter de fiduciario del Fideicomiso, nuestra organización y funciones se rigen por la Ley de Instituciones de Crédito y la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito. No somos un fideicomiso público (gubernamental) sujeto a la Ley Federal de Entidades Paraestatales de las, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, o la Ley General de Deuda Pública, entre otras, aplicables a los fideicomisos públicos mexicanos. El patrimonio del Fideicomiso se compone de fondos privados y de acuerdo con nuestro objeto, no tenemos permitido cobrar, gestionar, administrar o mantener los fondos públicos previstos en la Ley de Ingresos de la Federación.

Función de la SCT

La SCT es la secretaría a cargo de los aeropuertos en México y está autorizada por la Ley de Aeropuertos para llevar a cabo las siguientes funciones:

- Planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil;
- Construir, administrar, operar y explotar aeropuertos y prestar los servicios, cuando así lo requiera el interés público;
- Otorgar concesiones y permisos, así como autorizaciones para la construcción, administración y explotación de aeropuertos; así como verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación, terminación, revocación;
- Establecer las reglas de tránsito aéreo y las bases generales para la fijación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves;

- Fijar las bases para la prestación eficiente, competitiva y no discriminatoria de los servicios, así como establecer las condiciones mínimas de operación con las que deberán contar los aeropuertos según su naturaleza y categorías;
- Establecer las normas básicas de seguridad en los aeropuertos;
- Disponer el cierre parcial o total de aeropuertos, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;
- Vigilar, supervisar, inspeccionar y verificar la operación de los aeropuertos;
- Llevar el Registro Aeronáutico Mexicano, a efecto de incluir las inscripciones relacionadas con aeropuertos;
- Imponer sanciones por el incumplimiento de las normas de la Ley de Aeropuertos y su Reglamento.

Asimismo, de conformidad con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Aeropuertos y la Ley de Aviación Civil, la SCT tiene la obligación de proporcionar el control del tráfico aéreo, asistencia por radio y comunicaciones aeronáuticas en los aeropuertos del país. La SCT ofrece estos servicios a través de SENEAM, la autoridad de control del tráfico aéreo mexicano, que es una división de la SCT y ha proporcionado el control de tráfico aéreo de los aeropuertos de México desde 1978.

Función de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es la principal autoridad regulatoria de la aviación en México y se encarga de orientar, planificar y apoyar las actividades de las empresas de aviación civil públicas y privadas en México. Regula los aeropuertos y las operaciones de vuelo en general, y los problemas económicos que afectan el transporte aéreo, incluidas las cuestiones relativas a la seguridad aérea, certificación, seguros, protección del consumidor y prácticas de competencia.

Las Concesiones

De conformidad con lo establecido en la Ley de Aeropuertos, la Concesión del Aeropuerto Existente tiene una vigencia inicial de 50 años, contados a partir del 1 de noviembre de 1998. La Concesión del Nuevo Aeropuerto tiene una vigencia inicial de 50 años, contados a partir de la fecha en la que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones comerciales. La vigencia inicial de las Concesiones puede renovarse en uno o más plazos por un máximo de 50 años, sujeto a la aceptación por parte de los Concesionarios respecto de las nuevas condiciones impuestas por la SCT.

Durante la vigencia de las Concesiones, los Concesionarios se obligan, respectivamente, a: (i) operar, mantener y desarrollar el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto y llevar a cabo trabajos de construcción necesarios con el fin de prestar los Servicios Aeronáuticos y Servicios No Aeronáuticos de conformidad con lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento; y (ii) utilizar y explotar los bienes que componen el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto de conformidad con lo establecido en las Concesiones (que consiste en bienes inmuebles y mejoras

al aeropuerto, pero excluyen bienes usados en relación con el suministro y almacenamiento de combustible). Estos activos son bienes del dominio público, de conformidad con la Ley General de Bienes Nacionales. Al término de las Concesiones, los activos se revertirán automáticamente al Gobierno Federal.

Los Concesionarios tienen la obligación de proporcionar seguridad en los aeropuertos. Si el orden público o la seguridad nacional están en peligro, las autoridades federales competentes están autorizadas a actuar para proteger la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la carga, el correo, las instalaciones y los equipos del aeropuerto.

Asimismo, los Concesionarios y/o cualquier tercero que preste servicios en el Aeropuerto Existente y en su caso, el Nuevo Aeropuerto están obligados a contratar seguros específicos que cubran riesgos, tales como daños a personas y bienes en el Aeropuerto Existente y en su caso, el Nuevo Aeropuerto, en cada caso, según lo especificado por la SCT.

Los Concesionarios son responsables ante la SCT del cumplimiento de todas las obligaciones en virtud de sus respectivas Concesiones. Cada uno de los Concesionarios es responsable del cumplimiento de las obligaciones establecidas en su Concesión, incluidas las obligaciones derivadas de los contratos con terceros, así como de cualquier daño que se ocasione a los bienes del dominio público y a los usuarios del aeropuerto.

Los derechos de los Concesionarios en virtud de las Concesiones pueden estar sujetos a un gravamen únicamente con la aprobación de la SCT. Ningunos gravámenes aprobados por la SCT podrán permitir que el beneficiario de dicho gravamen se convierta en concesionario.

Los Concesionarios no podrán ceder sus derechos u obligaciones otorgados conforme a las Concesiones, sin la previa autorización de la SCT.

Reubicación de aeropuertos

El otorgamiento de concesiones para la administración, operación, explotación y en su caso, construcción de aeropuertos se efectúa mediante licitación pública para lo cual los interesados deberán acreditar su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera y la SCT emitirá su fallo con base en el análisis comparativo de las proposiciones recibidas. No obstante lo anterior, la SCT podrá otorgar concesiones sin sujetarse al proceso de licitación pública cuando por causas de interés público se ordene la reubicación de un aeropuerto, en cuyo caso el concesionario del mismo tendrá derecho a recibir en forma directa la nueva concesión, si cumple con los requisitos establecidos.

Plan Maestro de Desarrollo

De conformidad con lo establecido en las Concesiones, la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los Concesionarios deberán de elaborar un programa maestro de desarrollo, con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional y su interrelación con otros modos de transporte, y lo someterán para aprobación de la SCT, previa opinión que emita la Secretaría de la Defensa Nacional. Dicho programa maestro de desarrollo deberá de describir, entre otras cosas, los planes de construcción y mantenimiento del aeropuerto, y deberá de ser actualizado cada 5 (cinco) años. Una vez aprobado, el programa maestro de

desarrollo se considera que forma parte integrante de las Concesiones. Toda obra mayor de construcción, reconstrucción o ampliación del Aeropuerto, deberá estar contenida en el Programa Maestro de Desarrollo y deberá ser llevada a cabo con estricto apego a un proyecto ejecutivo previamente aprobado por la SCT.

La información que debe presentarse en el Plan Maestro de Desarrollo incluye:

- Proyecciones de crecimiento del aeropuerto y expectativas de desarrollo,
- Proyecciones de quince años para la demanda de tráfico aéreo (incluyendo pasajeros, carga y operaciones),
- Programas de construcción, conservación, mantenimiento, expansión y modernización de la infraestructura, instalaciones y equipos,
- Programa de inversión detallado de cinco años e inversiones importantes planeadas para los siguientes diez años,
- Probables fuentes de financiamiento,
- Planes descriptivos del aeropuerto, y
- Medidas de protección del medio ambiente.

Las Concesiones establecen que los Concesionarios contrate consultores independientes reconocidos para realizar encuestas entre los usuarios del aeropuerto con respecto a los estándares de calidad actuales y esperados, y preparar las proyecciones de tráfico aéreo y los requerimientos de inversión. El concesionario debe presentar un proyecto del Plan Maestro de Desarrollo al Comité de Operaciones y Horarios para su revisión y comentarios. Además, el concesionario debe entregar el Plan Maestro de Desarrollo a la SCT antes del vencimiento del plazo de cinco años. La SCT podrá solicitar información o aclaración adicional, así como solicitar comentarios adicionales a los usuarios del aeropuerto.

Los cambios en un Plan Maestro de Desarrollo y el programa de inversión requieren de la aprobación de la SCT, a excepción de las reparaciones de emergencia y obras menores que no afectan negativamente a las operaciones de un aeropuerto. El Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Existente para el periodo 2017 a 2021 fue aprobado por la Oficina de Aviación Civil de México de SCT.

Estructura de Propiedad

La Concesión del Nuevo Aeropuerto obliga a GACM a seguir siendo una empresa con participación estatal mayoritaria durante la vigencia de la Concesión del Nuevo Aeropuerto. A su vez, la Concesión del Aeropuerto Existente obliga al Nuevo Desarrollador a mantener por lo menos una participación directa del 51.0% en el AICM durante la vigencia de la Concesión del Aeropuerto Existente. El incumplimiento de estas obligaciones constituye una causa de revocación conforme a la Concesión de que se trate.

Cualquier adquisición por el AICM o GACM de cualquier concesión de aeropuertos o de una participación del 30.0% o más de cualquier otra concesionaria, requiere el consentimiento de la Comisión Federal de Competencia, además de los umbrales aplicables que figuran en la Ley Federal de Competencia Económica.

Las aerolíneas tienen prohibido por la Ley de Aeropuertos, el controlar o ser dueño de un 5.0% o más de las acciones de un concesionario de aeropuerto. Asimismo, AICM y GACM tienen prohibido adquirir el 5.0% o más de las acciones de cualquier compañía aérea.

Los gobiernos extranjeros, actuando en su capacidad soberana, no pueden ser dueños de participaciones directas o indirectas en un concesionario de aeropuerto.

Aprovechamientos Presupuestales

De conformidad con lo establecido en el tercer párrafo del Artículo 26 de la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, los Patrocinadores deberán de pagar un Aprovechamiento Presupuestal a la SHCP por el patrimonio invertido en su capital social. Dicho Aprovechamiento Presupuestal será determinado por la SHCP con base en la Legislación Aplicable.

Dicho concepto no incluye la cantidad que GACM o AICM deban pagar a la SCT por concepto de Contraprestación al Gobierno Federal bajo las Concesiones de las que son titulares.

Contraprestación

De conformidad con los títulos de concesión del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto, los Patrocinadores deberán pagar una contraprestación a SCT como contraprestación por la explotación de las Concesiones. Mientras los Patrocinadores continúen siendo empresas de participación estatal mayoritaria, la Contraprestación se pagará anualmente con base en el monto determinado por la SCT, sujeto a la disponibilidad del presupuesto de los Patrocinadores en el año correspondiente. La Contraprestación, salvo que se derive de contraprestación por la cesión onerosa de TUA, debe ser determinada y pagada una vez que se hayan cubierto los gastos operativos, impuestos y pagos a ASA, y una vez que se hayan cumplido con las obligaciones relacionadas con las Acciones P, es decir cualquier monto de Contraprestación será excluido para efectos del cálculo de Flujo Distribuible y será pagado de forma que no afecte negativamente las Distribuciones de Capital. A la fecha, los montos de la Contraprestación han sido determinados en forma anual por los Patrocinadores y SCT en función de los excedentes de operación del Aeropuerto Existente, así como en función de los recursos netos derivados de los financiamientos contratados por el Fideicomiso Emisor TUA. Para los ejercicios 2018 y 2019, SCT continuará determinando los montos de Contraprestación en la misma forma en que lo ha hecho hasta la fecha, salvo en el caso en que ocurra una causa de amortización obligatoria.

Sanciones, Terminación y Revocación de la Concesión y los Activos Concesionados

La Ley de Aeropuertos establece que se pueden imponer sanciones de hasta 200,000 veces la unidad de medida y actualización (“UMA”) por incumplimientos a los términos de la concesión. Al 31 de diciembre de 2017, el valor de la UMA fue de Ps.75.49. Como resultado, la sanción

máxima a dicha fecha pudo haber sido de Ps.15,098,000 millones (US\$297,965,069 millones). A la fecha de este Prospecto de colocación, no se ha impuesto sanción alguna al AICM.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos y de conformidad con las Concesiones, se puede dar por terminada una concesión en caso que se materialice cualquiera de los siguientes supuestos:

- Vencimiento de su vigencia;
- Renuncia del concesionario;
- Revocación de la concesión por la SCT;
- Rescate de los bienes del dominio público que son objeto de la concesión (principalmente inmuebles, mejoras y otra infraestructura);
- Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión, salvo causa de fuerza mayor;
- Disolución, liquidación o quiebra del concesionario.

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

Son causas de revocación de una concesión por la SCT, las siguientes:

- No iniciar la administración, operación, explotación o, en su caso, construcción del aeródromo civil, en los plazos que al efecto se establezcan en el título de concesión;
- No mantener vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aeropuertos de México;
- Ceder, gravar, transferir o enajenar la concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a la misma, en contravención a lo dispuesto en la Ley de Aeropuertos de México;
- Alterar la naturaleza o condiciones de los aeródromos civiles establecidas en el título de concesión, sin autorización de la SCT;
- Consentir el uso del aeródromo civil a cualquier aeronave que no cumpla con los requisitos de la Ley de Aviación Civil, o no haya sido autorizada por quien controla la navegación aérea, o que su acción u omisión dolosa contribuya a la comisión de algún delito;
- Con conocimiento designar o mantener a un Director General o miembro del consejo de un concesionario que no esté calificado para desempeñar sus funciones conforme a la Ley de Aeropuertos de México como resultado de haber violado las leyes penales;
- Contravenir las disposiciones en materia de seguridad en los aeródromos civiles, establecidas en la Ley de Aeropuertos de México y otros ordenamientos aplicables;

- Si el concesionario tiene más del 49% de inversión extranjera en su capital social;
- Interrumpir, total o parcialmente, la operación del aeródromo civil o la prestación de los Servicios Aeronáuticos o Complementarios, sin causa justificada;
- No cumplir con las obligaciones de conservación y mantenimiento del aeródromo civil;
- Prestar servicios distintos a los que le son permitidos;
- No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios por el concesionario o un tercero;
- Aplicar tarifas y precios que excedan a los registrados con la SCT, en su caso, sujetos a regulación;
- Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello, así como la de autoridades que ejerzan atribuciones dentro del aeródromo civil;
- Limitar el número de proveedores de servicios complementarios o negar su funcionamiento a través de actos de simulación, por motivos distintos a los establecidos en la Ley de Aeropuertos de México; o
- Incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aeropuertos de México, su Reglamento y en el título de concesión.

La SCT tiene derecho a revocar una concesión sin previo aviso como resultado de las primeras seis causas descritas anteriormente. En los otros casos, una concesión puede ser revocada como consecuencia de una violación, únicamente si se han impuesto sanciones al menos tres veces con respecto a la misma violación en un periodo de cinco años.

De acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales, el patrimonio nacional de México se compone de bienes del dominio público y del dominio privado de la federación. Las áreas superficiales del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto y las mejoras en tales espacios se consideran bienes del dominio público de la federación.

Una concesión que involucre bienes del dominio público puede ser rescatada por el Gobierno de México antes del vencimiento de la concesión, cuando se considere necesario para el interés público. A cambio, el Gobierno Federal está obligado a pagar una indemnización, teniendo en cuenta las inversiones realizadas y la depreciación de los activos correspondientes. A raíz de una declaración de rescate, los bienes que fueron objeto de la concesión se devuelven automáticamente al Gobierno Federal.

En caso de desastre natural, guerra, grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa del Aeropuerto Existente o del Nuevo Aeropuerto. Los derechos de requisa pueden ser ejercidos por el Gobierno Federal, siempre y cuando las

circunstancias lo justifiquen. En todos los casos, excepto en caso de guerra internacional, el Gobierno Federal está obligado a indemnizar al AICM o al Nuevo Desarrollador de daños y perjuicios causados por dicha requisa, calculados a su valor real, en el entendido de que si el AICM o el Nuevo Desarrollador impugnan el importe de dicha indemnización, el importe de la indemnización respecto de los daños será fijado por peritos designados por el AICM o el Nuevo Desarrollador y el Gobierno Federal, y el importe de la indemnización con respecto a los perjuicios se calculará tomando en consideración los ingresos netos promedio durante el año inmediatamente anterior a la requisa.

Otorgamiento de Nuevas Concesiones

Se pueden otorgar concesiones a través de un proceso de licitación pública en el cual los interesados deberán demostrar sus capacidades técnicas, jurídicas, administrativas y financieras. La Comisión Federal de Competencia Económica tiene el poder, en determinadas circunstancias, de prohibir la participación de una o varias partes en la licitación, y de cancelar la adjudicación después de que el proceso haya concluido. Además, la SCT puede otorgar concesiones sin un proceso de licitación pública a las siguientes entidades:

- A las partes que tienen permisos para operar aeródromos civiles que pretendan transformar el aeródromo en un aeropuerto, siempre y cuando (i) el cambio propuesto sea consistente con los programas y las políticas de desarrollo aeroportuario nacionales, (ii) el aeródromo civil ha estado en continua operación en los últimos cinco años y (iii) el permisionario cumple con todos los requisitos para la concesión;
- A los concesionarios actuales que pueden requerir un aeropuerto complementario, cuando sea necesario para satisfacer la creciente demanda, siempre y cuando puedan demostrar que (i) es necesario un nuevo aeropuerto para aumentar su capacidad existente, (ii) la operación de ambos aeropuertos por un solo concesionario es más eficiente que otras opciones, y (iii) el concesionario cumple con todos los requisitos de su concesión y cumple con todos los requisitos para la nueva concesión;
- A concesionarios actuales cuando por causas de interés público se ordene la reubicación de un aeropuerto;
- A las entidades de la administración pública federal, tales como el AICM y el Nuevo Desarrollador; y
- Entidades comerciales en las que los gobiernos locales o municipales tienen una mayoría del capital si el objeto social de las entidades es administrar, operar, desarrollar y/o construir aeropuertos.

Naturaleza Jurídica de los Concesionarios

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece las bases de organización de la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal. El Ejecutivo Federal para el ejercicio de sus atribuciones y despacho de los negocios del orden administrativo, se auxiliará de las

siguientes entidades de la Administración Pública Federal, las cuales componen la administración pública paraestatal:

- Organismos descentralizados;
- Empresas de participación estatal, instituciones nacionales de crédito, organizaciones auxiliares nacionales de crédito e instituciones nacionales de seguros y fianzas; y
- Fideicomisos.

Las empresas de participación estatal mayoritaria, son aquellas sociedades de cualquier naturaleza que cumplan con alguno o varios de los siguientes requisitos: (i) que el Gobierno Federal o una o más entidades paraestatales, conjunta o separadamente, aporten o sean propietarios de más del 50% del capital social; (ii) que en la constitución de su capital se hagan figurar títulos representativos de capital social de serie especial que sólo puedan ser suscritas por el Gobierno Federal; o (iii) que al Gobierno Federal le corresponda la facultad de nombrar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración, o bien designar al presidente o director general, o cuando tenga facultades para vetar los acuerdos del Consejo de Administración.

Presupuesto de Egresos de la Federación

El Presupuesto de Egresos de la Federación (“PEF”) constituye el programa anual de gastos. Es el documento que presenta de forma detallada la distribución del gasto público, bajo diferentes tipos de clasificación del presupuesto de egresos, las cuales incluyen la asignación del gasto por entidades e instituciones gubernamentales; su distribución por funciones públicas; por programas; e igualmente, la manera en que se distribuye el gasto por su destino en la adquisición de bienes y servicios necesarios para cumplir las funciones gubernamentales; lo mismo informa sobre la entrega de subsidios y transferencias a otras entidades o agentes económicos. El PEF integra, además, las metas a alcanzar durante el ejercicio del gasto.

El Ejecutivo Federal integra y presenta la propuesta de gasto que, por su parte, elaboran los poderes Legislativo y Judicial, el Instituto Federal Electoral y la Comisión Nacional de los Derechos Humanos; junto con las propuestas que el propio Ejecutivo Federal prepara para cada una de las Secretarías de Estado y entidades paraestatales a su cargo.

A esta propuesta se le denomina Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación y se presenta a la Cámara de Diputados para ser revisada, examinada y aprobada. Dicho Proyecto deberá de ser presentado a partir del 8 de septiembre, y en años de inicio de administración, el 15 de diciembre.

Los presupuestos de las entidades de participación estatal mayoritaria se formularán a partir de sus programas anuales, los cuales contendrán una descripción detallada de sus objetivos, metas y unidades responsables de su ejecución. Los Concesionarios elaborarán su anteproyecto de Presupuesto de acuerdo con las asignaciones de gasto y financiamiento que para estos efectos dicte la SHCP, debiendo ser aprobados, previamente, dichos anteproyectos por el Consejo de Administración de cada uno de los Concesionarios y remitidos a la SHCP a través de la SCT, con el fin de que se integren al Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación, que conforme a la legislación será remitido para su aprobación a la Cámara de Diputados. En el proyecto de

Presupuesto de Egresos se deberán prever, en un capítulo específico, los compromisos plurianuales de gasto que sean autorizados por la SHCP, los cuales se deriven de contratos de obra pública, adquisiciones, arrendamientos y servicios relacionados con los mismos. En estos casos, los compromisos excedentes no cubiertos tendrán preferencia respecto de otras previsiones de gasto, quedando sujetos a la disponibilidad presupuestaria anual.

Los Consejos de Administración de los Concesionarios establecerán los criterios de racionalidad, austeridad y disciplina conforme a los cuales deberán de ejercer su presupuesto autorizado.

Régimen de Contrataciones de los Concesionarios

Los Concesionarios al ser empresas de participación estatal mayoritaria deberán de llevar a cabo todas las contrataciones públicas de conformidad con lo establecido en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.

Dichos ordenamientos contemplan tres procedimientos de contratación por parte de las empresas de participación estatal mayoritaria, las cuales deberán de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y otras circunstancias relevantes:

- a) Licitación pública;
- b) invitación a cuando menos tres personas; o
- c) adjudicación directa.

Los contratos de obras públicas y los servicios relacionados con las mismas, así como las adquisiciones, arrendamientos y servicios se adjudicarán, por regla general, a través de licitaciones públicas, mediante convocatoria pública, para que libremente se presenten proposiciones solventes en sobre cerrado, que será abierto públicamente.

En los procedimientos de contratación deberán establecerse los mismos requisitos y condiciones para todos los licitantes, debiendo las empresas de participación estatal mayoritaria proporcionar a todos los interesados igual acceso a la información relacionada con dichos procedimientos, a fin de evitar favorecer a algún participante.

A los actos del procedimiento de licitación pública e invitación a cuando menos tres personas podrán asistir cualquier persona en calidad de observador, bajo la condición de registrar su asistencia y abstenerse de intervenir en cualquier forma en los mismos.

Previo al inicio de procedimientos de contratación, la empresa de participación estatal mayoritaria deberá realizar una investigación de mercado de la cual se desprendan las condiciones que imperan en el mismo, respecto del bien, arrendamiento o servicio objeto de la contratación, a efecto de buscar las mejores condiciones para el Estado.

En las licitaciones públicas, cuyo monto rebase el equivalente a cinco millones de días de salario mínimo vigente en la Ciudad de México en el caso de adquisiciones, arrendamientos y servicios,

y de diez millones de días de salario mínimo general vigente en la Ciudad de México en el caso de obras públicas y los servicios relacionados con las mismas; y en aquellos casos que determine la Secretaría de la Función Pública atendiendo al impacto que la contratación tenga en los programas sustantivos de las empresas de participación estatal mayoritaria, participarán testigos sociales de conformidad con las reglas establecidas en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento.

Licitación pública

Las licitaciones públicas podrán ser nacionales, internacionales o internacionales abiertas, dependiendo de la nacionalidad de los licitantes. Asimismo, las licitaciones públicas de obras públicas y los servicios relacionados con las mismas deberán solicitar que por lo menos el 30% (treinta por ciento) de mano de obra sea nacional, sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados internacionales.

Convocatoria

La licitación pública inicia con la publicación de la convocatoria en CompraNet y en el Diario Oficial de la Federación, la cual deberá contener (entre otros) los siguientes requisitos:

- La descripción general de la obra o del servicio y el lugar en donde se llevarán a cabo los trabajos, así como los bienes, arrendamientos o servicios y aspectos que la convocante considere necesarios para determinar el objeto y alcance de la contratación;
- La forma en que los licitantes deberán acreditar su existencia legal y personalidad jurídica, para efectos de la suscripción de las proposiciones y, en su caso, firma del contrato;
- La indicación de que no podrán participar las personas que se encuentren imposibilitadas de conformidad con lo establecido en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público;
- Cuando proceda, la indicación de que las personas manifiesten bajo protesta de decir verdad que los estudios, planes o programas que previamente hayan realizado, incluyen supuestos, especificaciones e información verídicos y se ajustan a los requerimientos reales de la obra a ejecutar;
- Cuando proceda, la forma en que los licitantes acreditarán su experiencia y capacidad técnica y financiera que se requiera para participar en la licitación pública, de acuerdo con las características, complejidad y magnitud de los trabajos;
- Criterios específicos para la evaluación de las proposiciones y la adjudicación de los contratos;
- Señalamiento de las causas expresas de desechamiento, que afecten directamente la solvencia de las proposiciones;

- Precisar que será requisito el que los licitantes presenten una declaración de integridad, en la que manifiesten, bajo protesta de decir verdad, que por sí mismos o a través de interpósita persona, se abstendrán de adoptar conductas, para que los servidores públicos de la empresa de participación estatal mayoritaria, induzcan o alteren las evaluaciones de las proposiciones, el resultado del procedimiento, u otros aspectos que otorguen condiciones más ventajosas con relación a los demás licitantes; y
- Los demás requisitos generales que, por las características, complejidad y magnitud de los trabajos, deberán cumplir los interesados, precisando cómo serán utilizados en la evaluación.

Las convocatorias, no podrán establecer requisitos que tengan por objeto o efecto limitar el proceso de competencia y libre concurrencia. Cualquier modificación que la empresa de participación estatal mayoritaria prenda llevar a cabo a la convocatoria, siempre y cuando dicha modificación no tenga por objeto limitar el número de licitantes, se deberá de llevar a cabo a más tardar el séptimo día natural previo al acto de presentación y apertura de proposiciones, debiendo difundir dichas modificaciones en CompraNet, a más tardar el día hábil siguiente a aquél en que se efectúen.

Presentación y Apertura de Propositiones

La entrega de proposiciones se hará en sobre cerrado y cualquier documentación distinta a la propuesta técnica y económica podrá entregarse, dentro o fuera de dicho sobre. En el caso de las proposiciones presentadas a través de CompraNet, los sobres serán generados mediante el uso de tecnologías que resguarden la confidencialidad de la información de tal forma que sean inviolables, conforme a las disposiciones técnicas que al efecto se emitan. Los licitantes sólo podrán presentar una proposición; iniciado el acto de presentación y apertura de proposiciones, las ya presentadas no podrán ser retiradas o dejarse sin efecto por los licitantes.

Una vez recibidas las proposiciones en sobre cerrado, se procederá a su apertura, haciéndose constar la documentación presentada, sin que ello implique la evaluación de su contenido;

Evaluación de las Propositiones

Las empresas de participación estatal mayoritaria para hacer la evaluación de las proposiciones, deberán verificar que las mismas cumplan con los requisitos solicitados en la convocatoria a la licitación pública, para tal efecto, la convocante deberá establecer los procedimientos y los criterios claros y detallados para determinar la solvencia de las proposiciones, dependiendo de las características, complejidad y magnitud de los trabajos por realizar.

Atendiendo a las características de cada obra o servicio, se podrá determinar la conveniencia de utilizar el mecanismo de puntos y porcentajes para evaluar las proposiciones. Se utilizará el criterio de evaluación binario, mediante el cual se adjudicará a quien cumpla los requisitos establecidos por la convocante y oferte el precio más bajo, será aplicable cuando no sea posible utilizar los criterios de puntos y porcentajes o de costo beneficio. Cuando las empresas de participación estatal mayoritaria requieran obtener bienes, arrendamientos o servicios que conlleven el uso de características de alta especialidad técnica o de innovación tecnología, deberán utilizar el criterio de evaluación de puntos y porcentajes o de costo beneficio.

Una vez hecha la evaluación de las proposiciones, el contrato se adjudicará de entre los licitantes, a aquél cuya proposición resulte solvente porque reúne, conforme a los criterios de adjudicación establecidos en la convocatoria a la licitación pública, las condiciones legales, técnicas y económicas requeridas por la convocante, y por tanto garantiza el cumplimiento de las obligaciones respectivas.

Si resultare que dos o más proposiciones son solventes porque satisfacen la totalidad de los requerimientos solicitados por la convocante, el contrato se adjudicará a quien presente la proposición que asegure las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

En las licitaciones públicas que cuenten con la participación de un testigo social, éste invariablemente deberá ser invitado a la evaluación de las proposiciones. Igualmente será convocado un representante del órgano interno de control de la empresa de participación estatal mayoritaria.

Fallo

La licitación pública concluye con la emisión del fallo y la firma del contrato o, en su caso, con la cancelación del procedimiento respectivo.

El fallo que al efecto emita la empresa de participación estatal mayoritaria, deberá (entre otros requisitos) los siguientes:

- La relación de licitantes cuyas proposiciones se desecharon, expresando todas las razones legales, técnicas o económicas que sustentan tal determinación e indicando los puntos de la convocatoria que en cada caso se incumpla;
- La relación de licitantes cuyas proposiciones resultaron solventes, describiendo en lo general dichas proposiciones;
- En caso de que se determine que el precio de una proposición no es aceptable o no es conveniente, se deberá anexar copia de la investigación de precios realizada o del cálculo correspondiente;
- Nombre del licitante a quien se adjudica el contrato, indicando las razones que motivaron la adjudicación, de acuerdo a los criterios previstos en la convocatoria, así como el monto total de la proposición;

En caso de que se declare desierta la licitación pública, se señalarán en el fallo las razones que lo motivaron.

Invitación a cuando menos tres personas y adjudicación directa

La empresa de participación estatal mayoritaria, bajo su responsabilidad, podrá optar por no llevar a cabo el procedimiento de licitación pública y celebrar contratos a través de los procedimientos de invitación a cuando menos tres personas o adjudicación directa, siempre y cuando dicha

selección se funde y motive en criterios de economía, eficacia, eficiencia, imparcialidad, honradez y transparencia que resulten procedentes para obtener las mejores condiciones para el Estado.

El acreditamiento del o los criterios en los que se funde y motive; así como la justificación de las razones en las que se sustente el ejercicio de la opción, deberán constar por escrito y ser firmado por el titular del área responsable de la ejecución de los trabajos o requirente de los bienes o servicios.

Se podrá llevar a cabo la contratación de obras públicas o servicios relacionados con las mismas, así como adquisiciones, arrendamientos y servicios, sin sujetarse al procedimiento de licitación pública, a través de invitación a cuando menos tres personas o adjudicación directa, siempre y cuando y de entre otros supuestos:

- No existan bienes o servicios alternativos o sustitutos técnicamente razonables, o bien, que en el mercado sólo existe un posible oferente, o se trate de una persona que posee la titularidad o el licenciamiento exclusivo de patentes, derechos de autor, u otros derechos exclusivos, o por tratarse de obras de arte;
- Peligro o se altere el orden social, la economía, los servicios públicos, la salubridad, la seguridad o el ambiente de alguna zona o región del país como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor;
- Existan circunstancias que puedan provocar pérdidas o costos adicionales importantes, debidamente justificados;
- Se realicen con fines exclusivamente militares o para la armada, o su contratación mediante licitación pública ponga en riesgo la seguridad nacional o la seguridad pública, en los términos de las leyes de la materia;
- Derivado de caso fortuito o fuerza mayor, no sea posible ejecutar los trabajos e obtener bienes o servicios mediante el procedimiento de licitación pública en el tiempo requerido para atender la eventualidad de que se trate, en este supuesto deberán limitarse a lo estrictamente necesario para afrontarla;
- Se hubiere rescindido el contrato respectivo por causas imputables al contratista que hubiere resultado ganador en una licitación pública;
- Se haya declarado desierta una licitación pública, siempre que se mantengan los requisitos establecidos en la convocatoria a la licitación pública cuyo incumplimiento haya sido considerado como causa de desechamiento porque afecta directamente la solvencia de las proposiciones;
- Existan razones justificadas para la adquisición o arrendamiento de bienes de marca determinada;
- En el caso de obras públicas y servicios relacionados con las mismas, se trate de trabajos de mantenimiento, restauración, reparación y demolición de inmuebles, en los

que no sea posible precisar su alcance, establecer el catálogo de conceptos, cantidades de trabajo, determinar las especificaciones correspondientes o elaborar el programa de ejecución;

- Se trate de servicios de consultorías, asesorías, estudios o investigaciones, debiendo aplicar el procedimiento de invitación a cuando menos tres personas, entre las que se incluirán instituciones públicas y privadas de educación superior y centros públicos de investigación. Únicamente podrá autorizarse la contratación mediante adjudicación directa, cuando la información que se tenga que proporcionar a los licitantes, para la elaboración de su proposición, se encuentre reservada en los términos establecidos en la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental;
- Cuando se acredite la celebración de una alianza estratégica que lleven a cabo las empresas de participación estatal mayoritaria con personas físicas o morales dedicadas a la ingeniería, la investigación y a la transferencia y desarrollo de tecnología, a fin de aplicar las innovaciones tecnológicas en la Infraestructura nacional;
- Se trate de servicios que tengan por objeto elaborar o concluir los estudios, planes o programas necesarios que permitan la realización de la licitación pública para la ejecución de las obras públicas asociadas a proyectos de infraestructura, siempre y cuando el precio de los mismos no sea mayor al 4% (cuatro por ciento) del monto total del proyecto cuya ejecución se pretenda licitar, o bien, al monto de cuarenta millones de pesos, lo que resulte menor, debiéndose adjudicar directamente el contrato respectivo.
- El objeto del contrato sea el diseño y fabricación de un bien que sirva como prototipo para efectuar las pruebas que demuestren su funcionamiento;
- Se trate de equipos especializados, sustancias y materiales de origen químico, físico químico o bioquímico para ser utilizadas en actividades experimentales requeridas en proyectos de investigación científica y desarrollo tecnológico, siempre que dichos proyectos se encuentren autorizados por quien determine el titular de la empresa de participación estatal mayoritaria;

La suma de los montos de los contratos que se adjudiquen sin sujetarse al procedimiento de licitación pública, a través de invitación a cuando menos tres personas o adjudicación directa, no podrán exceder del 30% (treinta por ciento) del presupuesto autorizado a la empresa de participación estatal mayoritaria para realizar obras públicas y servicios relacionados con las mismas; así como adquisiciones, arrendamientos y servicios en cada ejercicio presupuestario. La contratación deberá ajustarse a los límites establecidos en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

Invitación

La invitación a cuando menos tres personas y la adjudicación directa iniciará con la entrega de la primera invitación. La empresa de participación estatal mayoritaria deberá de invitar a personas que cuenten con capacidad de respuesta inmediata, así como con los recursos técnicos, financieros

y demás que sean necesarios, de acuerdo con las características, complejidad y magnitud de los trabajos a ejecutar y que sean necesarios para las llevar a cabo las adquisiciones, arrendamientos y servicios.

En la invitación se indicarán, según las características, complejidad y magnitud de los trabajos, adquisiciones, arrendamientos y servicios, así como los requisitos que sean necesarios para llevarlos a cabo, y así como todos los requisitos que las convocatorias de las licitaciones públicas deben contener.

Presentación y Apertura de Propositiones

El acto de presentación y apertura de proposiciones podrá hacerse sin la presencia de los correspondientes licitantes, pero invariablemente se invitará a un representante del órgano interno de control de la empresa de participación estatal mayoritaria.

Los plazos para la presentación de las proposiciones se fijarán para cada contrato, atendiendo a las características, complejidad y magnitud de los trabajos, y para llevar a cabo la adjudicación correspondiente, se deberá de contar con un mínimo de tres proposiciones.

Evaluación de las Propositiones

Las empresas de participación estatal mayoritaria para hacer la evaluación de las proposiciones, deberán verificar que las mismas cumplan con los requisitos solicitados en la invitación, para tal efecto, la convocante deberá establecer los procedimientos y los criterios claros y detallados para determinar la solvencia de las proposiciones, dependiendo de las características, complejidad y magnitud de los trabajos, adquisiciones, arrendamientos y servicios por realizar.

Atendiendo a las características de cada obra o servicio, se podrá determinar la conveniencia de utilizar el mejor mecanismo para evaluar las proposiciones. Una vez hecha la evaluación de las proposiciones, el contrato se adjudicará de entre los licitantes, a aquél cuya proposición resulte solvente porque reúne, conforme a los criterios de adjudicación establecidos en la invitación, las condiciones legales, técnicas y económicas requeridas por la convocante, y por tanto garantiza el cumplimiento de las obligaciones respectivas.

Fallo

La invitación a cuando menos tres personas concluyen con la emisión del fallo y la firma del contrato o, en su caso, con la cancelación del procedimiento respectivo.

En caso de que se declare desierta la licitación pública, se señalaran en el fallo las razones que lo motivaron.

En el supuesto de que dos procedimientos de invitación a cuando menos tres personas hayan sido declarados desiertos, o bien uno sólo cuando éste derive de una licitación pública declarada desierta, el titular del área responsable de la contratación en la empresa de participación estatal mayoritaria podrá adjudicar directamente el contrato, siempre que se mantengan los requisitos establecidos como causas de desechamiento en el procedimiento anterior.

Los Contratistas una vez que adjudiquen cualquier obra o servicio relacionado con el Proyecto, deberán de celebrar el contrato respectivo y subir la información relativa al procedimiento de contratación a su página de internet, para que esté al alcance del público. Dicha adjudicación se deberá fundar y motivar en criterios de economía, eficacia, eficiencia, imparcialidad, honradez y transparencia que resulten procedentes para obtener las mejores condiciones para el Estado.

Financiamiento

Los programas financieros de las empresas de participación estatal mayoritaria deberán de formularse conforme a los lineamientos generales que establezca la SHCP y deberán de expresar los fondos propios, aportaciones de capital, contratación de créditos con bancos nacionales o extranjeros, o con cualquier otro intermediario financiero así como el apoyo financiero que pueda obtenerse de los proveedores de insumos y servicios y de los suministradores de los bienes de producción.

Todos los créditos que contraten las empresas de participación estatal mayoritaria serán considerados como deuda pública de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Deuda Pública.

Asuntos Ambientales

Las operaciones del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto están reguladas principalmente por las leyes de jurisdicción federal en México en materia ambiental. Sin embargo, las reglas y reglamentos estatales y municipales, así como otros principios y normas, pueden aún ser aplicables en relación con determinadas operaciones específicas.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, (la “Ley Ambiental”), divide las funciones para controlar asuntos ambientales entre la federación, los estados y municipios.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) a través de la Procuraduría Federal de Protección Ambiental (PROFEPA) está a cargo de verificar el cumplimiento de la Ley Ambiental. Dichas leyes son técnicamente respaldadas por sus reglamentos y las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) (reglamentos técnicos emitidos por las autoridades mexicanas en materias específicas) relativas a la protección del medio ambiente y los recursos naturales.

La construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto cumplen con los objetivos de los Principios del Ecuador y las directrices de las Normas de Desempeño del IFC.

Otras leyes ambientales relevantes incluyen: (i) la Ley de Aguas Nacionales y sus Reglamentos, administrados por la Comisión Nacional del Agua, (CNA); y (ii) la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos (Ley de Residuos) y su reglamento; (iii) la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable y su reglamento; (iv) la Ley General de Cambio Climático y su reglamento; y (v) la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental.

La PROFEPA puede iniciar procedimientos administrativos, civiles y penales para atribuir responsabilidad por daños ambientales contra las empresas que violen las leyes ambientales federales, y también tiene el poder de cerrar las instalaciones infractoras en determinadas

circunstancias a través de medidas de seguridad y procedimientos administrativos establecidos en las normas ambientales. Con limitaciones, acciones similares pueden ser tomadas por las agencias locales de cumplimiento ambiental sobre asuntos de su competencia.

Adicionalmente, en julio de 2013 la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental entró en vigor. Esta ley establece un novedoso proceso judicial para reclamar la reparación o compensación de los daños ambientales resultantes de actos u omisiones ilegales, así como imponer sanciones económicas en caso de incurrir en dolo, independientemente de la responsabilidad administrativa civil y penal que puede ser determinada a través de otros procesos.

Con respecto a las operaciones del Aeropuerto Existente, la PROFEPA emitió un certificado de “industria limpia” que pone de manifiesto el cumplimiento de las disposiciones ambientales federales aplicables. Dicho certificado debe ser renovado cada dos años.

Como se explicó anteriormente, el nivel de regulación ambiental en México ha aumentado en los últimos años, y la aplicación de la ley es más estricta. Esperamos que esta tendencia continúe y sea estimulada por acuerdos internacionales entre México y Estados Unidos y/u otros países u organizaciones internacionales. Esto puede resultar en la necesidad de inversiones que no están actualmente previstas en los programas de gastos de capital del Aeropuerto Existente o del Nuevo Aeropuerto.

18. MÉXICO Y LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

Panorama General

Las compañías encargadas de la operación de aeropuertos, se encargan de la prestación de servicios Aeronáuticos y Servicios No Aeronáuticos a las aerolíneas, sus aeronaves y pasajeros.

Los Servicios Aeronáuticos han representado históricamente la fuente principal de ingresos del Aeropuerto Existente. Debido a que los Concesionarios son empresas de participación estatal mayoritaria, las tarifas de dichos servicios son determinadas de forma unilateral por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con la previa opinión de la SCT.

Los ingresos por los Servicios Aeronáuticos se derivan principalmente de los siguientes servicios: TUA, aterrizaje, estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque, estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta, abordadores mecánicos para pasajeros, revisión a los pasajeros y su equipaje de mano y revisión de equipaje facturado, documentado o de bodega y para la aviación general (derecho de acceso, sanitarios, rescate y extinción de incendios, mostradores y bandas para equipaje, servicios sanitarios, expedición de gafetes, permisos para circular en áreas de maniobras, etc.). Los otros ingresos derivan de los Servicios No Aeronáuticos.

Los Servicios No Aeronáuticos se dividen en dos grupos: Servicios Complementarios y Servicios Comerciales. Los ingresos por los Servicios Complementarios se derivan principalmente de los siguientes servicios: rampa (arrastre de aeronaves; recarga y descarga de aguas; limpieza interior; embarque, desembarque y acarreo de equipaje, carga y correo; embarque y desembarque de pasajeros; señaleros y aleros; suministro de energía eléctrica; lubricantes, aire pre acondicionado y avituallamiento, deshielo y anti hielo; despacho de aeronave), tráfico de documentación del pasajero, equipaje, carga y correo, suministro de combustible, seguridad y vigilancia, retiro de aeronaves inutilizadas, mantenimiento y reparación de aeronaves y conexos (servicios de grúa, neutralización de combustible, enfriamiento de frenos, etc.).

Una parte importante de los ingresos del Aeropuerto Existente son sus Servicios Comerciales, los cuales incluyen el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, los estacionamientos y otros servicios. Dichas actividades dependen del tráfico de pasajeros, el gasto de los pasajeros y el diseño de la terminal, entre otros factores. Los ingresos por los Servicios Comerciales también dependen del porcentaje de tráfico de pasajeros internacionales, debido a que muchos de estos los ingresos son generados por compras en tiendas libres de impuestos (*Duty-Free*).

Clasificación de Servicios de los Aeropuertos

De conformidad con lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, la operación de los aeropuertos comprende la prestación de Servicios Aeronáuticos y los Servicios No Aeronáuticos, mediante el aprovechamiento de la infraestructura, instalaciones y equipos de los aeropuertos. Será responsabilidad de los Concesionarios, asegurarse que los aeropuertos cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias

médicas, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención a los pasajeros se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad.

Los servicios de los aeropuertos se dividen en dos categorías:

- **Servicios Aeronáuticos.** Dichos servicios pueden ser prestados directamente por los Concesionarios o por un tercero que haya celebrado un contrato con el Concesionario para prestar tales servicios. Los Servicios Aeronáuticos incluyen: TUA, aterrizaje, estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque, estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta, abordadores mecánicos para pasajeros, revisión a los pasajeros y su equipaje de mano y revisión de equipaje facturado, documentado o de bodega y para la aviación general (derecho de acceso, sanitarios, rescate y extinción de incendios, mostradores y bandas para equipaje, servicios sanitarios, expedición de gafetes, permisos para circular en áreas de maniobras, etc.).
- **Servicios No Aeronáuticos.** Dichos servicios se dividen en Servicios Complementarios y Comerciales.
 1. **Complementarios.** Dichos servicios pueden ser prestados directamente por los Concesionarios, por una aerolínea, o por un tercero que haya celebrado un contrato con el Concesionario para prestar tales servicios. Los Servicios Complementarios incluyen: rampa (arrastre de aeronaves; recarga y descarga de aguas; limpieza interior; embarque, desembarque y acarreo de equipaje, carga y correo; embarque y desembarque de pasajeros; señaleros y aleros; suministro de energía eléctrica; lubricantes, aire pre acondicionado y avituallamiento, deshielo y anti hielo; despacho de aeronave), tráfico de documentación del pasajero, equipaje, carga y correo, suministro de combustible, seguridad y vigilancia, retiro de aeronaves inutilizadas, mantenimiento y reparación de aeronaves y conexos (servicios de grúa, neutralización de combustible, enfriamiento de frenos, etc.). ASA será la encargada de prestar los servicios de almacenamiento, distribución, suministro, succión y abastecimiento de combustible a AICM y una vez que inicie operaciones GACM o las líneas aéreas. En virtud de lo anterior, los Concesionarios, ni ningún tercero podrán prestar los servicios relativos al combustible, hasta en tanto la SCT determine lo contrario.
 2. **Servicios Comerciales.** Dichos servicios pueden ser prestados directamente por los Concesionarios o por un tercero que haya celebrado con el Concesionario un contrato de arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, estacionamientos, entre otros, para prestar tales servicios. Los Servicios Comerciales s servicios incluyen: los servicios que se refieren a la venta de diversos productos y servicios a los usuarios del aeródromo civil y que no son esenciales para la operación del mismo, ni de las aeronaves La Ley de Aeropuertos establece que cualquier tercero que preste Servicios Aeronáuticos y Complementarios, por el hecho de suscribir el contrato respectivo, será responsable solidario con los Concesionarios frente a la SCT, del cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato respectivo.

Todos los terceros que presten Servicios Aeronáuticos y Complementarios deberán ser sociedades mercantiles constituidas con arreglo a la legislación mexicana. Asimismo, los Servicios Aeronáuticos y Complementarios deben ser prestados a todos los usuarios de los aeropuertos de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio, y conforme a las prioridades de turno y horarios establecidas en las reglas de operación de cada aeropuerto.

Los Concesionarios están obligados a permitir el uso y prestar los Servicios Aeronáuticos y Complementarios, en forma prioritaria, a las aeronaves militares, a las aeronaves que apoyen en casos de desastre y a las aeronaves que se encuentren en condiciones de emergencia. En caso fortuito o de fuerza mayor, los Concesionarios podrán suspender la prestación de los Servicios Aeronáuticos con el fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes. En estos casos, reportará de inmediato a la SCT y, en su caso, al Comité de Operación y Horarios, las causas que motivaron tal medida.

Los Servicios Aeronáuticos se prestarán de forma gratuita a las aeronaves militares y a aquellas aeronaves que realicen funciones de seguridad nacional.

Asimismo, el Concesionario deberá de adoptar todas las medidas necesarias para crear un mercado competitivo para los Servicios Complementarios. Un concesionario no puede limitar el número de prestadores de Servicios Complementarios en su aeropuerto, excepto en los casos en los que el espacio, la eficiencia y/o seguridad justifiquen tal limitación. Si un concesionario niega la entrada a cualquier proveedor de Servicios Complementarios, dicho proveedor de servicios puede presentar una queja ante la SCT. La SCT determinará dentro de los 60 (sesenta) días siguientes a la presentación de la demanda si la entrada del prestador de servicios en el aeropuerto debe ser autorizada.

La prestación de los Servicios Comerciales y Complementarios no debe constituir un obstáculo para la prestación de los Servicios Aeronáuticos, ni los Servicios Aeronáuticos a la prestación de los Servicios Comerciales y Complementarios; ni poner en peligro la seguridad del aeropuerto, o la operación de las aeronaves. En caso de que esto ocurra, la SCT ordenará las adecuaciones necesarias. Las áreas que se destinen a la prestación de los Servicios Comerciales serán descritas en el Programa Maestro de Desarrollo o en el programa indicativo de inversiones, según sea el caso, y para modificarlas se requerirá de autorización previa de la SCT.

México y la Ciudad de México

México es uno de los principales destinos turísticos del mundo. En 2016, México se ubicó como el octavo país del mundo en términos de visitantes extranjeros según la Organización Mundial del Turismo, con aproximadamente 35 millones de visitantes. En 2017, llegaron al país 39.3 millones de visitantes, un 12.0% más que en el mismo período de 2016, según la Secretaría de Turismo de México. Dentro de América Latina y el Caribe, México ocupó el primer lugar en 2016 en términos de número de visitantes extranjeros e ingresos por turismo, según la Organización Mundial del Turismo.

La Ciudad de México es la capital y la ciudad más grande de México con una población de 8.9 millones, según el último conteo intercensal realizado por el INEGI en 2015. El área metropolitana

de la Ciudad de México tenía una población aproximada de 21 millones en 2016, lo que representa aproximadamente el 17.6% de la población de México, aproximadamente del mismo tamaño, poblacional, como la ciudad de Nueva York y la ciudad de São Paulo, con aproximadamente 18.6 millones y 21.3 millones de habitantes, respectivamente. Se espera que el área metropolitana de la Ciudad de México aumente su población a 21.3 millones en 2017, según UN World Urbanization Prospects.

Asimismo, la Ciudad de México es en sí misma un importante destino turístico, dado su rico patrimonio cultural que incluye museos de clase mundial, monumentos coloniales y antiguos sitios arqueológicos mesoamericanos. En 2016, la Ciudad de México fue elegida como el destino número 1 para visitar según el New York Times. El área metropolitana de la Ciudad de México alberga 6 sitios del patrimonio mundial de la UNESCO. Según el Ministerio de Turismo de México, aproximadamente 13.10 millones, 13.13 millones y 13.58 millones de turistas visitaron la Ciudad de México en 2014, 2015 y 2016, respectivamente. De enero a octubre de 2017, la Ciudad de México recibió 11.15 millones de visitantes, un aumento de 0.2% con respecto al mismo período en 2016.

La Ciudad de México es uno de los centros económicos más importantes de América Latina. En 2016, la ciudad produjo aproximadamente el 17.0% del PIB del país, según el INEGI. La ciudad alberga la sede de algunas de las compañías y aseguradoras de servicios financieros internacionales más grandes de América Latina, 7 de las 12 corporaciones mexicanas más grandes, incluidas América Móvil, Pemex, CFE, Telcel, Bimbo, Grupo Carso, Teléfonos de México, así como muchas grandes corporaciones multinacionales, con sede en los distritos comerciales de la ciudad de Santa Fe y Reforma. La ciudad también es sede de la BMW.

Entorno Macroeconómico de México

México es una de las economías más grandes de América Latina con un PIB nominal de US\$ 1,046 mil millones en 2016 y un PIB per cápita de US\$17,274.8 según el Banco Mundial, respaldado por un entorno macroeconómico estable durante los últimos 15 años como un resultado de políticas monetarias, fiscales y de deuda conservadoras. La economía mexicana alcanzó tasas de crecimiento real de PIB del 2.3%, 2.6% y 2.3% en 2016, 2015 y 2014, respectivamente. Durante 2017, el Peso mexicano se depreció frente al Dólar, desde un tipo de cambio promedio de Ps. 18.66 en 2016 a Ps. 18.93 en 2017. Al 31 de diciembre de 2017, la tasa de desempleo fue del 3.4%, en comparación con 3.6% del año anterior, de acuerdo con el INEGI. Además, la inflación de México ha disminuido constantemente en los últimos diez años, según el Banco Mundial.

De acuerdo con el The Economist Intelligence Unit, se espera que el crecimiento de México se fortalezca a un ritmo moderado en 2018 y 2019, en 2.1% y 2.4%, respectivamente, respaldado por una saludable demanda doméstica privada y efectos secundarios del mayor crecimiento de Estados Unidos, ya que se espera que los países con una alta exposición al comercio internacional con los Estados Unidos se beneficiarán de su recuperación económica.

Desde el comienzo de su administración en diciembre de 2012, el presidente de México, Enrique Peña Nieto, presentó propuestas al Congreso para implementar cambios sustanciales a las leyes y regulaciones que cubren diferentes sectores y ha implementado cambios significativos en las políticas públicas. El Congreso de la Unión ha aprobado varios de los proyectos de ley, incluidas

las reformas estructurales relacionadas con la energía, las elecciones políticas, el trabajo, las telecomunicaciones, los servicios financieros y los impuestos. El 21 de diciembre de 2013, la constitución de México fue enmendada para permitir a las compañías privadas explorar y explotar los yacimientos de petróleo en México por primera vez desde la expropiación de la industria petrolera en 1938. El 12 de agosto de 2014, la cámara baja del Congreso de México aprobó una serie de leyes secundarias para ayudar a reordenar la industria energética. Si bien se espera que el crecimiento de México continúe en 2017, a medida que se arraigue el efecto de estas importantes reformas estructurales, no hay certeza sobre el impacto de dichos cambios en la economía de México.

Además de las reformas estructurales, se espera que México se beneficie de dinámicas demográficas favorables. México tenía una población estimada de 119.5 millones en 2015, y se espera que aumente un 6.3% para 2020 (en comparación con 3.7% en Brasil y 4.1% en Estados Unidos), de acuerdo con el Consejo Nacional de Población, aproximadamente el 65.8% de la población estará por debajo de la edad de 40 años. El segmento más grande de la población será de 10 a 14 años de edad y se estima que este segmento represente el 8.7% de la población total en 2020.

Descripción de la Industria Aeronáutica en México

El 12 de julio de 1921, la SCT otorgó la primera concesión para el transporte aéreo de pasajeros en México. Antes de junio de 1965, la Oficina Mexicana de Aviación Civil estaba a cargo de la administración, operación y mantenimiento de todos los aeropuertos mexicanos. Más de cuarenta años después de la concesión de la primera concesión, el 12 de junio de 1965, ASA, un organismo gubernamental con sede en el aeropuerto existente, fue creado por decreto presidencial como una empresa de servicios de administración, mantenimiento y operacionales para los 34 aeropuertos existentes en México. La misión de ASA era diseñar, construir y operar infraestructura aeroportuaria, ya que la administración del aeropuerto estaba reservada constitucionalmente para el Gobierno Federal. Como tal, ASA asumió la gestión de todos los aeropuertos mexicanos previamente operados por la Oficina Mexicana de Aviación Civil.

La publicación de la Ley de Aeropuertos de México el 22 de diciembre de 1995 estableció por primera vez la posibilidad de otorgar concesiones privadas para la gestión aeroportuaria. De los 58 aeropuertos administrados por ASA, 35 se ofrecieron al sector privado. Los aeropuertos se agruparon en cuatro entidades regionales, y se constituyó una compañía concesionaria estatal para cada una de ellas: el Grupo Aeroportuario del Pacífico (“GAP”), el Grupo Aeroportuario del Centro Norte (“OMA”), El Grupo del Aeropuerto del Sureste (Grupo Aeroportuario del Sureste) (“ASUR”) y el AICM. ASA mantuvo la responsabilidad de los aeropuertos económicamente menos viables del país.

La apertura del sector aeroportuario mexicano a la inversión privada se implementó como un proceso de dos etapas, donde el control de las entidades concesionarias y el 15% de sus acciones se vendieron inicialmente a un socio estratégico seleccionado a través de una competencia internacional. Cada concesión se formó alrededor de un aeropuerto con un importante papel regional:

- ASUR fue creado el 1 de abril de 1998, como una empresa de participación estatal mayoritaria constituida de conformidad con las leyes de México. En diciembre de 1998, Inversiones y Técnicas Aeroportuarias se convirtió en un socio estratégico de ASUR. El Gobierno Federal vendió su participación del 85% en 2000 y 2005.
- GAP fue creado el 28 de mayo de 1998, como una empresa de participación estatal mayoritaria constituida de conformidad con las leyes de México. En agosto de 1999, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico se convirtió en un socio estratégico de GAP. El Gobierno Federal vendió su participación del 85% en 2006.
- OMA fue creado el 1 de junio de 1998 como una empresa de participación estatal mayoritaria constituida de conformidad con las leyes de México. En mayo de 2000, Servicios de Tecnología Aeroportuaria se convirtió en un socio estratégico de OMA. El Gobierno Federal vendió su participación del 85% en 2006.
- El AICM originalmente iba a recibir inversión privada, pero los problemas sociales y políticos obstruyeron la inversión, y el Aeropuerto Existente sigue siendo el único aeropuerto propiedad de una empresa de participación estatal mayoritaria.

La siguiente tabla presenta la lista de aeropuertos que operan en México propiedad de ASUR, GAP y OMA, así como los aeropuertos operados por el patrocinador existente y ASA, y aeropuertos con asociaciones estratégicas, que indican el tráfico de pasajeros, carga y movimientos de tráfico aéreo en cada uno de los aeropuertos durante 2016 y 2017:

Grupos Aeroportuarios Mexicanos

	2016 Pasajeros Tráfico (‘000)	% de Total	2016 Carga (Toneladas)	% de Total	2016 MTAs (‘000)	% de Total	2017 Pasajeros Tráfico (‘000)	% de Total	2017 Carga (Toneladas)	% de Total	2017 MTAs (‘000)	% de Total
AICM	41,710	33.0%	483,433	55.4%	448	23.7%	44,732	32.7%	537,263	55.4%	450	23.7%
CD. MÉXICO	41,710	33.0%	483,433	55.4%	448	23.7%	44,732	32.7%	537,263	55.4%	450	23.7%
ASA	2,530	2.0%	2,927	0.3%	138	7.3%	2,700	2.0%	3,393	0.3%	133	7.0%
CAMPECHE	183	0.1%	162	0.0%	5	0.3%	179	0.1%	155	0.0%	5	0.3%
CD. DEL CARMEN	459	0.4%	340	0.0%	37	1.9%	363	0.3%	330	0.0%	32	1.7%
CD. OBREGÓN	257	0.2%	306	0.0%	11	0.6%	303	0.2%	362	0.0%	11	0.6%
CD. VICTORIA	82	0.1%	272	0.0%	9	0.5%	63	0.0%	217	0.0%	7	0.4%
CHETUMAL	210	0.2%	99	0.0%	5	0.3%	276	0.2%	193	0.0%	6	0.3%
COLIMA	139	0.1%	117	0.0%	6	0.3%	138	0.1%	107	0.0%	6	0.3%
GUAYMAS	13	0.0%	-	0.0%	4	0.2%	14	0.0%	-	0.0%	5	0.3%
IXTEPEC	0	0.0%	-	0.0%	0	0.0%	17	0.0%	49	0.0%	0	0.0%
LORETO	72	0.1%	-	0.0%	4	0.2%	85	0.1%	-	0.0%	4	0.2%
MATAMOROS	98	0.1%	278	0.0%	6	0.3%	88	0.1%	312	0.0%	5	0.3%
NOGALES	3	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	2	0.0%	-	0.0%	1	0.1%
NUEVO LAREDO	84	0.1%	272	0.0%	3	0.2%	78	0.1%	286	0.0%	3	0.2%
PALENQUE	0	0.0%	-	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	-	0.0%	0	0.0%
POZA RICA	38	0.0%	88	0.0%	4	0.2%	27	0.0%	45	0.0%	3	0.2%
PUEBLA	383	0.3%	846	0.1%	19	1.0%	511	0.4%	1,166	0.1%	20	1.1%
PUERTO ESCONDIDO	226	0.2%	26	0.0%	7	0.4%	256	0.2%	50	0.0%	7	0.4%
TAMUÍN	2	0.0%	-	0.0%	1	0.1%	2	0.0%	-	0.0%	1	0.1%
TEHUACÁN	3	0.0%	-	0.0%	3	0.1%	4	0.0%	-	0.0%	2	0.1%
TEPIC	148	0.1%	119	0.0%	8	0.4%	142	0.1%	123	0.0%	7	0.4%
URUAPAN	129	0.1%	0	0.0%	4	0.2%	150	0.1%	0	0.0%	4	0.2%
ASUR	28,407	22.5%	53,711	6.1%	316	16.7%	31,053	22.7%	59,864	6.2%	329	17.3%
CANCUN	21,416	17.0%	25,152	2.9%	172	9.1%	23,602	17.2%	29,714	3.1%	181	9.5%
COZUMEL	538	0.4%	83	0.0%	16	0.8%	542	0.4%	25	0.0%	15	0.8%
HUATULCO	663	0.5%	194	0.0%	9	0.5%	777	0.6%	442	0.0%	9	0.5%
MERIDA	1,945	1.5%	19,127	2.2%	37	2.0%	2,148	1.6%	20,264	2.1%	43	2.3%
MINATITLAN	233	0.2%	439	0.1%	7	0.3%	201	0.1%	330	0.0%	5	0.3%
OAXACA	747	0.6%	3,029	0.3%	17	0.9%	862	0.6%	3,151	0.3%	19	1.0%
TAPACHULA	309	0.2%	923	0.1%	9	0.5%	293	0.2%	830	0.1%	10	0.5%
VERACRUZ	1,316	1.0%	678	0.1%	28	1.5%	1,368	1.0%	930	0.1%	25	1.3%
VILLAHERMOSA	1,241	1.0%	4,086	0.5%	22	1.1%	1,260	0.9%	4,178	0.4%	21	1.1%
GAP	32,191	25.5%	193,317	22.1%	461	24.3%	35,975	26.3%	202,928	20.9%	474	25.0%
AGUASCALIENTE S	681	0.5%	551	0.1%	16	0.8%	741	0.5%	532	0.1%	16	0.8%
BAJIO	1,693	1.3%	1,407	0.2%	34	1.8%	1,940	1.4%	1,116	0.1%	34	1.8%
GUADALAJARA	11,363	9.0%	151,268	17.3%	159	8.4%	12,780	9.3%	159,220	16.4%	167	8.8%
HERMOSILLO	1,526	1.2%	8,894	1.0%	44	2.3%	1,593	1.2%	9,353	1.0%	41	2.2%
LA PAZ	837	0.7%	2,663	0.3%	19	1.0%	837	0.6%	2,927	0.3%	18	1.0%
LOS MOCHIS	285	0.2%	606	0.1%	12	0.6%	280	0.2%	644	0.1%	11	0.6%
MANZANILLO	174	0.1%	69	0.0%	6	0.3%	176	0.1%	39	0.0%	5	0.3%
MEXICALI	709	0.6%	2,634	0.3%	10	0.5%	794	0.6%	2,370	0.2%	10	0.6%

MORELIA	525	0.4%	115	0.0%	14	0.8%	609	0.4%	98	0.0%	15	0.8%
PUERTO VALLARTA	3,990	3.2%	1,959	0.2%	48	2.5%	4,433	3.2%	1,632	0.2%	51	2.7%
SAN JOSE DEL CABO	4,089	3.2%	1,836	0.2%	37	1.9%	4,702	3.4%	2,317	0.2%	42	2.2%
TIJUANA	6,319	5.0%	21,316	2.4%	62	3.3%	7,089	5.2%	22,679	2.3%	63	3.3%
OMA	18,764	14.9%	92,212	10.6%	358	18.9%	19,484	14.2%	98,422	10.1%	332	17.5%
ACAPULCO	718	0.6%	280	0.0%	24	1.3%	674	0.5%	376	0.0%	23	1.2%
CD. JUAREZ	1,103	0.9%	3,427	0.4%	18	1.0%	1,217	0.9%	3,787	0.4%	16	0.9%
CHIHUAHUA	1,306	1.0%	6,359	0.7%	34	1.8%	1,385	1.0%	6,520	0.7%	29	1.5%
CULIACAN	1,727	1.4%	3,943	0.5%	39	2.0%	1,857	1.4%	3,898	0.4%	38	2.0%
DURANGO	424	0.3%	394	0.0%	17	0.9%	394	0.3%	332	0.0%	15	0.8%
MAZATLAN	973	0.8%	1,972	0.2%	20	1.0%	983	0.7%	2,213	0.2%	17	0.9%
MONTERREY	9,179	7.3%	47,898	5.5%	116	6.1%	9,683	7.1%	52,867	5.4%	111	5.8%
REYNOSA	564	0.4%	618	0.1%	11	0.6%	483	0.4%	509	0.1%	9	0.5%
SAN LUIS POTOSI	504	0.4%	25,801	3.0%	22	1.1%	546	0.4%	26,550	2.7%	22	1.1%
TAMPICO	718	0.6%	402	0.0%	20	1.1%	711	0.5%	307	0.0%	19	1.0%
TORREON	647	0.5%	849	0.1%	18	0.9%	610	0.4%	871	0.1%	15	0.8%
ZACATECAS	343	0.3%	13	0.0%	8	0.4%	349	0.3%	6	0.0%	7	0.4%
ZIHUATANEJO	557	0.4%	255	0.0%	12	0.6%	591	0.4%	185	0.0%	12	0.7%
ALIANZAS	2,724	2.2%	47,802	5.5%	172	9.1%	2,960	2.2%	68,275	7.0%	180	9.5%
CUERNAVACA	26	0.0%	-	0.0%	17	0.9%	7	0.0%	4	0.0%	18	0.9%
PALENQUE	17	0.0%	-	0.0%	1	0.0%	14	0.0%	-	0.0%	1	0.0%
PUEBLA	0	0.0%	-	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	-	0.0%	0	0.0%
QUERÉTARO	638	0.5%	24,739	2.8%	33	1.8%	807	0.6%	35,767	3.7%	40	2.1%
TOLUCA	771	0.6%	21,827	2.5%	102	5.4%	789	0.6%	31,159	3.2%	101	5.3%
TUXTLA												
GUTIERREZ	1,273	1.0%	1,236	0.1%	19	1.0%	1,342	1.0%	1,346	0.1%	20	1.1%
TOTAL	126,326	100%	873,402	100%	1,895	100%	136,904	100%	970,144	100%	1,898	100%

En 2016 y 2017, el sistema aeroportuario nacional atendió 126.3 y 136.9 millones de pasajeros, respectivamente. De 2010 a 2017, el crecimiento en el número de pasajeros atendidos por la industria aeronáutica mexicana ha aumentado a una tasa anual compuesta del 8.5%.

En el 2016 y 2017, el sistema aeroportuario nacional atendió 873,402 y 970,144 toneladas de diversos productos, respectivamente. De 2010 a 2017, el crecimiento en el número de toneladas de carga atendidas por la industria aeronáutica mexicana ha aumentado a una tasa anual compuesta del 3.8%.

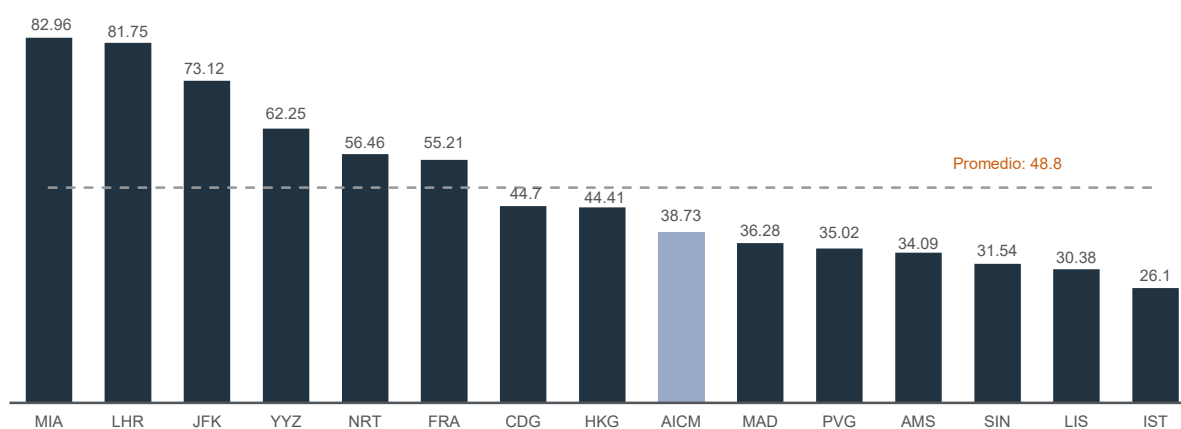
En el 2016 y 2017, el sistema aeroportuario nacional atendió 1.9 y 1.9 millones de MTAs, respectivamente. De 2010 a 2017, el crecimiento en el número de MTAs atendidos por la industria aeronáutica mexicana ha aumentado a una tasa anual compuesta del 2.0%.

La industria aeronáutica mexicana presta servicios a diversos segmentos, incluido el tráfico de pasajeros (turistas y de negocios) que viajan hacia y desde el país, los pasajeros que se conectan a través de México con otros destinos, así como el tráfico de carga que se transporta en la región.

La Ciudad de México sirve como un (punto de reunión o “hub”) para viajar a otros destinos en México y América Latina. Si bien la regulación de la industria aérea de México ha resultado en nuevas rutas punto a punto entre ciudades populares que han disminuido el papel de la Ciudad de México como centro de viajes, los viajes punto a punto no son siempre posibles en las principales aerolíneas comerciales.

El 18 de diciembre de 2015, Estados Unidos y México firmaron un Acuerdo de Transporte Aéreo con el propósito de promover y facilitar un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas, facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional y garantizar el más alto grado de seguridad en el transporte aéreo. El nuevo acuerdo, que reemplazó al acuerdo vigente desde 1960, entró en vigor el 1 de enero de 2016, luego de ser aprobado por el Senado Mexicano y las autoridades competentes de los Estados Unidos. El nuevo acuerdo prevé un aumento de los servicios en las rutas existentes entre ambas naciones, así como la adición de nuevas rutas y un aumento en la frecuencia de los vuelos en las rutas existentes. El acuerdo también otorga a las aerolíneas mexicanas la posibilidad de penetrar aún más en los mercados internacionales, ya que permite a las aerolíneas de ambos países que operan vuelos entre Estados Unidos y México, recoger pasajeros y continuar con los vuelos a un tercer país. El cabotaje (vuelos domésticos operados por líneas aéreas extranjeras) no está contemplado en el nuevo acuerdo. Creemos que nuestro negocio se ha beneficiado y continuará beneficiándose de los acuerdos bilaterales de aviación con los Estados Unidos.

COMPARACIÓN DE TOTAL DE CARGOS AEROPORTUARIOS VS. AEROPUERTOS INTERNACIONALES 2016 (US\$/PAX)

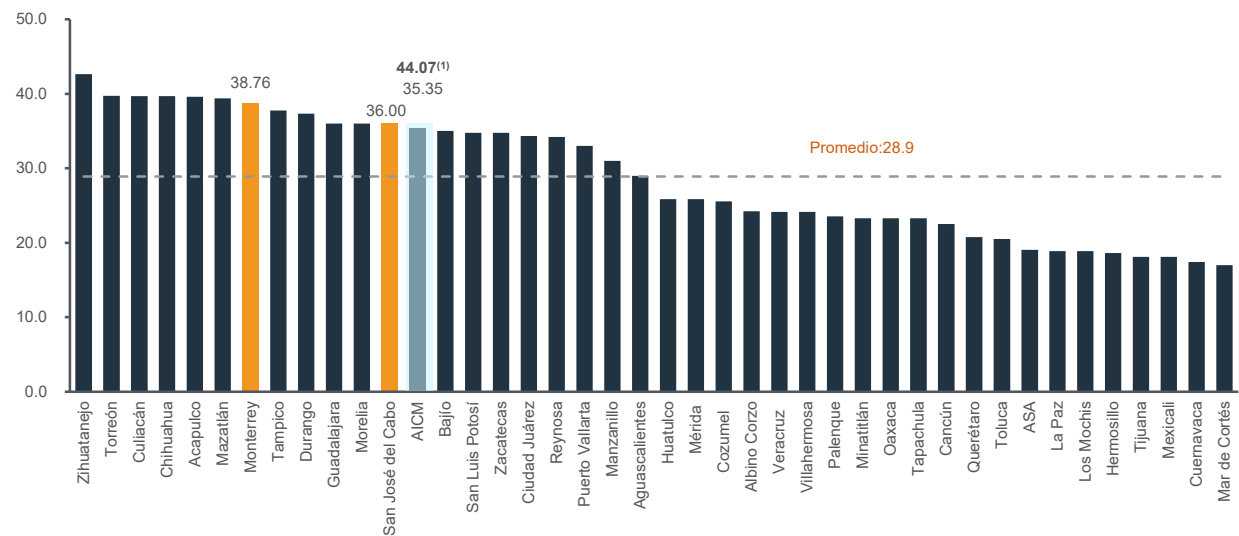


Fuente: Informe de Tráfico Independiente.

El total de cargos por Servicios Aeronáuticos incorpora todos los cargos en que incurre una aerolínea por operar un avión en un aeropuerto, ya sea que dichos cargos sean cobrados al pasajero o bien sean absorbidos por la aerolínea. Incluye cargos directamente cobrados por el aeropuerto, cargos gubernamentales e impuestos cobrados en algunos aeropuertos. El total de cargos por

Servicios Aeronáuticos cobrados por el AICM es competitivo comparado con aeropuertos comparables.

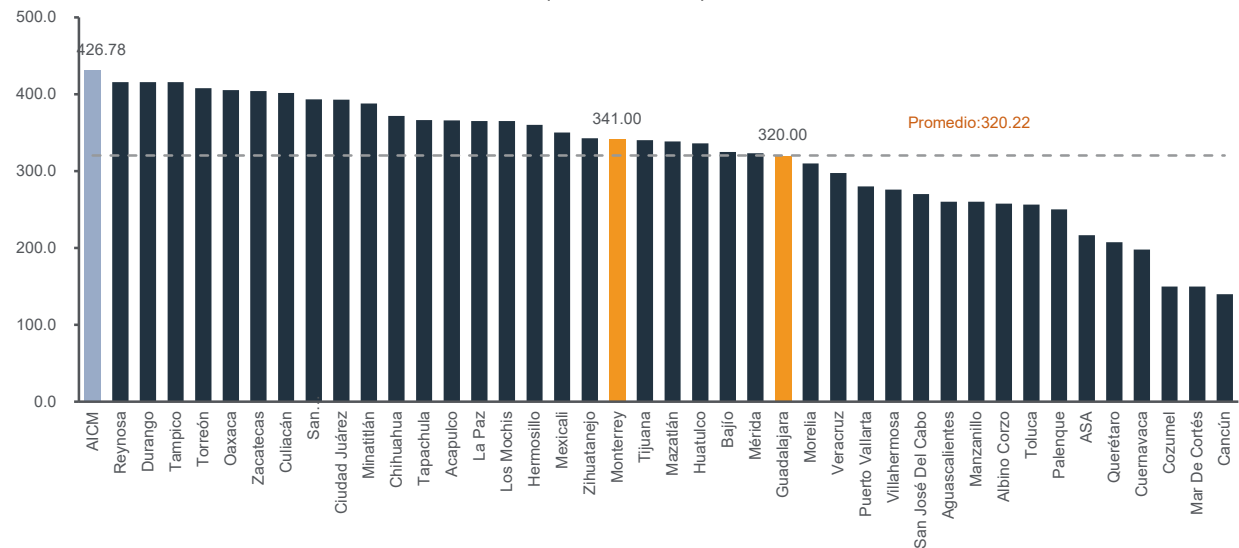
**TUA INTERNACIONAL VS. AEROPUERTOS EN MÉXICO A DICIEMBRE 2017
(US\$/PAX)**



Fuente: SCT.

(1) TUA Internacional del AICM considerando el aumento de US\$8 en enero 2018.
La TUA Internacional aplica únicamente para pasajeros salientes desde el AICM en vuelo internacional.

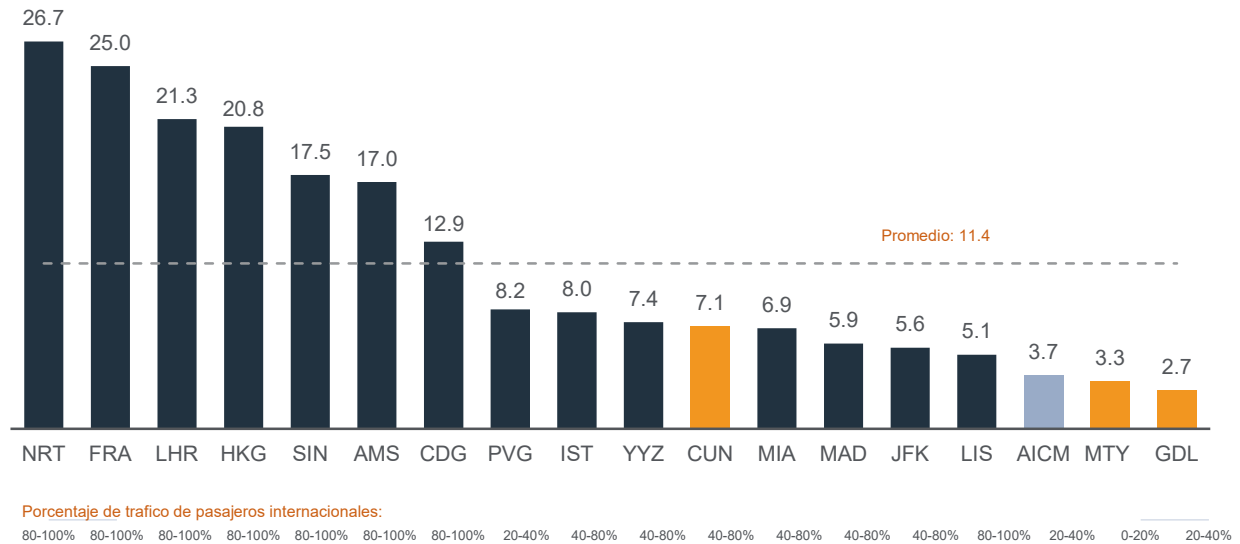
**TUA NACIONAL VS. AEROPUERTOS EN MÉXICO A DICIEMBRE 2017
(MXN/PAX)**



Fuente: SCT.

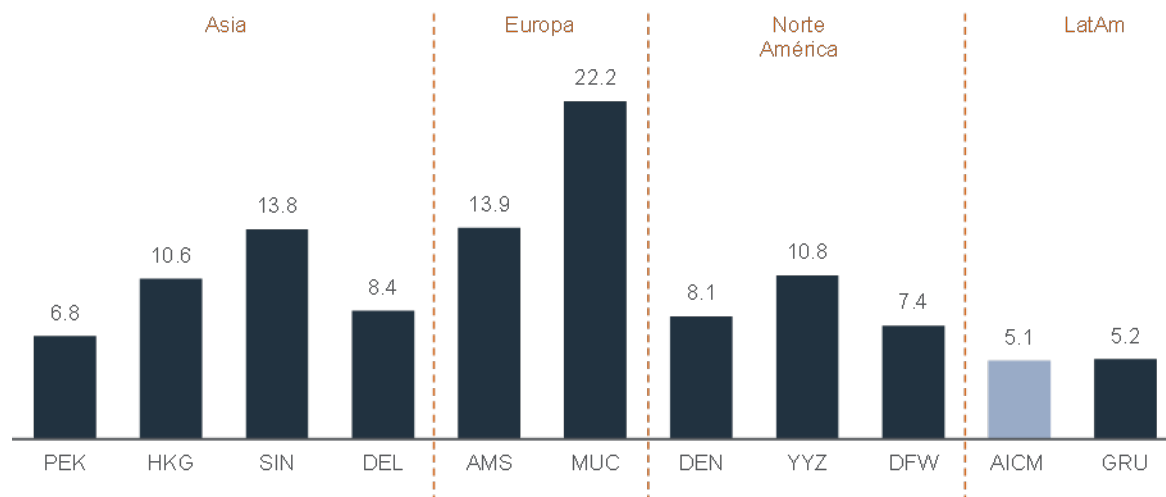
La TUA Nacional aplica únicamente para pasajeros salientes del AICM en vuelo nacional.

INGRESOS COMERCIALES / PASAJERO 2016 VS. AEROPUERTOS INTERNACIONALES (US\$/PAX)



Fuente: Reportes Anuales de las compañías y GACM.

COSTOS TOTALES POR PASAJERO 2016 (US\$/PAX)



Fuente: Reportes Anuales de las compañías y GACM.

Se tomaron en cuenta aeropuertos recientemente renovados, con números de pasajero y tamaño similar al que tendría el Nuevo Aeropuerto para la comparación de OPEX.

19. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Panorama General

El Aeropuerto Existente se encuentra ubicado en el lado este de la Ciudad de México, en el Municipio de Venustiano Carranza, a 6.5 kilómetros del centro. Desde su apertura en 1939, el Aeropuerto Existente ha servido como un centro importante para el transporte y comunicaciones en México, sin embargo, hasta el año de 1943 fue oficialmente declarado como un aeropuerto internacional, para efectos de entrada y salida de pasajeros y aeronaves. Operando 24 horas al día, el Aeropuerto Existente es el aeropuerto más grande y concurrido de México, de acuerdo con la SCT. El Aeropuerto Existente es un elemento de infraestructura crítica para las finanzas y comercio de México y América Latina y un importante centro regional de Centroamérica.

A inicios del 2016, el Aeropuerto Existente se posicionó como el aeropuerto en América Latina con mayor tráfico de pasajeros y de operaciones aeronáuticas. Durante 2017, en términos de tráfico de pasajeros, el Aeropuerto Existente ocupó el primer lugar en América Latina, el 15 en América y el 39 en el mundo. El Aeropuerto Existente, está catalogado como el tercer aeropuerto en América Latina en términos de transporte de carga, después del Aeropuerto Internacional de Bogotá, denominado “El Dorado”, en Colombia y el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, en Sao Paulo.

El Aeropuerto Existente alberga 30 aerolíneas, entre las cuales se encuentran las principales compañías aéreas de Europa y Estados Unidos, y es la base de Aeroméxico y otras líneas aéreas nacionales. El Aeropuerto Existente conecta con 53 destinos nacionales y 56 internacionales. Asimismo, el Aeropuerto Existente atiende a una amplia variedad de segmentos, desde pasajeros que viajan por negocios y placer, hasta pasajeros de transferencia en rutas largas y cortas, y pasajeros que viajan en aerolíneas de costo completo, de bajo costo y charters.



NUEVO AEROPUERTO
INTERNACIONAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Las instalaciones del Aeropuerto Existente incluyen dos terminales. La Terminal 1 fue inaugurada en 1958 y fue ampliada varias veces hasta el 2004, actualmente tiene una extensión de aproximadamente 332,136 metros cuadrados e incluye 33 posiciones de contacto y puertas de embarque. La Terminal 2 fue inaugurada el 15 de noviembre de 2007, y tiene una extensión de aproximadamente 251,777 metros cuadrados incluyendo el edificio de estacionamiento y cuenta con 24 posiciones de contacto y 24 puertas de embarque. En total el Aeropuerto Existente cuenta con 60 puertas de embarque, de las cuales 57 son accesibles a través de un pasillo y 51 (independientemente de su accesibilidad) constituyen posiciones remotas.

El Aeropuerto Existente cuenta con dos pistas de aterrizaje no simultáneas, con una longitud de 3,457 metros cuadrados y 3,985 metros cuadrados, respectivamente. Asimismo, el Aeropuerto Existente cuenta con un sistema de aterrizaje (*Instrument Landing System, ILS*) que ayuda a los pilotos a aterrizar cuando hay mal tiempo. El Aeropuerto Existente cuenta con 921 tiendas que se encuentran ubicadas en la Terminal 1 y 2. El edificio de aviación general tiene 581,953 metros cuadrados adicionales.

El Aeropuerto Existente cuenta con más de 6,517 plazas de estacionamiento público y con una línea directa de metro, amplios servicios de autobuses y taxis autorizados.



Descripción de AICM

El AICM es una empresa de participación estatal mayoritaria con personalidad y patrimonio propios, y subsidiaria directa de GACM. Actualmente, el AICM como titular de la Concesión del Aeropuerto Existente de fecha 29 de junio de 1998, otorgada por el Gobierno Federal a través de la SCT, opera el Aeropuerto Existente. La Concesión del Aeropuerto Existente, faculta al AICM como entidad encargada de llevar a cabo la prestación de los Servicios Aeronáuticos y los Servicios No Aeronáuticos a los pasajeros, aerolíneas y aeronaves que utilizan el Aeropuerto Existente.

Dentro de su objeto social, AICM está facultado para llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o explotación de aeropuertos en la Ciudad de México, así como prestar Servicios Aeronáuticos y los Servicios No Aeronáuticos, y servicios auxiliares y especiales necesarios para la explotación de dichos aeropuertos, como se definen en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento por sí o por conducto de terceras personas, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo pero no limitado a cualquier actividad de transportación terrestre, almacenamiento, almacenamiento fiscal y cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios que preste y que directamente beneficie a los mismos.

Accionistas

Al 31 de diciembre de 2017, el capital social de AICM se encontraba distribuido de la siguiente forma; la SCT era titular del 0.00001% de las acciones y GACM era titular del 99.99999% de las acciones. La siguiente tabla muestra información relativa a la estructura de propiedad de las acciones del AICM:

Accionistas	Número de Acciones Comunes	Porcentaje de Acciones Comunes
Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.....	1,497'184,955	99.99999%

SCT.....	1	0.00001%
Total	1,497'184,956	100%

En relación con la Oferta Global, el Fideicomiso suscribirá y pagará un aumento en el capital social de AICM, para cumplir con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

Consejo de Administración

La administración de la sociedad está encomendada a un Consejo de Administración conformado por un número no mayor a 10 (diez) miembros propietarios y, en su caso por sus respectivos suplentes. Todo accionista o grupo de accionistas que mantenga un 10% (diez por ciento) del capital social, podrá designar a un miembro del Consejo de Administración.

Los integrantes del Consejo de Administración que representen la participación del Gobierno Federal, serán designados por el titular del Ejecutivo Federal, directamente a través de la SCT y deberán ser servidores públicos de la Administración Pública Federal o personas de reconocida calidad moral o prestigio, con experiencia respecto a las actividades propias de la empresa de que se trate.

La siguiente tabla muestra los miembros actuales del Consejo de Administración del AICM, sus respectivas posiciones y su afiliación dentro del Gobierno Federal:

Nombre	Suplente	Afiliación
Gerardo Ruiz Esparza	Yuriria Mascott Pérez	SCT
Federico Patiño Márquez	Ricardo Dueñas Espriu	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
Roberto Kobeh González	Rubén Campos Mora	SENEAM
Miguel Peláez Lira	Vacante	SCT
Alfonso Sarabia de la Garza	Oscar Chanona García	ASA
Alejandro Sibaja Ríos	Fernando López Moreno	SHCP
María de Rocío Ruiz Chávez	Elsa Regina Ayala Gómez	Secretaría de Economía
Vacante	Victor Manuel Vargas Ramírez	Secretaría de Gobernación
José Salvador Sánchez Estrada	Manuel Barclay Galindo	Secretaría de Turismo
Rodrigo Ramírez Reyes	Vacante	SCT
Fernando Bueno Montalvo	José Luis Palomares Mora	SCT

La siguiente información establece la biografía de cada uno de los miembros del Consejo de Administración del AICM:

Gerardo Ruiz Esparza ha sido el Secretario de Comunicaciones y Transportes desde 2012, previamente fue el Secretario de Comunicaciones y Transportes para el Estado de México. Es licenciado en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México. Se ha desempeñado como Subdirector Jurídico de la Dirección de Deuda Pública y de la Dirección de Política Financiera de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Secretario General del Gobierno del Estado de México; Director Jurídico del Instituto Mexicano del Seguro Social y de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Federico Patiño Márquez ha sido el Nuevo Desarrollador desde 2015 y antes fue el Director Financiero del Nuevo Desarrollador desde 2014. El Sr. Patiño también trabajó como Director de Banca de Inversión y Financiamiento Corporativo en el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) y el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS) y en diversos puestos en Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo (NAFIN), entre otros, Director General de Crédito, Director General de Hacienda, Director General de Desarrollo y Director General de Banca de Inversión.

Roberto Kobeh González ha sido miembro del Consejo desde 2015. Es el Director General de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano de la SCT.

Miguel Peláez Lira ha sido miembro del Consejo desde 2016. Es el Director General de Aeronáutica Civil de la DGAC.

Alfonso Sarabia de la Garza ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Director General en ASA desde 2014. El Sr. Sarabia es licenciado en Administración de Negocios de la Universidad Tecnológica de México.

Alejandro Sibaja Ríos ha sido miembro del consejo desde 2013. Es el Director General de Programación y Presupuesto “B” en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público desde septiembre de 2014. El Sr. Sibaja es licenciado en actuaría por la Universidad Nacional Autónoma de México y una Maestría en Administración y Políticas Públicas por IEXE-Escuela de Políticas Públicas. Ha prestado sus servicios en Nacional Financiera S.N.C. y en la SCT.

María del Rocío Ruiz Chávez ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es Subsecretaria de Competitividad y Normatividad en la Secretaría de Economía.

José Salvador Sánchez Estrada ha sido miembro del Consejo desde 2017. Se desempeña como Subsecretario de la Subsecretaría de Calidad y Regulación en la Secretaría de Turismo. Se desempeña como Subsecretario de Calidad y Regulación en la Secretaría de Turismo. Es Licenciado en Economía por la Universidad Nacional Autónoma de México. El Sr. Sánchez Estrada tiene experiencia en el Sector Público como auxiliar de la oficina del Gobernador en Veracruz, también ha representado al estado de Veracruz ante el Gobierno de la Ciudad de México.

Rodrigo Ramírez Reyes ha sido miembro del Consejo desde 2012. Es el Oficial Mayor del Ramo en la SCT.

Fernando Bueno Montalvo ha sido miembro del Consejo desde 2017. Se desempeña como Director de Asuntos Jurídicos de la SCT.

Yuriria Mascott Pérez ha sido miembro suplente del consejo desde 2014. La Sra. Mascott ha sido Subsecretaria de Comunicaciones y Transportes desde 2014. La Sra. Mascott es licenciada en derecho por la Universidad Panamericana. Se ha desempeñado como Director del Servicio Postal Mexicano y como consultor para ASA.

Ricardo Dueñas Espriu ha sido miembro suplente del Consejo desde 2015. Es el Director Financiero del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

Rubén Campos Mora ha sido miembro suplente del Consejo desde 2015. Es el Director General Adjunto de Finanzas en SENEAM.

Oscar Chanona García ha sido miembro suplente del Consejo desde 2015. Es el Director de Asuntos Jurídicos de ASA.

Fernando López Moreno ha sido miembro suplente del Consejo desde 2015. Es el Director General Adjunto de Programación y Presupuesto de Desarrollo Social, Trabajo, Economía y Comunicaciones en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Elsa Regina Ayala Gómez ha sido miembro suplente del Consejo desde 2010. Es la Directora General de Normatividad Mercantil de la Subsecretaría de Competitividad y Normatividad de la Secretaría de Economía.

Victor Manuel Vargas Ramírez ha sido miembro suplente del Consejo desde 2014. Es el Delegado Federal en la Ciudad de México para el Instituto Nacional de Migración de la Secretaría de Gobernación.

Manuel Barclay Galindo ha sido miembro suplente del Consejo desde 2017. Es el Coordinador de Asesores en la Subsecretaría de Calidad y Regulación de la Secretaría de Turismo.

José Luis Palomares Mora ha sido miembro suplente del Consejo desde 2017. Es el Director General de la Subsecretaría de Competitividad y Regulación de los Centros SCT.

De conformidad con la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, no existirá un posible conflicto de intereses entre los deberes de los miembros del Consejo de Administración de una entidad pública y sus intereses privados, con el fin de ser elegible para ser designado como miembro del Consejo de Administración.

Estructura Organizacional

La estructura organizacional del AICM es la siguiente:

- **Dirección General**, que se subdivide en las Direcciones Adjuntas de Operación, Comercial y de Servicios, Administración y Jurídica.

Promover y acrecentar procesos eficaces y eficientes de operación, gestión y apoyo para brindar un servicio de calidad y efectivo a los usuarios, clientes y público en general del Aeropuerto Existente.

- **Dirección General Adjunta de Operación**, incluye una Subdirección de Operación, Ingeniería y Seguridad.

Consolidar el establecimiento y conducción de los procesos de la operación aeroportuaria y de los servicios de soporte al movimiento en pistas y plataforma del aeropuerto, así como la conservación y mantenimiento de las instalaciones y seguridad de los pasajeros y usuarios del Aeropuerto Existente, proporcionando un servicio de calidad en su ámbito de competencia y promoviendo con ello la eficacia y eficiencia institucional.

- **Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios**, incluye una Subdirección de Atención a Clientes, Promoción y Calidad y de Servicios Comerciales.

Consolidar las actividades corporativas enfocadas a la generación de recursos y utilidades por medio de la formalización de los servicios comerciales eficaces que se brindan en el Aeropuerto Existe, repercutiendo en forma favorable en nuestros clientes y público usuario, así como en los márgenes de rentabilidad financiera.

- **Dirección General Adjunta de Administración**, incluye una Subdirección de Recursos Financieros, Recursos Humanos, Sistemas y Recursos Materiales.

Consolidar la gestión de recursos humanos, materiales, financieros e informáticos, conforme a la normatividad, para satisfacer las necesidades de los programas corporativos del Aeropuerto Existente, así como el otorgamiento eficaz de los servicios que brinda el aeropuerto.

- **Dirección General Adjunta Jurídica.**

Representar al AICM en los asuntos de carácter jurídico, procesos y acciones legales ante autoridades y terceros, en beneficio de su patrimonio e intereses.

Funcionarios Clave

El Director General del AICM es nombrado por el Consejo de Administración y desempeña su cargo a su discreción. Los actuales funcionarios clave del AICM son los siguientes:

Nombre	Cargo	Año Nombrado
Alexandro Argudín Le Roy	Director General	2014
Victor Manuel Muñoz de Cote Navarro	Director de Administración	2014
Sergio Saavedra Arrellano	Director Jurídico	2014
Carlos Hugo Álvarez Luna	Director Comercial	2014
Armando Subirats Simón	Director de Operaciones	2014

La siguiente es información biográfica seleccionada de cada uno de los funcionarios principales del AICM:

Alexandro Argudín Le Roy ha sido el Director General del AICM desde 2014. El Sr. Argudín tiene el título de Técnico en Administración de Empresas Turísticas del Centro de Estudios Tecnológicos Internacional de Turismo. Ha prestado sus servicios en la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Comisión Federal de Electricidad, la Secretaría de Relaciones Exteriores, la Secretaría de Energía y Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Victor Manuel Muñoz de Cote Navarro ha sido el Director de Administración del AICM desde 2014. El Lic. Muñoz es licenciado en contabilidad de la Universidad la Salle. Ha prestado sus servicios en la Secretaría de Economía, FONACOT (Fondo de Fomento y Garantía al Consumo de los Trabajadores), la Secretaría de Relaciones Exteriores, FONATUR (Fondo Nacional de Fomento al Turismo) y Teléfonos de México, S.A. de C.V.

Sergio Saavedra Arrellano ha sido el Director Jurídico del AICM desde 2014. Es licenciado en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México. Ha prestado sus servicios en la Comisión Federal de Electricidad, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, la Secretaría de Turismo, y el Instituto Mexicano del Seguro Social.

Carlos Hugo Álvarez Luna ha sido el Director Comercial del AICM desde 2014. El Lic. Álvarez tiene una licenciatura en relaciones exteriores de la Universidad Nacional Autónoma de México. Ha prestado sus servicios en el Instituto Mexicano de Comercio Exterior, en la Presidencia de la República y en Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Armando Subirats Simón ha sido el Director de Operaciones del AICM desde 2014. Tiene una licenciatura en ingeniería de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del I.P.N. Ha prestado sus servicios en la Dirección General de Aeronáutica Civil, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el Instituto Nacional de Combate a las Drogas, el Aeropuerto de Cancún, el Aeropuerto de Acapulco y el Aeropuerto de Manzanillo.

Patentes, licencias, marcas comerciales

Actualmente, AICM no tiene entre sus activos intangibles, derechos de propiedad industrial como son marcas comerciales, licencias, diseños arquitectónicos y/o patentes.

Legislación aplicable y régimen fiscal

AICM tributa bajo el régimen general de personas morales residentes en México previsto en la LISR y las demás disposiciones fiscales aplicables, y no goza de tratamientos preferenciales o diferenciales en materia de contribuciones federales, ni a la fecha está gravado por algún impuesto especial derivado de sus actividades propias.

Recursos humanos

Al 31 de diciembre de 2017, AICM cuenta con aproximadamente 1,200 empleados directos, de los cuales el 41.5% son empleados de confianza, y 58.5% son trabajadores sindicalizados.

Descripción de la Concesión del Aeropuerto Existente

El 29 de junio de 1998, el Gobierno Federal le otorgó a AICM una concesión para (i) administrar, operar y explotar el Aeropuerto Existente y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el mismo, a fin de prestar los Servicios Aeronáuticos y Servicios No Aeronáuticos necesarios; y (ii) usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados. La Concesión del Aeropuerto Existente tiene una vigencia de 50 (cincuenta) años, la cual concluye el 1 de noviembre de 2048, sin embargo, la misma establece la opción de prorrogar dicha vigencia por un periodo adicional de 50 (cincuenta) años, los cuales concluirían hasta el 2098. Con el fin de mantener la Concesión del Aeropuerto Existente, será necesario que AICM cumpla con todas las normas regulatorias aplicables a los concesionarios. Creemos que el Aeropuerto Existente está cumpliendo actualmente con los principales requerimientos de la Concesión del Aeropuerto Existente. Consultar la Sección “17. *EL MARCO REGULATORIO MEXICANO*” para una discusión del alcance de la Concesión del Aeropuerto Existente, los servicios proporcionados por el Aeropuerto Existente y las obligaciones aplicables al Aeropuerto Existente bajo la Concesión del Aeropuerto Existente.

El Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Existente para el periodo 2017 a 2021 fue aprobado por la Oficina de Aviación Civil de México de SCT. Para una descripción de las obligaciones del Aeropuerto Existente en el Plan Maestro de Desarrollo consultar la Sección “16. *COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN*”.

Vigencia

La Concesión del Aeropuerto Existente tendrá una vigencia de 50 (cincuenta) años, y podrá ser prorrogada, en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de 50 (cincuenta) años adicionales, siempre y cuando AICM cumpla con las condiciones previstas en la Concesión del Aeropuerto Existente.

Régimen Inmobiliario

AICM podrá otorgar el uso y dar en arrendamiento superficies incluidas en la Concesión del Aeropuerto Existente y otorgar derechos de uso o de paso sobre las mismas, a efecto de prestar los Servicios Aeronáuticos y Complementarios.

La Concesión del Aeropuerto Existente no crea en favor de AICM ningún derecho real sobre los bienes concesionados.

Programa Maestro de Desarrollo

El AICM deberá elaborar un Programa Maestro de Desarrollo, revisable cada cinco años, el cual una vez autorizado por la SCT, previa opinión de la Secretaría de la Defensa Nacional en el ámbito de su competencia, con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional y su interrelación con otros modos de transporte.

Dicho programa deberá de contener los requerimientos mínimos de inversión necesarios del AICM. Cualquier modificación al Programa Maestro de Desarrollo deberá de estar justificado con proyecciones de demanda de pasajeros, carga y operaciones y con aquellas variables tomadas en cuenta para su elaboración, y dicha modificación no podrá limitar las expectativas de crecimiento

y desarrollo del Aeropuerto Existente. Para mayor información ver Sección “17. *EL MARCO REGULATORIO MEXICANO*”.

Conservación y Mantenimiento

AICM deberá de conservar y mantener el Aeropuerto Existente en condiciones de seguridad, eficiencia y calidad requeridas de conformidad con la Legislación Aplicable, por lo que será responsable de llevar a cabo los trabajos necesarios para cumplir con dicho objetivo.

Tarifas

El AICM cobrará las tarifas que por la prestación de los Servicios Aeronáuticos y los Servicios No Aeronáuticos le autorice la SHCP, con la participación que corresponda por parte de la SCT, siempre y cuando el AICM conserve su carácter de empresa de participación estatal mayoritaria. Las tarifas se aplicarán de manera no discriminatoria y serán las mismas para todos los usuarios que se encuentren en igualdad de condiciones.

Contraprestación al Gobierno Federal

AICM deberá pagar una Contraprestación por el costo de oportunidad que representa el haber obtenido la Concesión del Aeropuerto Existente. En tanto el AICM sea una empresa de participación estatal mayoritaria, la Contraprestación se cubrirá anualmente de acuerdo con la cantidad que la SCT determine, sujeto a que el AICM cuente con disponibilidad presupuestal en el año que corresponda. La Contraprestación, salvo que se derive de contraprestación por la cesión onerosa de TUA, debe ser determinada y pagada una vez que se hayan cubierto los gastos operativos, impuestos y pagos a ASA, y una vez que se hayan cumplido con las obligaciones relacionadas con las Acciones P, es decir cualquier monto de Contraprestación será excluido para efectos del cálculo de Flujo Distribuible y será pagado de forma que no afecte negativamente las Distribuciones de Capital.

Terminación

La Concesión del Aeropuerto Existente se dará por terminada en caso que se actualice cualquiera de los siguientes supuestos:

- Vencimiento de su vigencia;
- Renuncia de AICM;
- Revocación de la concesión por la SCT;
- Rescate, en caso de bienes del dominio público;
- Desaparición del objeto o de la finalidad de la Concesión del Aeropuerto Existente, salvo causa de fuerza mayor;
- Disolución, liquidación o quiebra del concesionario.

La terminación de la Concesión del Aeropuerto Existente no extingue las obligaciones contraídas por el concesionario durante su vigencia. Para mayor información ver Sección “17. EL MARCO REGULATORIO MEXICANO”.

Tenencia Accionaria

GACM se obliga a mantener al menos el 51% (cincuenta y un por ciento) del capital social de AICM durante la vigencia de la Concesión del Nuevo Aeropuerto, en el entendido que en el caso en el que GACM deje de tener la mayoría del capital social, será una causa de revocación de la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

Asimismo, cualquier adquisición de una concesión adicional para la operación de aeropuertos o de una participación accionaria superior al 30% (treinta por ciento) del capital social de una sociedad concesionaria, por parte de AICM o GACM requerirá de la previa autorización de la SCT.

Reversión

Al término de la Concesión del Aeropuerto Existente, por cualquier causa, todos los bienes concesionados se revertirán a la Nación en buen estado operativo, sin ningún costo para el Gobierno Federal, y libres de todo gravamen. El AICM deberá de indemnizar al Gobierno Federal por cualquier desperfecto que los bienes concesionados hubieran sufrido con motivo de un uso inadecuado o como consecuencia de su uso deficiente o mantenimiento inapropiado, siempre y cuando lo anterior, no sea consecuencia del desgaste normal por el uso de los bienes concesionados.

Descripción de las Operaciones del Aeropuerto Existente

Principales Servicios

El Aeropuerto Existente será responsable frente a la SCT, de prestar los Servicios Aeronáuticos y los Servicios No Aeronáuticos de conformidad con lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento. Para mayor referencia respecto de los Servicios del Aeropuerto Existente consultar la Sección “19. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO”.

Durante los últimos 5 años, el AICM ha tenido un flujo de efectivo positivo y ha sido capaz de transmitir el exceso de estos flujos al Gobierno Federal, principalmente como resultado de dos acciones: la primera, la modificación del Contrato de Prestación de Servicios entre el AICM y ASA, de fecha 30 de agosto de 2013; y la segunda, la implementación del aumento extraordinario de la TUA en el Aeropuerto Existente en el 2014, y el aumento en la TUA Internacional en el 2018 en un 22.2% y la TUA Nacional se mantuvo con un valor de US\$23.20.

Desde entonces, los ingresos generados por el AICM han sido suficientes para cubrir todos los gastos de operación y mantenimiento del Aeropuerto Existente. Estos gastos de operación y mantenimiento incluyen los pagos conforme al Contrato entre ASA y el AICM, los servicios generales, servicios de personal, materiales y suministros, bienes inmuebles y muebles, así como inversión pública (gastos de capital de mantenimiento), entre otros. El contrato de prestación de

servicios con ASA actualmente, establece que cualquier calendario de pago y ajuste de inflación será diferido si el pago de dichos montos pondría en riesgo la viabilidad financiera u operativa del Aeropuerto Existente. Sin embargo, los pagos conforme a este contrato han sido realizados en su totalidad desde el 2013.

Servicios Aeronáuticos

Los Servicios Aeronáuticos han representado históricamente la fuente principal de ingresos del Aeropuerto Existente. En el 2016 y el 2017 los ingresos derivados de los Servicios Aeronáuticos representaron aproximadamente el 74.4% y 74.0% respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

Los ingresos por los Servicios Aeronáuticos se derivan principalmente de los siguientes servicios: TUA, aterrizaje, estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque, estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta, abordadores mecánicos para pasajeros, revisión a los pasajeros y su equipaje de mano y revisión de equipaje facturado, documentado o de bodega y para la aviación general (derecho de acceso, sanitarios, rescate y extinción de incendios, mostradores y bandas para equipaje, servicios sanitarios, expedición de gafetes, permisos para circular en áreas de maniobras, etc.).

Tarifa de Uso de Aeropuerto

La principal fuente de ingresos generados por el Aeropuerto Existente deriva del cobro de la TUA. La TUA es la tarifa a cargo de los pasajeros por el uso de las instalaciones y servicios del edificio terminal de cada uno de los aeropuertos. La TUA Nacional les aplica a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, con destino final a México, mientras que la TUA Internacional les aplica a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, con destino final en el extranjero. La TUA Nacional e Internacional está expresada en Dólares y mensualmente el AICM determinará su equivalente en Pesos utilizando el promedio mensual del tipo de cambio que publica en el Diario Oficial de la Federación el Banco de México, para solventar obligaciones denominadas en Dólares del mes inmediato anterior.

Debido a que AICM es una empresa de participación estatal mayoritaria, la TUA Nacional e Internacional son determinadas de forma unilateral por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con la previa opinión de la SCT. El AICM para solicitar cualquier modificación a la TUA debe contar con la previa autorización de su Consejo de Administración, una vez aprobado por el Consejo de Administración el AICM deberá de enviar una solicitud a la SCT, la que en turno realiza una solicitud a la SHCP, quien es la autoridad facultada para autorizar o negar la solicitud de modificación, después de escuchar la opinión de la Secretaría de Economía. Asimismo, se deberá de contar con la recomendación favorable del Comité de Operación y Horarios, para efectos de poder registrar la nueva TUA ante la Dirección General de Aeronáutica Civil y surtir efectos a través de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, en el entendido que, las tarifas podrán aumentar a través del tiempo en razón de situaciones económicas como es la inflación. Este proceso tarda aproximadamente dos meses a partir de la fecha de recepción de la SCT de la solicitud formal.

Los siguientes pasajeros no pagarán TUA:

- Los menores de hasta 2 (dos) años;
- Los representantes y agentes diplomáticos de países extranjeros, en caso de reciprocidad;
- Los pasajeros en tránsito y en conexión; y
- El personal técnico aeronáutico en comisión de servicio que cuenten con licencia vigente correspondiente expedida por la autoridad aeronáutica.

La TUA Nacional les aplica a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, con destino final a México, mientras que la TUA Internacional les aplica a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, con destino final en el extranjero. En 2017, aproximadamente el 45.6% del total de la TUA, se obtuvo de pasajeros internacionales y el 54.4% se obtuvo de pasajeros nacionales.

El AICM, tendrá la obligación de cobrar la TUA Internacional y Nacional, que al efecto determine el Gobierno Federal a través de la SHCP. Desde el año 2005, la SHCP estableció que la TUA se deberá de ajustar anualmente para reflejar la inflación, con base en el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos a finales de cada año. En virtud de lo anterior, la TUA Internacional y Nacional se publica a finales de cada año en el Diario Oficial de la Federación y serán vigentes desde el 1 de enero del año siguiente al que fueron determinadas. La TUA Internacional y Nacional vigente desde el 18 de enero de 2018, respectivamente y hasta el 31 de diciembre de 2018 es la siguiente:

<u>TUA NACIONAL</u>	<u>TUA INTERNACIONAL</u>
US\$23.20	US\$44.07

En los últimos diez años, la TUA en el Aeropuerto Existente ha sido sujeta a dos incrementos extraordinarios, los cuales se encuentran en vigor desde mes de enero de 2014 y 2018 respectivamente. El 16 de enero de 2014, la TUA Nacional se incrementó un 38.0% y la TUA Internacional un 74.3%. Asimismo, el 18 de enero de 2018, la TUA Internacional se incrementó un 22.2%. La siguiente tabla presenta la TUA Internacional y Nacional del Aeropuerto Existente en los últimos cinco años:

	<u>2014</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2018</u>	<u>2018⁽⁴⁾</u>	<u>2018</u>	<u>TCAC</u>
	<u>2014</u>	<u>Aumento⁽³⁾</u>					<u>Aumento⁽⁵⁾</u>	<u>2014-2018</u>
	(en dólares, salvo porcentajes)							
TUA nacional	15.91	21.96	22.33	22.37	22.74	23.20	23.20	
Aumento anual ⁽¹⁾	1.0%	38.0%	1.7%	0.2%	1.6%	2.0%	0.0%	9.9%

		2014					2018	TCAC
	2014	Aumento ⁽³⁾	2015	2016	2018	2018 ⁽⁴⁾	Aumento ⁽⁵⁾	2014-2018
	(en dólares, salvo porcentajes)							
TUA nacional	15.91	21.96	22.33	22.37	22.74	23.20	23.20	
TUA internacional.....	19.59	34.15	34.72	34.78	35.35	36.07	44.07	
Aumento anual ⁽¹⁾	1.0%	74.3%	1.7%	0.2%	1.6%	2.0%	22.2%	22.5%
Inflación de EE.UU. ⁽²⁾	1.0%	-	1.7%	0.2%	1.6%	2.0%	-	-

(1) Refleja el aumento de la tarifa de cada año, en comparación con la tarifa del año anterior.

(2) Inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor para todos los Consumidores Urbanos publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos.

(3) Tarifas de cargos de pasajeros vigentes el 16 de enero de 2014.

(4) Tarifas de cargos de pasajeros vigentes desde el 1 de enero de 2018.

(5) Tarifas de cargos de pasajeros vigentes desde el 18 de enero de 2018.

Fuente: AICM y Diario Oficial de la Federación.

En el 2016 y 2017, los ingresos generados por la TUA representaron aproximadamente el 87.1% y 86.9% respectivamente, de los ingresos por los Servicios Aeronáuticos y el 64.8% y 64.3% respectivamente de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

La TUA históricamente ha sido una fuente estable de flujo de efectivo para el Aeropuerto Existente debido a la inelasticidad de la demanda de pasajeros que vuelan de salida del Aeropuerto Existente, en contraposición a los ingresos derivados de los Servicios Comerciales o Complementarios, que son más volátiles y dependientes del gasto de los pasajeros o consumidores, las condiciones económicas y otros factores. En los últimos años, la TUA ha sido cobrada a aproximadamente el 40.0% del total de los pasajeros del Aeropuerto Existente. Asimismo, la TUA constituye una proporción muy pequeña de los costos totales de un viaje, que tiene como propósito ser un viaje de negocios o personal. Por el contrario, los pasajeros en tránsito, que actualmente no están sujetos a ninguna tarifa, pueden estar más dispuestos a cambiar modos de transporte por una variedad de factores, incluyendo el aumento de las conexiones directas.

El derecho al cobro de la TUA y otros derechos del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto, fueron cedidos onerosamente al Fideicomiso Emisor TUA, a cambio de una contraprestación por dichas cesiones onerosas. A su vez, el Fideicomiso Emisor TUA cedió los derechos al cobro de la TUA al Fideicomiso de Garantía TUA, para garantizar y servir como fuente de pago del financiamiento obtenido por el Fideicomiso Emisor TUA para el pago de las contraprestaciones de GACM y AICM por las cesiones onerosas. Todos los ingresos derivados del cobro de TUA, son cobrados por las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente en virtud de un Contrato de Comisión Mercantil, y depositados directamente por éstas al Fideicomiso de Garantía TUA, para fondar los pagos de principal e intereses del financiamiento contratado por el Fideicomiso Emisor TUA conforme al esquema de financiamiento del Nuevo Aeropuerto. Conforme a lo establecido en el Fideicomiso Emisor TUA, GACM y AICM tienen derecho a recibir ciertas cantidades excedentes a discreción de GACM, después de que se haya realizado el pago de los gastos

relacionados con el financiamiento, los gastos del AICM para su operación y mantenimiento y se hayan cumplido con ciertas condiciones adicionales.

Procedimiento para modificar la TUA

- i. Autorización Corporativa del AICM: El Consejo de Administración del AICM deberá de autorizar la modificación de la TUA y consecuentemente nombrar delegados para que lleven a cabo el procedimiento de autorización y registro de la nueva TUA ante las autoridades correspondientes.
- ii. Trámite ante la SCT: De conformidad con lo establecido en la Concesión del Aeropuerto Existente, el AICM tendrá la facultad de cobrar las tarifas correspondientes por prestar los Servicios Aeronáuticos (incluyendo TUA). En tanto el AICM sea una empresa de participación estatal mayoritaria, la modificación a sus tarifas por Servicios Aeronáuticos, incluyendo la TUA, debe ser autorizada por la SHCP, con la participación de la SCT.

De conformidad con las atribuciones de la SCT, ésta deberá participar con la SHCP a través de la Subsecretaría de Ingresos, para fijar las tarifas por los servicios que preste el AICM, incluyendo la TUA.

- iii. Trámite ante la SHCP: En el ejercicio de sus atribuciones, la SHCP es la entidad encargada de establecer las bases y revisar las tarifas de los servicios de la Administración Pública Federal. En ese sentido a través de la Subsecretaría de Ingresos, será la entidad facultada para autorizar al AICM a través de la Subsecretaría de Transporte el modificar la TUA, lo anterior en virtud de que a la SHCP le corresponde considerar los efectos de las tarifas de los bienes y servicios de la Administración Pública Federal, en el logro de los objetivos y prioridades del Plan Nacional de Desarrollo.
- iv. Informe a la Subsecretaría de Transporte de la SCT: Una vez que la Subsecretaría de Ingresos de la SHCP autorice la modificación de la TUA, lo informará a la Subsecretaría de Transporte de la SCT, la cual hará lo conducente con el AICM para que publique la nueva TUA en el Diario Oficial de la Federación.

Tarifas por el Servicio Aterrizaje, Estacionamiento en Plataforma de Embarque y Desembarque, Estacionamiento en Plataforma de Permanencia Prolongada o Pernocta, Abordadores Mecánicos para Pasajeros, Revisión a los Pasajeros y su Equipaje de Mano, Revisión de Equipaje Facturado, Documentado o de Bodega y para la Aviación General

Diversas tarifas son cobradas a las aerolíneas por el uso de las instalaciones del Aeropuerto Existente por parte de sus aeronaves y pasajeros, entre las cuales se encuentran las siguientes: tarifas por el servicio aterrizaje, estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque, estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta, abordadores mecánicos para pasajeros, revisión a los pasajeros y su equipaje de mano, revisión de equipaje facturado, documentado o de bodega y para la aviación general.

En el 2016 y 2017, los ingresos generados en conjunto por el servicio aterrizaje, estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque, estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta, abordadores mecánicos para pasajeros, revisión a los pasajeros y su

equipaje de mano, revisión de equipaje facturado, documentado o de bodega y para la aviación general, representaron aproximadamente el 12.9% y 13.1%, respectivamente, de los ingresos por los Servicios Aeronáuticos y el 9.6% y 9.7%, respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

Servicios de Aterrizaje de Aeronaves

El servicio de aterrizaje se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por el uso de pistas, calles de rodaje, sistemas de iluminación de aproximación de pista y los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación normalizados, de la iluminación de las pistas y de las calles de rodaje y de cualquier otra ayuda visual disponible.

La aplicación de la tarifa por los servicios de aterrizaje será por tonelada, de acuerdo al peso máximo operacional de despegue de la aeronave, aplicando la tarifa que corresponda a la hora de registro del aterrizaje de la misma, señalada en el manifiesto de salida.

No pagaran servicios de aterrizaje las aeronaves que:

- Deban aterrizar por razones de emergencia;
- Aterricen en aeropuertos distintos al de destino por falta o falla de algún Servicio Aeroportuario, condiciones meteorológicas adversas, o cualquier caso fortuito;
- Deban abastecerse de combustible en un aeropuerto distinto al de origen, de escala o de destino, debido a la falta de combustible en éstos;
- Efectúen aterrizajes exclusivamente para cumplir con las formalidades de sanidad, migración o aduana, siempre y cuando no efectúen operaciones adicionales de embarque y/o desembarque de pasajeros, carga o equipaje;
- Realicen vuelos para trasladarse a su base de mantenimiento por haber sufrido problemas mecánicos; y
- Realicen vuelos de entrenamiento de las líneas aéreas y/o vuelos de prueba.

La tarifa por servicios de aterrizaje de aeronaves vigente en 2018, es la siguiente:

Horario	Factor de cobro (\$/t.m.)	
	Vuelo	
	Nacional	Internacional
	Por Tonelada por 60 Minutos	
Normal:		
De 0:00 a 8:59		
De 11:00 a 12:59		
De 15:00 a 18:59		
De 22:00 a 23:59	\$13.34	\$34.44

Horario	Factor de cobro (\$/t.m.)	
	Vuelo	
	Nacional	Internacional
	Por Tonelada por 60 Minutos	
Crítico:		
De 9:00 a 10:59		
De 13:00 a 14:59		
De 19:00 a 21:59	\$16.98	\$43.90

En el 2016 y 2017, los ingresos por el servicio de aterrizaje, representaron aproximadamente el 3.5% y 3.4%, respectivamente, de los ingresos por los Servicios Aeronáuticos y el 2.6% y 2.5%, respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

Servicios de Estacionamiento en Plataforma de Embarque y Desembarque

El servicio de estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por la asignación de posición y estancia en plataforma de contacto o plataforma remota, con el propósito de efectuar el ascenso y/o descenso de pasajeros, carga, correo y/o equipaje, y la utilización de señalamientos de estacionamiento y de posición, así como su iluminación y las áreas de estacionamiento permanente en plataforma para equipo de apoyo terrestre.

La aplicación de la tarifa por los servicios de estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque será por tonelada, de acuerdo al peso máximo operacional de despegue de la aeronave, así como por periodos de 30 (treinta) minutos. Después de los primeros dos periodos de 30 (treinta) minutos de servicio, la tarifa se cobrará proporcionalmente por periodos de 15 (quince) minutos. Dicha tarifa se aplicará con base en el tiempo transcurrido entre la llegada (entrada a posición) y la salida /salida de posición) de la aeronave a la de posición de estacionamiento asignada. El tiempo se contabilizará de acuerdo con el manifiesto de llegada y salida.

No se cobrará el tiempo adicional por los servicios de estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque, cuando la salida de la aeronave se haya demorado por las siguientes causas:

- Por falta o falla de los Servicios Aeronáuticos, por condiciones meteorológicas adversas en el aeropuerto de origen, en ruta en el de destino, por fallas técnicas de última hora o por cualquier caso fortuito;
- Por instrucciones del Centro de Control de Tránsito Aéreo;
- Por alteraciones en sus itinerarios debido a visitas o sucesos de carácter oficial; o
- Cuando por disposiciones de alguna autoridad, la aeronave no pueda salir de la plataforma o regrese a ésta.

La tarifa por servicios de estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque vigente en 2018, es la siguiente:

Horario	Por Tonelada y por 60 Minutos	
	Vuelo	
	Nacional	Internacional
	Por Tonelada por 60 Minutos	
Normal:		
De 0:00 a 8:59		
De 11:00 a 12:59		
De 15:00 a 18:59		
De 22:00 a 23:59	\$9.18	\$18.73
Crítico:		
De 9:00 a 10:59		
De 13:00 a 14:59		
De 19:00 a 21:59	\$11.70	\$23.86

Servicios de Estacionamiento en Plataforma de Permanencia Prolongada o Pernocta

El servicio de estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por la estancia en plataforma de contacto o plataforma remota por periodos prolongados de tiempo en los cuales no se llevará a cabo el ascenso o descenso de pasajeros, carga, correo y/o equipaje, y la utilización de señalamientos de estacionamiento y de posición, así como su iluminación.

La aplicación de la tarifa por los servicios de estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta será por tonelada, de acuerdo al peso máximo operacional de despegue de la aeronave, así como por periodos de 1 (una) hora. Después de la primera hora de servicio, la tarifa se cobrará proporcionalmente por periodos de 30 (treinta) minutos. Dicha tarifa se aplicará con base en el tiempo transcurrido desde la llegada a la plataforma asignada para estancia prolongada o pernocta hasta la salida de ésta. El tiempo se contabilizará desde el momento en que termine la maniobra de desembarque hasta el momento que inicie la de embarque, de acuerdo al manifiesto de llegada y salida.

No se cobrará el tiempo adicional por los servicios de estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta, cuando la salida de la aeronave se haya demorado por las siguientes causas:

- Por falta o falla de los Servicios Aeronáuticos, por condiciones meteorológicas adversas en el aeropuerto de origen, en ruta o en el de destino, por fallas técnicas de última hora o por cualquier caso fortuito;
- Por instrucciones del Centro de Control de Tránsito Aéreo;

- Por alteraciones en sus itinerarios debido a visitas o sucesos de carácter oficial;
- Cuando por motivos de saturación y congestionamiento en los rodajes no sea conveniente para las operaciones permitir el remolque o traslado de la aeronave de las áreas de permanencia prolongada o pernocta hacia cualquier otra área del aeropuerto;
- Cuando por disposiciones de alguna autoridad, la aeronave no pueda salir de la plataforma o regrese a ésta.

La tarifa por servicios de estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta vigente en 2018, es la siguiente:

Por Tonelada y por 60 Minutos	
Vuelo	
Nacional	Internacional
Por Tonelada por 60 Minutos	
\$1.30	\$2.56

Servicios de Abordadores Mecánicos para Pasajeros

El servicio de abordadores mecánicos para pasajeros se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por el uso de pasillos telescópicos, salas móviles, aeropuentes y/o aerocares.

La aplicación de la tarifa por los servicios de abordadores mecánicos para pasajeros será por unidad y por periodos de 30 (treinta) minutos. Después de los primeros 30 (treinta) minutos de servicio la tarifa se cobrará proporcionalmente por periodos de 15 (quince) minutos. El tiempo del servicio se contabilizará como sigue:

- Desde la hora para la cual se solicita y se ponga a disposición del usuario en el edificio terminal la sala móvil o aerocares, hasta el momento de su liberación por parte del usuario;
- Para el servicio de pasillos telescópicos y aeropuentes, se cobrará el tiempo que el pasillo o aeropuerto esté conectado a la aeronave;
- No se cobrará el tiempo adicional por los servicios de abordadores mecánicos para pasajeros, cuando la salida de la aeronave se haya demorado por las siguientes causas;
- Por condiciones meteorológicas adversas en el aeropuerto de origen, en ruta o en el aeropuerto de la próxima escala;
- Por instrucciones del Centro de Control de Tránsito Aéreo;

- Por alteraciones en sus itinerarios debido a visitas o sucesos de carácter oficial;
- Por falta o falla en los Servicios Aeronáuticos o por caso fortuito;
- Cuando por disposiciones de alguna autoridad, la aeronave no pueda salir de la plataforma o regrese a ésta y los pasajeros deban descender de la aeronave.

La tarifa por servicios de abordadores mecánicos para pasajeros vigente en 2018, es la siguiente:

Aerocares	
Factor de cobro	Tarifa
Media Inicial (\$/30 minutos/unidad)	\$728.00
1ª y 3ª fracción de 15 minutos (\$/15 minutos/unidad)	\$220.00
2ª y 4ª fracción de 15 minutos (\$/15 minutos/unidad)	\$145.00

Pasillos Telescópicos		
Factor de cobro (\$/servicio/hora)	Nacional	Internacional
Primera hora de Servicio	\$1,079.00	\$1,918.00
Primer periodo de 15 minutos	\$328.00	\$576.00
Segundo periodo de 15 minutos	\$217.00	\$383.00
Tercer periodo de 15 minutos	\$328.00	\$576.00
Cuarto periodo de 15 minutos	\$217.00	\$383.00

Servicio de Revisión a los Pasajeros y Equipaje de Mano

El servicio de revisión a los pasajeros y equipaje de mano se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por el uso de equipo especializado automático y manual, arco detector de metales y explosivos, banda con monitor de rayos X u otro similar, para revisar a los pasajeros y su equipaje, así como el personal de vigilancia calificado en esta función.

El cobro por el servicio de revisión a los pasajeros y equipaje de mano se calculará con base en el total de pasajeros que aborden la aeronave para el vuelo designado. Se exceptúan los pasajeros en tránsito de dicho vuelo y los infantes menores de hasta 2 (dos) años. De acuerdo con el manifiesto

de salida. La aplicación de la tarifa será la correspondiente a la hora de salida de la plataforma para el despegue de la aeronave.

Servicio de Revisión de Equipaje Facturado, Documentado o de Bodega.

El servicio de revisión de equipaje facturado, documentado o de bodega, se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, por el uso de equipo especializado automático y manual, arco detector de metales y explosivos, banda con monitor de rayos X u otro similar, para revisar su equipaje facturado, documentado o de bodega.

Servicio de Aviación General

El servicio de aviación general, se cobra a cada aeronave nacional o extranjera, destinada a la prestación de los servicios de transporte aéreo privado comercial y transporte aéreo privado no comercial, taxis aéreos y aeronaves de estado.

La tarifa por servicios de aviación general vigente en 2018, es la siguiente:

Horario	Vuelo por Tonelada	
	Nacional	Internacional
Normal:		
De 0:00 a 8:59		
De 11:00 a 12:59		
De 15:00 a 18:59		
De 22:00 a 23:59	\$17.93	\$43.81
Crítico:		
De 9:00 a 10:59		
De 13:00 a 14:59		
De 19:00 a 21:59	\$22.83	\$55.83

Manejo de Carga

Los ingresos relacionados con la carga incluyen ingresos por el arrendamiento de espacio en el Aeropuerto Existente para manejar agentes y transportistas, la tarifa por el servicio de aterrizaje de cada aeronave que lleva carga y una parte de los ingresos derivados de otros Servicios Complementarios proporcionados en relación con los servicios de carga.

En el 2016 y 2017, el Aeropuerto Existente movilizó aproximadamente 483,433 y 537,263 toneladas de diversos productos, respectivamente.

Servicios No Aeronáuticos

Los ingresos por los Servicios No Aeronáuticos se dividen principalmente en los siguientes servicios: (i) Servicios Complementarios; y (ii) Servicios Comerciales.

En el 2016 y el 2017 los ingresos derivados de los Servicios No Aeronáuticos representaron aproximadamente el 25.6% y 26.0% respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

Servicios Complementarios

Los ingresos por los Servicios Complementarios se derivan principalmente de los siguientes servicios: rampa (arrastre de aeronaves; recarga y descarga de aguas; limpieza interior; embarque, desembarque y acarreo de equipaje, carga y correo; embarque y desembarque de pasajeros; señaleros y aleros; suministro de energía eléctrica; lubricantes, aire pre acondicionado y avituallamiento, deshielo y anti hielo; despacho de aeronave), tráfico de documentación del pasajero, equipaje, carga y correo, suministro de combustible, seguridad y vigilancia, retiro de aeronaves inutilizadas, mantenimiento y reparación de aeronaves y conexos (servicios de grúa, neutralización de combustible, enfriamiento de frenos, etc.).

De conformidad con lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los Servicios Complementarios pueden ser prestados por el Aeropuerto Existente directamente, o por las aerolíneas para sí mismos o para otros usuarios, o por un tercero contratado por el Aeropuerto Existente. Comúnmente, estos servicios son prestados por terceros, a quienes se les cobra un porcentaje sobre los ingresos que reciben por estos Servicios Complementarios.

En el 2016 y 2017, los ingresos por los Servicios Complementarios representaron aproximadamente el 0.7% y 0.7% respectivamente, de los ingresos totales del Aeropuerto Existente; las tarifas por Servicios Complementarios son cobrados en Pesos.

Entre las sociedades que prestan Servicios Complementarios en el Aeropuerto Existente, se encuentran las sociedades Consorcio de Aeroméxico, la controladora de Aeroméxico, es propietaria de Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V., y Administradora Especializada, la sucesora de Servicios de Apoyo en Tierra.

Servicios Comerciales

Una parte importante de los ingresos del Aeropuerto Existente son sus Servicios Comerciales, los cuales incluyen el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, estacionamiento y otros servicios. Dichas actividades dependen del tráfico de pasajeros, el gasto de los pasajeros y el diseño de la terminal, entre otros factores. Los ingresos por los Servicios Comerciales también dependen del porcentaje de tráfico de pasajeros internacionales, debido a que muchos de estos los ingresos son generados por compras en tiendas libres de impuestos (Duty-Free). Actualmente, el arrendamiento de áreas comerciales a aerolíneas y otros arrendatarios comerciales en el Aeropuerto Existente, representa la segunda fuente más importante de ingresos del Aeropuerto Existente.

Al 31 de diciembre de 2017, el Aeropuerto Existente cuenta con 630 contratos de arrendamiento, entre los cuales se incluyen restaurantes, bancos, hoteles, tiendas minoristas (incluyendo tiendas libres de impuestos), casas de cambio y arrendamiento de vehículos.

El Aeropuerto Existente cobra un cargo mensual fijo o bien, un porcentaje de los ingresos brutos mensuales del arrendatario por el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, y otros servicios. Los ingresos de los Servicios Comerciales son cobrados en pesos.

El Aeropuerto Existente presta el servicio de estacionamiento de vehículos y servicios de transportación terrestre. El Aeropuerto Existente cuenta con más de 6,517 cajones de estacionamiento públicos por los cuales cobra una tarifa por estacionamiento. Actualmente, los ingresos derivados del servicio de estacionamiento no están regulados, sin embargo, se podrían regular en el caso en el que la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existen condiciones de competencia efectiva. Las tarifas por estacionamiento de vehículos son cobradas en pesos.

Asimismo, el Aeropuerto Existente recibe ingresos de varios operadores de vehículos comerciales, incluyendo taxis y operadores de autobuses. Los ingresos del Aeropuerto Existente de proveedores permanentes de servicios de transporte terrestre, tales como cargos por acceso a taxis, son actividades reguladas, mientras que los cargos por acceso a autobuses no son ingresos regulados. Los cargos por acceso son generalmente cobrados en pesos.

En el 2016 y 2017, los ingresos por los Servicios Comerciales representaron aproximadamente el 24.9% y 25.3% respectivamente de los ingresos totales del Aeropuerto Existente.

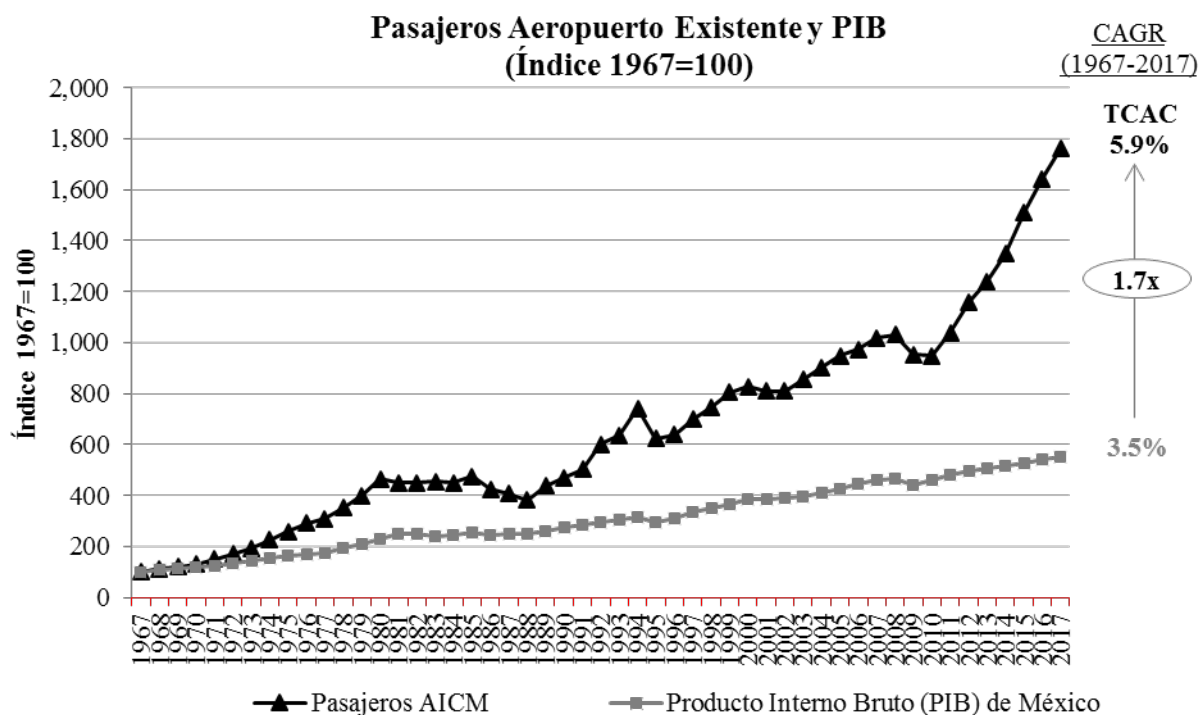
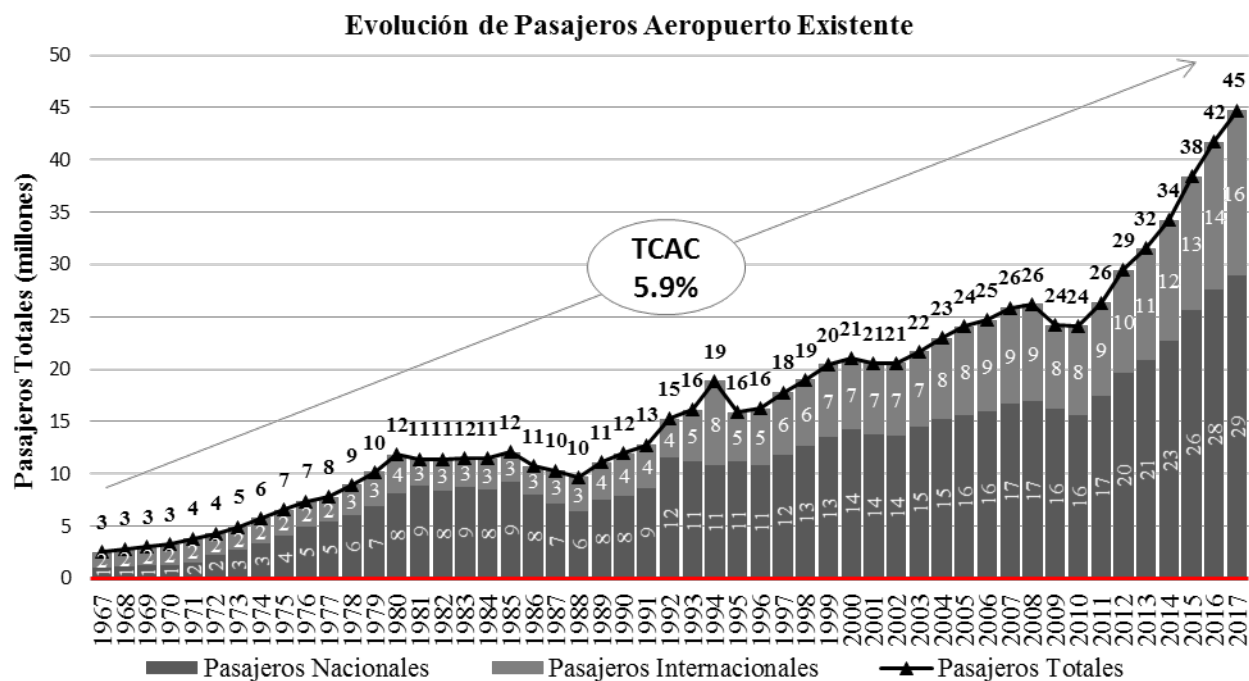
Datos Históricos Operativos del Aeropuerto Existente

Tráfico de Pasajeros

De acuerdo con cifras de la SCT, el tráfico de pasajeros comerciales del Aeropuerto Existente representó aproximadamente un 33.8 %, 33.1% y 32.7% del total de pasajeros de la aviación comercial en México en 2015, 2016 y 2017, respectivamente.

El Aeropuerto Existente ha visto crecer el tráfico de pasajeros en los últimos 50 años a una tasa compuesta anual del 5.9%. Históricamente, el tráfico de pasajeros del Aeropuerto Existente ha crecido a una tasa de 1.7 veces el PIB de México. El fuerte vínculo que existe entre la actividad aeronáutica y el PIB de México, se ve reflejado en el Aeropuerto Existente. El crecimiento de la población, su ingreso y su actividad comercial tienden al aumento en el tráfico de pasajeros tanto en viajes de negocio como de placer.

Las siguientes dos gráficas muestran datos disponibles históricos sobre el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente por millones de pasajeros, el porcentaje de crecimiento compuesto anual y el crecimiento del tráfico en comparación con el PIB de México.



Fuente: AICM

Como puede observarse, el tráfico de pasajeros ha disminuido, únicamente en aquellos periodos de crisis económica/recesión. La mayor caída en un solo año se produjo en 1995 (-16%). Después

de cada recesión el tráfico de pasajeros ha recuperado su nivel anterior a la crisis en un periodo de 1 a 3 años. Lo anterior se debe a la importancia del Aeropuerto Existente como el principal destino dentro de México tanto en viajes de negocio como de placer, así como por su importancia como punto de conexión entre Norte América y América Latina.

La siguiente tabla muestra el número de pasajeros atendidos por el Aeropuerto Existente con base en el vuelo destino para los años indicados.

	Años Terminados el 31 de diciembre de			
	2013	2014	2015	2016
	(en miles)			
Región				
México	12,040.9	13,020.3	14,577.5	10,349.1
Estados Unidos.....	3,216.3	3,491.5	3,811.0	3,742.9
Canadá.....	0.6	0.5	0.6	258.4
Europa.....	1,070.2	1,138.4	1,248.5	1,018.6
América Latina.....	1,543.1	1,681.8	2,000.5	1,929.8
Asia y Otros	-	-	-	-
Total	17,871.1	19,332.5	21,638.1	17,298.8

Las cifras excluyen pasajeros de aviación privada.

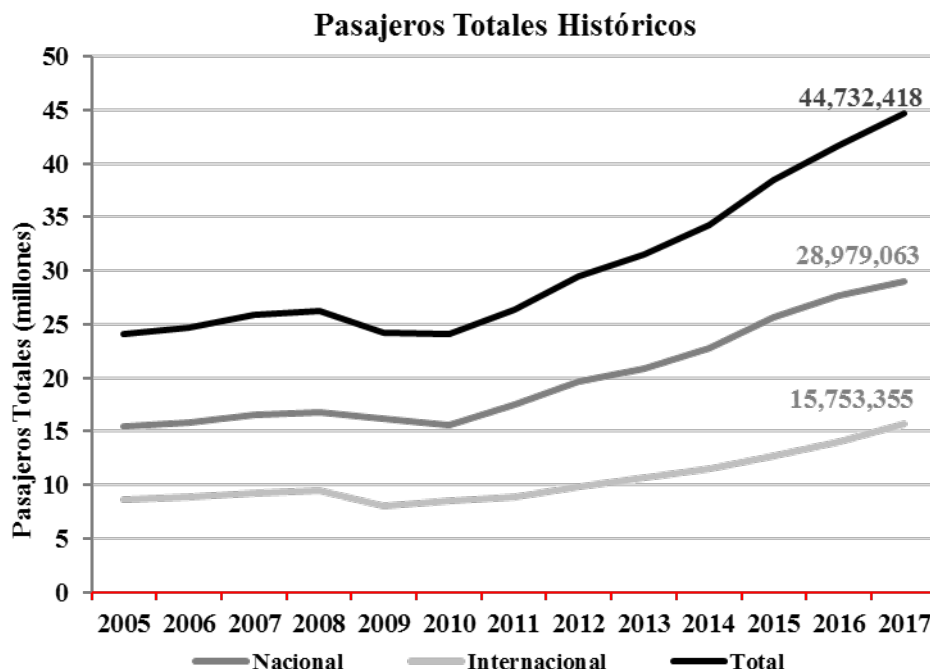
Las cifras incluyen vuelos nacionales tomados por pasajeros internacionales.

Fuente: SCT. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y AICM.

A pesar de las limitaciones actuales del Aeropuerto Existente en la asignación de slots, el tráfico de pasajeros ha aumentado 5.1% anualmente desde 2005, alcanzando un total de 41.7 millones de pasajeros en 2016 (de los cuales 27.6 millones de pasajeros son nacionales y 14.1 millones de pasajeros son internacionales). Pasajeros en conexión en el Aeropuerto Existente tanto de llegada como de salida representan casi el 23% del tráfico total de pasajeros en 2016.

En los años 2009 y 2010 el tráfico de pasajeros disminuyó debido a la crisis económica mundial, sin embargo, el tráfico de pasajeros ha repuntado considerablemente. Entre los años 2010 y 2017, el total de tráfico de pasajeros ha aumentado un promedio anual de 9.2%. Durante ese mismo periodo, el tráfico de pasajeros internacional aumentó un promedio anual de 9.1% y el tráfico de pasajeros nacional aumentó un promedio anual de 9.3%.

La siguiente gráfica muestra el crecimiento histórico del tráfico de pasajeros nacional e internacional, desde el 2005 en el Aeropuerto Existente:



Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea, 2018.

De conformidad con las proyecciones contenidas en el Pronóstico de Demanda Aérea, se espera que el tráfico de pasajeros del Aeropuerto Existente continúe creciendo inclusive después del inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto, derivado del crecimiento continuo del tráfico de pasajeros de aerolíneas de costo completo y de bajo costo.

Entre los años 2010 y 2017, el total de tráfico de pasajeros ha aumentado un promedio anual de 9.2% sin embargo debido a las limitaciones existentes del Aeropuerto Existente el tráfico de pasajeros podrá aumentar a una velocidad menor al crecimiento histórico que ha tenido, hasta que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones.

Tráfico de Carga

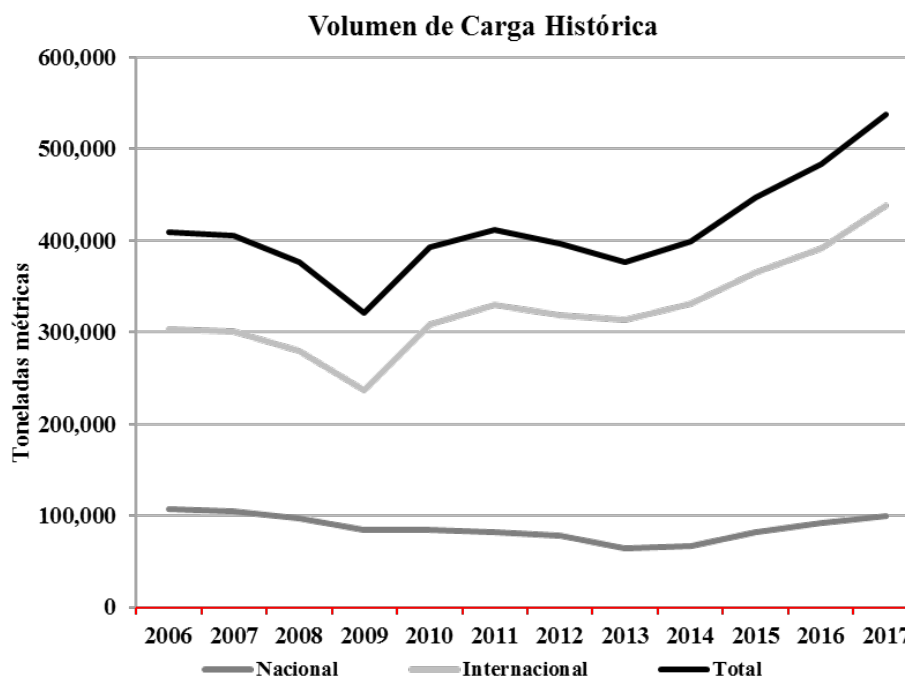
El crecimiento del tráfico de carga se vio significativamente impactado por la crisis económica mundial. Sin embargo, el crecimiento del servicio de carga por toneladas ha aumentado considerablemente desde el 2009. Entre el 2009 y el 2017, el tráfico de carga total aumento un promedio anual del 4.6%. En 2017, el Aeropuerto Existente movilizó aproximadamente 537,263 toneladas de diversos productos. En el año 2017, el Aeropuerto Existente atendió aproximadamente al 55.5% del tráfico total de carga de México y alberga 14 aerolíneas de carga que vuelan desde y hacia Europa, Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica, Medio Oriente y Asia.

La existencia de tratados internacionales de comercio ha ayudado a mantener un crecimiento en las importaciones y exportaciones de México con Estados Unidos, haciendo a este último el principal socio de México. Se espera que la exportación de embarques de carga aérea a Estados Unidos continúe aumentando durante los siguientes años. Sin embargo, la volatilidad del tipo de

cambio y la incertidumbre sobre el futuro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte podrán impactar en el volumen del tráfico de carga.

Se espera que el tráfico de carga en bodega (*belly cargo*) contribuya de manera significativa al crecimiento del tráfico de carga, ya que el tráfico internacional de pasajeros continúa creciendo en el Aeropuerto Existente y una vez que comience operaciones el Nuevo Aeropuerto.

La siguiente gráfica muestra el crecimiento histórico del tráfico de carga nacional e internacional, desde 2005 en el Aeropuerto Existente:

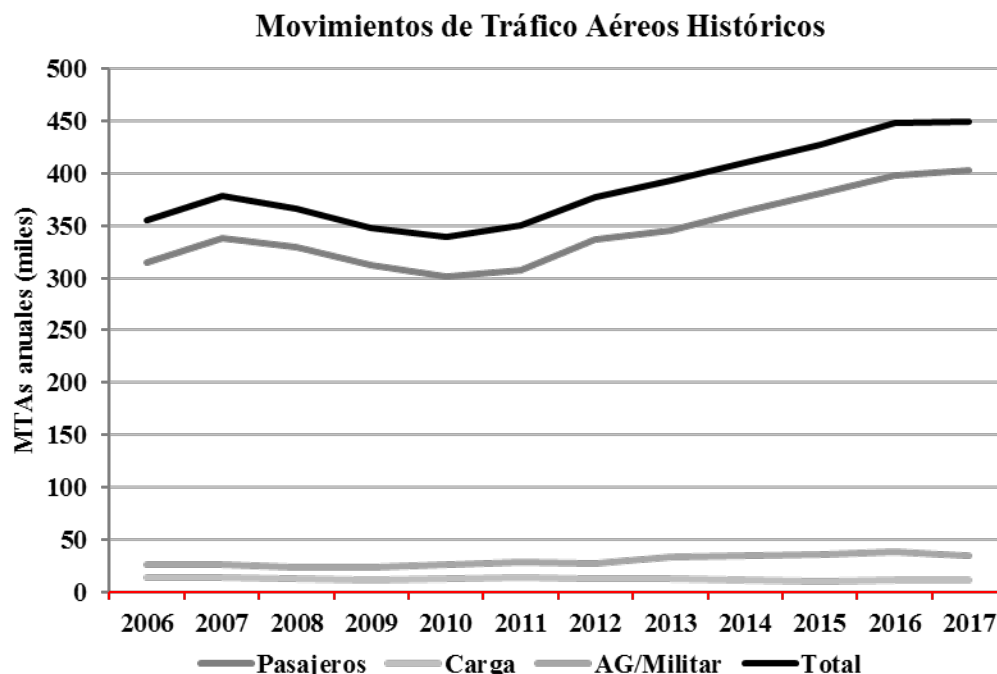


Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea, 2018.

Datos Históricos de Movimientos de Tráfico Aéreo (MTAs)

Los MTAs representan el total de las llegadas y salidas de aeronaves en el Aeropuerto Existente. Durante el 2016, los MTAs de los pasajeros comerciales representaron la mayor parte de las operaciones aeronáuticas en el Aeropuerto Existente, con aproximadamente 400,000 llegadas y salidas, o el 88.9% del total del tráfico aéreo. A partir de la rescisión global de 2009, los MTAs han aumentado considerablemente en un promedio anual de 4.1% desde el 2010 hasta el 2017, después. En 2016, el Aeropuerto Existente alcanzó la operación de 448,150 MTAs, lo cual representa un aumento del 5% derivado de la saturación actual del Aeropuerto Existente. En 2017, el Aeropuerto Existente alcanzó la operación de 449,656 MTAs.

La siguiente gráfica muestra el crecimiento histórico del tráfico de carga nacional e internacional, desde 2005 en el Aeropuerto Existente:



Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea, 2018.

Otros Aspectos Relevantes

Contrato entre ASA y el AICM

Actualmente, el AICM opera y administra el Aeropuerto Existente con sus propios recursos. Sin embargo, desde 1998, el AICM celebró un contrato de prestación de servicios con ASA, mediante el cual contrato a ASA como consultor especial para la prestación de servicios de administración. El 30 de agosto de 2013, el AICM y ASA acordaron modificar el contrato de prestación de servicios, para que la contraprestación fuera establecida conforme a un calendario de pagos durante el periodo del 2013 al 2016, y después, se estableciera un cargo mensual fijo de \$1,331.2 millones de pesos. El contrato de prestación de servicios modificado establece que cualquier calendario de pago y ajuste de inflación será diferido si el pago de dichos montos pondría en riesgo la viabilidad financiera u operativa del Aeropuerto Existente. Sin embargo, los pagos conforme a este contrato han sido realizados en su totalidad desde el 2013.

En el 2016 y el 2017, los pagos a ASA representaron el 24.9% y 17.5% respectivamente, de los gastos totales del Aeropuerto Existente.

Capacidad

Debido a su limitado potencial de expansión como resultado de su ubicación en una zona densamente poblada, el Aeropuerto Existente enfrenta limitaciones importantes de capacidad.

Inclusive con la infraestructura limitada del Aeropuerto Existente, se espera que el tráfico de pasajeros se incremente hasta el inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto. Esto se logra mediante el uso de aviones más grandes con mayores factores de carga por algunas compañías

aéreas que operan en el Aeropuerto Existente, y un aumento en la frecuencia de los vuelos de compañías internacionales.

Para aumentar la capacidad del Aeropuerto Existente se podría adoptar las siguientes medidas:

- Optimización de procesos relacionados con la llegada a y salida de puertas de embarque, y la utilización de pistas;
- Implementación de nuevos procedimientos para despegue de aviones de turbohélice;
- Uso del 100% de los espacios de aterrizaje disponibles en el horario de las 5 am y 11 pm;
- Uso adicional de aeronaves de gran tamaño con mayor factor de ocupación; y
- Reorientación de las operaciones charter a aeropuertos contiguos y vuelos regionales a Toluca.

Sin embargo, debido a las limitaciones impuestas por las limitantes físicas y geográficas del Aeropuerto Existente, las medidas de optimización mencionadas anteriormente son consideradas como remedios paliativos y de corto plazo, ya que no servirán a las proyecciones de crecimiento a largo plazo del volumen de tráfico de pasajeros que se espera alcance 140.5 millones de pasajeros para el año 2070, en la Ciudad de México. El Nuevo Aeropuerto es una solución a largo plazo tanto para adaptarse al crecimiento esperado de pasajeros y como para atraer tráfico adicional. Contar con un aeropuerto que mejore la conectividad, tendría un impacto directo en el dinamismo y la expansión del mercado nacional; y en el turismo, en la productividad y en la eficiencia del sector empresarial.

Aerolíneas

El Aeropuerto Existente está designado como un aeropuerto internacional con arreglo a la legislación mexicana, lo que indica que está equipado para recibir y realizar vuelos internacionales y tener instalaciones aduanales y de inmigración. El Aeropuerto Existente alberga 30 aerolíneas de pasajeros que conectan a la Ciudad de México y destinos nacionales e internacionales en América Latina, Norteamérica, Europa y Asia. El aeropuerto sirve como el centro de varias aerolíneas nacionales que incluyen Interjet, Volaris, Aeromar, Magnicharters y Aeroméxico. Además, al 31 de diciembre de 2017, 23 aerolíneas internacionales, incluidas líneas aéreas con sede en Estados Unidos como American Airlines, Southwest, Delta Airlines y United Airlines, así como Air France, British Airways, Iberia, KLM y Lufthansa operaban directamente o a través de acuerdos de código compartido en el Aeropuerto Existente. A principios de 2016, un avión A380, el avión más grande del mundo, operado por AirFrance aterrizó por primera vez en el Aeropuerto Existente.

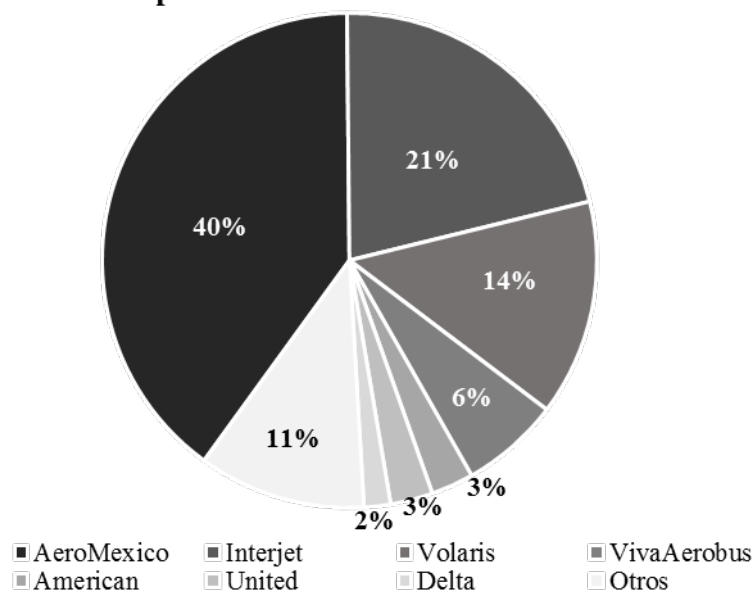
Las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente llegan a 109 destinos, incluyendo varias de las principales rutas internacionales. La ruta que va de la Ciudad de México a Los Ángeles fue calificada en 2016, entre las rutas internacionales más concurridas de México por número total de pasajeros de acuerdo con la Dirección General de Aeronáutica Civil. Algunas aerolíneas como

Iberia y Air France ofrecen vuelos transatlánticos desde la Ciudad de México a Madrid y París, así como vuelos transpacíficos desde la Ciudad de México a Narita. Las líneas aéreas nacionales como Aeroméxico e Interjet operan salidas a la mayor cantidad de destinos, incluyendo destinos en Centroamérica, Sudamérica y Asia.

En 2017, las seis aerolíneas mexicanas representaron el 84% del tráfico total del Aeropuerto Existente en 2016, y se espera que sus planes empresariales y esfuerzos estratégicos impulsen el crecimiento del tráfico aéreo. En 2016, Aeroméxico manejó el 40% total de pasajeros en el Aeropuerto Existente. El segundo prestador de servicios más grande de México, Interjet, manejó 21.3%, Volaris, el tercer prestador de servicios más grandes de México, contabilizó el 14.1%, VivaAerobus manejó el 6.5%, Aeromar manejó 1.1% y Magnicharters el 1.1%. La tabla siguiente muestra el porcentaje de tráfico de pasajeros por aerolínea en el Aeropuerto Existente:



Participación en la demanda Internacional



Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea, 2018.

El crecimiento reciente del mercado nacional e internacional en el Aeropuerto Existente se ha visto influenciado por el éxito de las aerolíneas de bajo costo desde que mexicana y Avianca cesaron sus operaciones en el 2010 y 2011. El porcentaje total de las aerolíneas de bajo costo en el Aeropuerto Existente aumentó de un 35% a 42% desde el 2012 hasta el 2016.

El crecimiento de las aerolíneas de bajo costo en el Aeropuerto Existente en años recientes ha sido extremadamente positivo y el nuevo Contrato de Transporte Aéreo abre nuevas oportunidades para aerolíneas tanto de México como de Estados Unidos para desarrollar más servicios transfronterizos.

Competencia

Hay cinco aeropuertos que dan servicio a la zona metropolitana de la Ciudad de México: el Aeropuerto Existente, el Aeropuerto Internacional de Toluca, el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca, el Aeropuerto Internacional de Puebla y el Aeropuerto Internacional de Querétaro. En 2017, el Aeropuerto Existente era el aeropuerto principal en el grupo de los cinco, manteniendo alrededor del 95.5% del total de tráfico de pasajeros regional.

El Aeropuerto Existente compite con el Aeropuerto Internacional de Toluca, que se encuentra a 47 kilómetros de la Ciudad de México y en gran medida opera con aerolíneas de bajo costo que atienden a pasajeros nacionales. Desde 2008/2009, el Aeropuerto Existente ha estado creciendo fuertemente mientras que el Aeropuerto Internacional de Toluca perdió 80.0% de su tráfico de pasajeros. El Aeropuerto Existente también se beneficia de buenos enlaces de la red de autobuses más amplia que da servicio a la Ciudad de México, aunque el Aeropuerto Internacional de Toluca está más cerca de ciertas áreas de altos ingresos y negocios en el lado oeste de la Ciudad de México que el Aeropuerto Existente.

El Aeropuerto Existente también compite con los aeropuertos que están próximos a la Ciudad de México, como el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca, el Aeropuerto Internacional de Puebla y el Aeropuerto Internacional de Querétaro, que se encuentran a 67.6 kilómetros, 85.5 kilómetros y 171.7 kilómetros de la Ciudad de México, respectivamente, y otras formas de transporte (incluyendo el servicio de autobuses interestatales de distancia regular y larga). Actualmente, el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca no ha programado servicios.

Estacionalidad

El negocio del Aeropuerto Existente está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de viajes aéreos es típicamente mayor durante los meses de verano y durante la temporada de vacaciones de invierno, especialmente en los mercados internacionales, porque hay más viajes de placer durante esos periodos. Los resultados de operaciones del Aeropuerto Existente generalmente reflejan dicha estacionalidad, pero también se han visto afectados por numerosos factores que no son necesariamente de temporada, incluyendo condiciones económicas, problemas de seguridad y salud, guerras o amenazas de guerra, el clima y retrasos de control de tráfico aéreo. Como resultado de ello, los resultados de operación del Aeropuerto Existente para un periodo trimestral no son necesariamente indicativos de los resultados de operación durante todo un año, y los resultados de operación históricos no son necesariamente indicativos de los resultados de operación futuros.

Seguridad

La Dirección General de Aeronáutica Civil, la autoridad federal de México en materia de aviación, y la Oficina de Seguridad Pública, emitieron lineamientos para la seguridad de los aeropuertos en México. En el Aeropuerto Existente, los servicios de seguridad son proporcionados por compañías de seguridad independientes y por la Policía Federal. En los últimos años, el Aeropuerto Existente ha adoptado varias medidas para mejorar sus normas de seguridad, incluyendo el aumento de las responsabilidades de las empresas privadas de seguridad, la implementación, de conformidad con los reglamentos establecidos por la OACI, de la tomografía computarizada integrada y el sistema de detección de equipaje para vuelos internacionales y nacionales para detectar rastros de explosivos, la modernización de nuestros sistemas de revisión de equipaje de mano y equipo de seguridad, la implementación de estrictos procedimientos de control de acceso a las áreas restringidas del Aeropuerto Existente y la instalación de un sistema de control de circuito cerrado de televisión.

En respuesta a los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, el Aeropuerto Existente ha tomado medidas adicionales para aumentar la seguridad. A petición de la Administración de Seguridad del Transporte de Estados Unidos, la Dirección General de Aviación Civil emitió directivas en octubre de 2001 estableciendo nuevas normas y procedimientos a ser implementados en nuestros aeropuertos. De conformidad con estas directivas, estas reglas y procedimientos tuvieron que ser implementados inmediatamente y por un periodo indefinido de tiempo.

Para cumplir con estas directivas, el Aeropuerto Existente reforzó la seguridad imponiendo las siguientes medidas:

- Aumento y mejora en la capacitación del personal de los aeropuertos mexicanos en materia de seguridad;
- Aumento en la supervisión y responsabilidades del personal de seguridad del Aeropuerto Existente como el personal de seguridad que opera en el Aeropuerto Existente;
- Emisión de nuevas credenciales de identificación para el personal del Aeropuerto Existente;
- Reforzamiento de control de diferentes áreas de acceso al Aeropuerto Existente; y
- Cambio físico de los puntos de acceso a muchas de las áreas restringidas en el Aeropuerto Existente.

Las aerolíneas también han contribuido al reforzamiento de la seguridad en el Aeropuerto Existente, ya que han adoptado nuevos procedimientos y nuevas normas que emite la Dirección General de Aeronáutica Civil que son aplicables a las aerolíneas. Algunas medidas adoptadas por las aerolíneas incluyen el incremento de puntos de verificación de la identificación de pasajeros, la inspección de equipaje antes del check-in y el refuerzo de controles sobre el acceso a los aviones por los proveedores de servicio (tales como los manipuladores de equipaje y proveedores de servicios de alimentos).

Seguros

AICM mantiene las siguientes coberturas para el Aeropuerto Existente:

- **Seguro contra daños y pérdidas consecuenciales** que cubre todos los riesgos (incluido el terrorismo) de la pérdida o destrucción repentina directa accidental física de, o daños a, los bienes asegurados y la consiguiente pérdida de ingresos y/o aumento de costos de actividades de mantenimiento normal del negocio. Con una póliza independiente que cubre bienes específicos rentados, que proporciona cobertura sobre la base de las sumas aseguradas de propiedad individual;
- **Seguro de responsabilidad civil**, incluida la responsabilidad civil de aviación, aviación de guerra/terrorismo, responsabilidad pública/de producto; responsabilidad civil con respecto al Aerotrén del Aeropuerto Existente; y la responsabilidad civil de construcción;
- **Seguro de construcción todo riesgo (incluyendo terrorismo)**, hasta por el valor total de todos los proyectos de construcción;
- **Seguro para todos los vehículos del aeropuerto**, incluyendo daños físicos y robo total, responsabilidad civil, gastos médicos y legales, y asistencia en carretera;
- **Seguro de pérdida financiera e indemnización profesional; y**

- **Seguro de responsabilidad de patrones.**

20. EL NUEVO AEROPUERTO

Panorama General

En septiembre de 2014, el presidente Enrique Peña Nieto anunció el desarrollo y la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en la Ciudad de México diseñado para satisfacer las demandas proyectadas a largo plazo del tráfico de pasajeros y poner remedio a las limitaciones actuales de capacidad del Aeropuerto Existente. El 22 de septiembre de 2014, el Gobierno Federal a través de la SCT le otorgó a GACM una concesión para (i) usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados; y (ii) construir, administrar, operar y explotar el Nuevo Aeropuerto. La Concesión del Nuevo Aeropuerto tiene una vigencia de 50 (cincuenta) años a partir del inicio de operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, y la opción de prorrogar dicha vigencia por un periodo adicional de 50 (cincuenta) años.

El Nuevo Aeropuerto se construirá en un sitio de aproximadamente 4,431 hectáreas, ubicado en los Municipios de Atenco, Ecatepec de Morelos y Texcoco, en el Estado de México, a 11.4 kilómetros del centro de la Ciudad de México y sólo a 5 kilómetros al noreste del Aeropuerto Existente. Se espera que el Nuevo Aeropuerto esté conectado a la región circundante por diversas vías, incluyendo una línea de metro, un carril especial de autobús, una terminal de autobús y diversas carreteras que conecten a las principales autopistas de México.



Se espera que el Nuevo Aeropuerto sea uno de los aeropuertos más grandes de América Latina en términos de tráfico de pasajeros y un importante centro regional. Asimismo, el Nuevo Aeropuerto tendrá una capacidad inicial de aproximadamente 55 millones de pasajeros anuales durante su fase inicial de operaciones, y aumente progresivamente hasta alcanzar 140.5 millones de pasajeros anuales para el año 2070. En su apertura, que se espera ocurra en octubre de 2020, simultáneamente con el cierre del Aeropuerto Existente, se espera que el Nuevo Aeropuerto esté compuesto por una única terminal con tres pistas triples simultáneas y 108 puertas de embarque, y en el 2070, se pretende que el Nuevo Aeropuerto alcance su capacidad máxima a través de la construcción de la segunda terminal, seis pistas triples simultáneas y 191 puertas de embarque. Para más información

relacionada con los riesgos de la apertura del Nuevo Aeropuerto y el comienzo de sus operaciones comerciales de manera simultánea al cierre del Aeropuerto Existente, ver Sección “10. FACTORES DE RIESGO”.

Un consorcio formado por los reconocidos arquitectos Norman Foster (Foster + Partners) y Fernando Romero (FR-EE) desarrolló el diseño arquitectónico del Nuevo Aeropuerto, el cual está inspirado en el escudo nacional de México, al tiempo que proporciona una experiencia atractiva y eficiente de pasajeros. El plan de construcción del “Lado Aire” del Nuevo Aeropuerto fue diseñado por NACO (*Netherlands Airport Consultants*), un reconocido proveedor global de servicios de planeación, diseño e ingeniería de aeropuertos, que ha participado en el desarrollo de más de 600 aeropuertos en todo el mundo, dicho plan incluye las pistas, pistas de rodaje, plataformas e instalaciones de soporte. El programa de construcción y presupuesto para el Nuevo Aeropuerto, incluyendo las obras de activación y complementarias, fue preparado por Parsons Corporation, como director del proyecto y se estima en hasta US\$13.3 mil millones, de los cuales aproximadamente el 36% será aportado por el Gobierno Federal a través del uso de fondos públicos, y se espera que el 64% restante sea financiado por instituciones bancarias y a través de diversas ofertas de valores en los mercados de capitales nacionales e internacionales, incluyendo las Notas Existentes, los CBFES ofrecidos en el presente Prospecto, y a través de préstamos bancarios. Con el fin de minimizar el impacto del Proyecto sobre las finanzas públicas del Gobierno Federal, el financiamiento privado para el Nuevo Aeropuerto está diseñado como un financiamiento estructurado y está respaldado por la TUA del Aeropuerto Existente y la TUA futura del Nuevo Aeropuerto, las cuales han sido cedidas onerosamente al Fideicomiso Emisor TUA, para mayor información del esquema de financiamiento del Nuevo Aeropuerto.

Descripción de GACM

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., constituida el 28 de mayo de 1998, y existente de conformidad con las leyes de México, es una entidad de participación estatal mayoritaria con personalidad jurídica y patrimonio propio. Antes, sus negocios consistían en la propiedad de acciones de AICM, como concesionario del Aeropuerto Existente, y de Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (“SACM”), una sociedad responsable de prestar servicios administrativos a GACM y a AICM. GACM tiene el 99.9% de las acciones del AICM y 99.9% de las acciones de SACM.

GACM como titular de la Concesión del Nuevo Aeropuerto de fecha 22 de septiembre de 2014 otorgada por el Gobierno Federal a través de la SCT, tiene la responsabilidad de (i) usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados; y (ii) construir, administrar, operar y explotar el Nuevo Aeropuerto. La Concesión del Nuevo Aeropuerto tiene una vigencia de 50 (cincuenta) años a partir del inicio de operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, y la opción de prorrogar dicha vigencia por un periodo adicional de 50 (cincuenta) años.

La Concesión del Nuevo Aeropuerto, establece que GACM deberá de permanecer como una entidad de la Administración Pública Federal durante la vigencia de la Concesión del Nuevo Aeropuerto. El incumplimiento de esta condición es una causa de revocación inmediata de la Concesión del Nuevo Aeropuerto. Asimismo, la Concesión del Aeropuerto Existente establece la obligación por parte de GACM de mantener al menos el 51.0% del capital social de AICM durante la vigencia de la Concesión del Aeropuerto Existente.

Dentro de su objeto social, GACM está facultado para solicitar y obtener bajo cualquier título, por sí o por conducto de sus subsidiarias, concesiones, permisos y autorizaciones para llevar a cabo su objeto social, incluyendo las referidas en la Ley de Aeropuertos y la Ley General de Bienes Nacionales y ejercer los derechos derivados de ellos, así como otorgar garantías sobre los mismos para entre otros, llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o explotación de aeropuertos, así como para la prestación de cualesquier otros servicios necesarios para la explotación de dichos aeropuertos y la realización de cualquier actividad que soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios que preste y que directamente beneficie a los mismos. De igual forma, en los términos que fije la normatividad correspondiente y el título de concesión respectivo, GACM podrá recibir, por sí o por conducto de sus subsidiarias, los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo civil, por la celebración de contratos, por los servicios que preste directamente, así como por las actividades comerciales que realice.

Accionistas

La SCT tiene el 99.99% de las acciones de GACM y ASA tiene el 0.01% de las acciones de GACM. La siguiente tabla muestra información relativa a la estructura de propiedad de las acciones de GACM a la fecha:

<u>Accionista</u>	<u>Número de Acciones Comunes</u>	<u>Porcentaje de Propiedad de Acciones Comunes</u>
SCT	78,338,190,939	99.99%
ASA	1	0.01%
Total	78,338,190,940	100%

La Concesión del Nuevo Aeropuerto obliga a GACM a continuar siendo una empresa de participación estatal mayoritaria durante la vigencia de dicha Concesión del Nuevo Aeropuerto. El incumplimiento de esta obligación constituye una causa de revocación inmediata de la Concesión del Nuevo Aeropuerto. A su vez, la Concesión del Aeropuerto Existente obliga a GACM a mantener directamente la propiedad de, por lo menos, el 51.0% del capital social de AICM durante la vigencia de dicha Concesión del Aeropuerto Existente.

El Emisor pretende utilizar los recursos netos de la Oferta Global para suscribir las Acciones “P”, las cuales constituyen una serie especial de acciones con derechos económicos preferentes que representan 20% del capital social de GACM (como sociedad promovida), así como las Acciones AICM, conforme a ciertos requerimientos establecidos en la Legislación Aplicable. Para mayor referencia de las Acciones “P”, por favor consulte la Sección “8. *PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS ACCIONES “P”*” del presente Prospecto.

Consejo de Administración

La administración de GACM esta encomendado a un Consejo de Administración, conformado en todo momento por un mínimo de 7 (siete) y un máximo de 15 (quince) miembros, en el entendido de que el mismo deberá en todo momento estar compuesto por al menos el 25% (veinticinco por ciento) de consejeros independientes.

El Fideicomiso tendrá derecho a designar a 2 miembros del Consejo de Administración de GACM. No podrán designarse como miembros del Consejo aquellas personas que tengan algún conflicto de interés con GACM, o sus subsidiarias. Los miembros del Consejo de Administración nombrados por GACM podrán ser removidos en el caso en el que dejen de cumplir con los requisitos y obligaciones establecidas en los estatutos sociales de GACM, Ley General de Sociedades Mercantiles, Ley Federal de las Entidades Paraestatales y su Reglamento, para ser elegidos como miembros del Consejo de Administración (incluyendo el caso de conflictos de interés) o en el caso que dicho miembro del Consejo de Administración incumpla con su deber de lealtad o de diligencia de conformidad con lo establecido en la Ley del Mercado de Valores.

Las personas que tengan un conflicto de interés con GACM o sus subsidiarias, no podrán ser designadas como miembros del Consejo de Administración.

Los miembros del Consejo de Administración y sus suplentes, según sea el caso, podrán ser o no accionistas de GACM y podrán ser reelectos. En el caso de los consejeros independientes, éstos podrán ser ratificados hasta por 4 (cuatro) periodos adicionales de un año, lo anterior con el objeto de asegurar su independencia. A efecto de poder ser ratificados en su cargo, los consejeros independientes deberán de haber asistido a por lo menos el 75% (setenta y cinco por ciento) de las sesiones del Consejo de Administración que se hayan celebrado durante su encargo y recibirán las remuneraciones que determine el propio Consejo de Administración.

Los miembros del Consejo de Administración quedan obligados a manifestar formalmente cualquier asunto en donde tuvieren o conocieren de un posible conflicto de interés, utilizando los mecanismos y canales de declaración aprobados por el Consejo de Administración. Aquel miembro que tuviere el posible conflicto de interés, deberá retirarse de la sesión y abstenerse de toda discusión.

Los consejeros independientes y, en su caso, sus respectivos suplentes, deberán desempeñar sus funciones libres de conflictos de interés, y deberán de cumplir con el perfil establecido en los Lineamientos de Gobierno Corporativo de GACM. Sin perjuicio de lo mencionado anteriormente, en ningún caso podrán designarse, ni fungir como consejeros independientes las siguientes personas:

1. Los directivos relevantes o empleados de GACM, o las personas físicas que hubieren desempeñado el cargo de auditor externo de GACM, o las personas morales que integren el grupo empresarial, así como sus respectivos Comisarios. Dicha limitación será aplicable únicamente a aquellas personas físicas que hubieren ocupado dichos cargos durante los 12 (doce) meses inmediatos anteriores a la fecha de designación.
2. Las personas físicas que tengan influencia significativa para influir de manera decisiva en GACM, o en alguna de las personas morales que integran el grupo empresarial.
3. Los servidores públicos de la Administración Pública Federal, Estatal y/o Municipal, los diputados y senadores del Congreso de la Unión y los accionistas que sean parte del grupo de personas que mantenga el control de GACM.

4. Los clientes, prestadores de servicios, proveedores, deudores, acreedores, socios, consejeros o empleados de una empresa que sea cliente, prestador de servicios, proveedor, deudor o acreedor importante de GACM.
5. Las personas que tengan parentesco por consanguinidad, afinidad o civil hasta el cuarto grado, así como los cónyuges, la concubina y el concubinario, de cualquiera de las personas físicas referidas en las fracciones 1 a 4 anteriores.

Los consejeros independientes que durante su encargo pierdan dicho carácter de independencia, deberán hacerlo del conocimiento del Consejo de Administración a más tardar en la siguiente Sesión de dicho órgano.

Por el sólo hecho de la aceptación del cargo, los servidores públicos miembros del Consejo de Administración se encontrarán sujetos a las responsabilidades que les corresponden conforme a la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos. Por su parte los consejeros independientes del Consejo de Administración deberán desempeñar su cargo diligentemente, sin favorecer a un determinado accionista o grupo de accionistas.

La Asamblea de Accionistas, podrá establecer la obligación a cargo de los miembros del Consejo de Administración y sus suplentes, en su caso, de garantizar las responsabilidades en que pudieran incurrir en el desempeño de sus encargos. Para esos efectos, el monto garantizado será el que determine la propia Asamblea de Accionistas.

El Consejo de Administración podrá llevar a cabo la creación de Comités y Subcomités, para efectos de apoyar al Consejo de Administración en sus funciones de administración en áreas específicas, los cuales tendrán la organización, funciones y responsabilidades que al efecto establezca el Consejo de Administración, y/o la Asamblea de Accionistas.

Dichos Comités o Subcomités tendrán una temporalidad transitoria o permanente, pudiendo ser modificados, sustituidos, escindidos o disueltos a discreción del Consejo de Administración, y se integrarán por un mínimo de 3 (tres) y un máximo de 5 (cinco) miembros, los cuales en su mayoría deberán de ser miembros independientes.

La siguiente tabla muestra los miembros actuales del Consejo de Administración de GACM, sus respectivas posiciones y su afiliación dentro del Gobierno Federal:

Propietario	Año de nombramiento como consejero	Suplente	Año de nombramiento como consejero	Afiliación
Gerardo Ruiz Esparza	2012	Yuriria Mascott Pérez*	2014	SCT
Vacante	N/A	Ardelio Vargas Fosado	2015	Secretaría de Gobernación
Alejandro Sibaja Ríos	2014	Fernando López Moreno Janette Taboada Vega*	2016	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Vacante	N/A	Francisco Covarrubias Gaytán	2015	Secretaría de Desarrollo Agrario,

Alfonso Flores Ramírez	2014	Vacante	N/A	Territorial y Recursos Naturales Secretaría de Turismo
José Salvador Sánchez Estrada	2014	Vanessa María Vázquez Meseguer*	2016	Secretaría de Economía
José Rogelio Garza	2014	Héctor Márquez Solís	2014	Comisión Nacional del Agua
Alejandro Medina Mora Nieto	2015	Vacante	N/A	ASA
Alfonso Sarabia de la Garza	2014	Jorge Nevárez Jacobó	2014	Independiente
Manuela Molina Peralta*	2016			Independiente
Octavio Francisco Pastrana	2016			Independiente
Oscar de Buen Richkarday	2016			Independiente
Sergio Alcocer Martínez de Castro	2016			Independiente

**Corresponden al sexo femenino*

La siguiente es información biográfica de cada uno de los miembros del Consejo de Administración de GACM:

Gerardo Ruiz Esparza ha sido el Secretario de Comunicaciones y Transportes desde 2012, previamente fue el Secretario de Comunicaciones y Transportes para el Estado de México. Es licenciado en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México. Se ha desempeñado como Subdirector Jurídico de la Dirección de Deuda Pública y de la Dirección de Política Financiera de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Secretario General del Gobierno del Estado de México; Director Jurídico del Instituto Mexicano del Seguro Social y de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Alejandro Sibaja Ríos ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Director General de Programación y Presupuesto “B” en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público desde septiembre de 2014. Es licenciado en actuaría por la Universidad Nacional Autónoma de México, y una Maestría en Administración y Políticas Públicas por IEXE-Escuela de Políticas Públicas. Ha prestado sus servicios en Nacional Financiera S.N.C. y en la SCT.

Alfonso Flores Ramírez ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Director General de Impacto y Riesgo Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. El Sr. Flores tiene una licenciatura en Ingeniería Química Industrial del Instituto Tecnológico de Celaya con Maestría en administración del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey. Tiene más de 16 años de experiencia en administración de residuos industriales y peligrosos, así como en el desarrollo e implementación de programas de prevención de la contaminación y minimización de residuos en diferentes sectores industriales.

José Salvador Sánchez Estrada ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Subsecretario de Calidad y Regulación en la Secretaría de Turismo. Tiene una licenciatura en Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México. El Sr. Sánchez Estrada tiene experiencia en el Sector Público como auxiliar del gobernador de Veracruz, también ha sido el representante del estado de Veracruz en la Ciudad de México.

José Rogelio Garza ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Subsecretario de Industria y Comercio de la Secretaría de Economía desde 2013. Es licenciado en derecho por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores Monterrey.

Alejandro Medina Mora Nieto ha sido miembro del Consejo desde 2015. Es el Director General Adjunto de Asuntos Legales de la Comisión Nacional del Agua desde 2015. Es licenciado en derecho por la Universidad Iberoamericana.

Alfonso Sarabia de la Garza ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Director General de ASA desde 2014 y licenciado en Administración de Negocios de la Universidad Tecnológica de México.

Yuriria Mascott Pérez ha sido miembro suplente del Consejo desde 2014. Es Subsecretaria de Comunicaciones y Transportes desde 2014. Licenciada en derecho por la Universidad Panamericana. Se ha desempeñado como Directora del Servicio Postal Mexicano y consultora para ASA.

Ardelio Vargas Fosado ha sido miembro suplente del Consejo desde 2015. Desde enero de 2013 ha sido Comisionado del Instituto Nacional de Migración. Es licenciado en derecho por la Escuela Nacional de Estudios Profesionales ENEP-Acatlán. Se ha desempeñado como Director de la Agencia de Investigación Federal; Director del Centro Nacional de Planeación, Análisis e Información; y Presidente de la Comisión de Defensa Nacional.

Fernando López Moreno ha sido miembro suplente del Consejo desde 2016. Es el Director General Adjunto de Programación y Presupuesto de Desarrollo Social, Trabajo, Economía y Comunicaciones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. El Sr. López tiene una licenciatura en contaduría pública de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Janette Taboada Vega ha sido miembro suplente del Consejo desde 2016. Es la Directora de Programas Sectoriales, Apoyo Operativo y Organizacional de la Dirección General de Programación y Presupuesto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. La Sra. Taboada tiene una licenciatura en administración de la Universidad del Valle de México.

Francisco Covarrubias Gaytán ha sido miembro suplente del Consejo desde 2015. Es arquitecto por la Universidad Nacional Autónoma de México y tiene una maestría en Urbanismo y cuenta con varios estudios de especialización en Desarrollo Urbano de la Universidad de Londres. En el sector público, se ha desempeñado como asesor para el desarrollo de varias leyes en materia de desarrollo urbano. También trabajó como Subsecretario de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México y Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda para el Estado de México. Actualmente trabaja en la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Vanessa María Vázquez Meseguer ha sido miembro suplente del Consejo desde 2016. La Sra. Vázquez es licenciada en economía por la Universidad Veracruzana. Actualmente trabaja como Coordinadora de Asesores de la Subsecretaría de Calidad y Regulación de la Secretaría de Turismo.

Héctor Márquez Solís ha sido miembro suplente del Consejo desde 2014. Es Jefe de la Unidad de Contenido Nacional y Fomento de Cadenas Productivas e Inversión en el Sector Energético en la Secretaría de Economía. El Lic. Márquez es licenciado en Administración de Negocios de la Universidad Independiente de Nuevo León, y tiene un Ph.D. en Economía de la Universidad de Rochester.

Jorge Nevárez Jacobo ha sido miembro suplente del Consejo desde 2014. Es Coordinador de las Unidades de Negocios de ASA desde 2012. El Sr. Nevárez tiene una licenciatura de Ingeniero Mecánico Electricista de la Universidad Iberoamericana y una maestría en Ciencias Aplicadas de la Universidad de Waterloo.

Manuela Molina Peralta ha sido miembro independiente del Consejo desde 2016. Trabaja como Vicepresidente de Finanzas en IEnova y ha trabajado en compañías de energía como El Paso Corporation como Vicepresidente de Finanzas y Kinder Morgan como Gerente General. Actualmente es Presidenta del Comité de Emisores de la Bolsa Mexicana de Valores y en 2015 fue Presidenta del Instituto Mexicano de Ejecutivos de Finanzas. También es miembro fundador y directora de NatGas Querétaro. La Sra. Molina es Contadora Pública de la Universidad de Sonora y tiene una maestría en finanzas de la Escuela de Negocios EGADE del Tecnológico de Monterrey.

Octavio Francisco Pastrana ha sido miembro independiente del Consejo desde 2016. Actualmente es Director y Asesor Financiero de ICTINEO Infraestructura y también es miembro del consejo de COREMAR y Petróleos Mexicanos (PEMEX). El Sr. Pastrana es ingeniero mecánico de la Universidad de los Andes, en Colombia, y tiene otros estudios de postgrado en negocios, administración y estrategias corporativas de la Universidad de Cambridge, Harvard y Stanford, así como un doctorado en termodinámica y fluidos mecánicos de Inglaterra.

Oscar de Buen Richkarday ha sido miembro independiente del Consejo desde 2016. Trabajó como Subsecretario de Infraestructura de 2006 a 2011 en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y contribuyó a la formación del Instituto Mexicano del Transporte. También ha trabajado como profesor de ingeniería en la Universidad Nacional Autónoma de México. El Sr. de Buen es ingeniero civil de la Universidad Nacional Autónoma de México y tiene una maestría en ciencias con un enfoque en el transporte del Massachusetts Institute of Technology.

Sergio Alcocer Martínez de Castro ha sido miembro independiente del Consejo desde 2017. Su trayectoria profesional considera diversos puestos de alto nivel en el sector público como son: Director del Centro Nacional de Prevención de Desastres, Subsecretario de Planeación Energética y Desarrollo Tecnológico de la Secretaría de Energía y Subsecretario para América del Norte de la Secretaría de Relaciones Exteriores. En el sector académico destaca su labor como Investigador y profesor visitante en diversas universidades, así como autor en publicaciones técnicas especializadas y expositor constante en diversos foros nacionales e internacionales. Fue Director del Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México y Secretario General de la Universidad Nacional Autónoma de México. El Sr. Alcocer es Ingeniero Civil por la

Universidad Nacional Autónoma de México, con estudios de doctorado en Ingeniería por la Universidad de Texas en Austin. Ha sido miembro del Sistema Nacional de Investigadores.

De conformidad con la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, no debe existir un posible conflicto de intereses entre los deberes de los miembros del Consejo de Administración de una entidad pública y sus intereses privados, con el fin de ser elegible para ser designado como miembro del Consejo de Administración.

Sesiones del Consejo de Administración:

El Consejo de Administración deberá sesionar cuando menos 4 (cuatro) veces al año, dedicando el tiempo y la diligencia que sean necesarios para atender adecuadamente los asuntos que le competen en GACM. Por su parte, los Comités o Subcomités deberán sesionar al menos bimestralmente y adicionalmente si es necesario, con la frecuencia que les permita cumplir con la totalidad de sus responsabilidades.

Las sesiones del Consejo de Administración se llevarán a cabo en el domicilio social de GACM o en otro lugar dentro de la República Mexicana, según se determine en la convocatoria, en el entendido que para reunirse en lugar distinto a su domicilio social deberá notificarse a los consejeros dicha situación con al menos 15 (quince) días hábiles de anticipación a la fecha fijada para la celebración de la Sesión. Si faltase a la sesión el Presidente, la sesión será presidida por la persona a quién éste designe. Si el Secretario faltase a la sesión, entonces la persona designada por el voto mayoritario de los miembros del Consejo de Administración presentes actuará como tal.

Las actas de sesiones del Consejo serán registradas en un libro especialmente usado para tal efecto y serán firmadas por la persona que actúe como Presidente o en su defecto, la persona que haya presidido la sesión, y el Secretario o en su defecto quien haya fungido como Secretario.

Principales facultades y obligaciones.

Serán facultades del Consejo de Administración de GACM las establecidas en el artículo 58 de la Ley de Federal de Entidades Paraestatales, adicionalmente a las siguientes facultades previstas en los estatutos sociales de GACM:

1. Vigilar la gestión y conducción de GACM y de las personas morales que ésta controle, así como el desempeño de sus directivos relevantes;
2. Revisar las operaciones que se pretendan ejecutar, ya sea simultánea o sucesivamente, que por sus características puedan considerarse como una sola operación y que pretendan llevarse a cabo por GACM o las personas morales que ésta controle, en el lapso de un ejercicio social, cuando sean inusuales o no recurrentes;
3. Dar seguimiento a los principales riesgos de GACM;
4. Aprobar las políticas de información y comunicación con los accionistas, así como con los consejeros y directivos relevantes;
5. Evaluar nuevos proyectos;

6. Delegar las facultades que sean necesarias a los Comités y Subcomités y modificación de las mismas.

Estructura Organizacional

La estructura organizacional de GACM es la siguiente:

- **Dirección General**, que se subdivide en la Dirección de Relaciones Institucionales y Programas Sociales, Subdirección de Riesgos, Gerencia de Seguimiento de Acuerdos y una Subdirección de Transparencia y Datos Abiertos.

Desarrollar el Proyecto del Nuevo Aeropuerto en tiempo y forma, hasta su puesta en operación, ejecutando los planes, proyectos y programas de construcción, financiamiento y administración de recursos, en apego a los estatutos del GACM, a la normatividad aplicable y a los lineamientos y directrices del Consejo de Administración, con criterios de transparencia y rendición de cuentas, siendo un referente de excelencia en la gestión de megaproyectos de infraestructura a nivel nacional e internacional.

- **Dirección Corporativa de Coordinación de Estrategia**, incluye una Subdirección de Planeación Estratégica, Subdirección de Seguimiento y Control, Subdirección de Planeación de la Transición y Subdirección de Vinculación.

Coordinar la elaboración e instrumentación de los planes y programas estratégicos, así como de la comercialización del Nuevo Aeropuerto, así como la administración de objetivos, para la toma de decisiones de forma oportuna, dando seguimiento a los programas y proyectos acordados por el Consejo de Administración, así como a los proyectos especiales.

- **Dirección Corporativa de Finanzas**, incluye una Subdirección de Presupuesto y Financiamiento y una Subdirección de Contabilidad y Operaciones.

Elaborar el presupuesto y proveer al GACM los recursos financieros necesarios para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto con oportunidad, mediante la relación con inversionistas, a través de planes estratégicos, sistemas de información financiera y el registro contable de las operaciones, en apego a la normatividad aplicable.

- **Dirección Corporativa Técnica**, incluye una Subdirección de Procesos de Licitación, Subdirección de Proyectos, Subdirección de Medio Ambiente y Subdirección de Operación Aeroportuaria.

Dirigir la elaboración de los proyectos técnicos y ejecutivos oportunamente, con los estándares técnicos y de calidad necesarios en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, llevando a cabo los procedimientos de contratación de obras y servicios relacionados del Nuevo Aeropuerto, en apego a la normatividad nacional e internacional aplicable.

- **Dirección Corporativa de Construcción Lado Tierra**, incluye una Subdirección de Control de Obra Lado Tierra y Subdirección de Construcción Lado Tierra.

Ejecutar y supervisar las obras de construcción del Lado Tierra del Nuevo Aeropuerto conforme a los proyectos ejecutivos, programas y presupuesto, asegurando el cumplimiento de los contratos celebrados para el efecto en tiempo y forma, emitiendo las recomendaciones pertinentes, así como informando los avances físicos y financieros de las obras, en apego a la normatividad aplicable.

- **Dirección Corporativa de Construcción Lado Aire y Edificios Auxiliares**, incluye una Subdirección de Control de Obra Lado Aire, Subdirección de Construcción Lado Aire, Subdirección de Construcción de Edificios y Servicios Auxiliares y Gerencia de Residencia de Obra de Infraestructura Aeroportuaria.

Ejecutar y supervisar las obras de construcción del Lado Aire y Edificios Auxiliares del Nuevo Aeropuerto conforme a los proyectos ejecutivos, programas y presupuesto, asegurando el cumplimiento de los contratos celebrados para el efecto en tiempo y forma, emitiendo las recomendaciones pertinentes, así como informando los avances físicos y financieros de las obras, en apego a la normatividad aplicable.

- **Dirección Corporativa Jurídica**, incluye una Subdirección Jurídica, Gerencia de Órganos de Gobierno y Gerencia de Elaboración y Formalización de Contratos.

Asesorar y representar jurídicamente al GACM en los procedimientos legales en defensa de sus intereses, así como apoyar la gestión del Consejo de Administración y la atención a los órganos fiscalizadores, de conformidad con la legislación y normatividad aplicable.

- **Órgano Interno de Control.**

Su objetivo y funciones, así como sus áreas adscritas, se encuentran señaladas y deberán tomarse según lo marca el Reglamento Interno de la Secretaría de la Función Pública.

Funcionarios Clave

El Director General de GACM es nombrado por el Consejo de Administración y ocupa su encargo a su discreción. Los funcionarios clave de GACM son los siguientes:

Nombre	Puesto	Año de Nombramiento
Federico Patiño Márquez	Director General	2015
Ricardo Dueñas Espriu	Director Corporativo de Finanzas	2015
Raúl González Apaolaza	Director Corporativo de Construcción de Lado Tierra	2014

Enrique Lavín Higuera	Director Corporativo Técnico	2017
Eduardo Fernando Sáenz Viesca	Director Corporativo de Administración	2017
Ricardo Pavel Meza Pozos	Director Corporativo Jurídico	2017
Rolando Vázquez Castellanos	Director Corporativo de Relaciones Institucionales y Programas Sociales	2017

La siguiente es información biográfica seleccionada de cada uno de los funcionarios principales de GACM:

Federico Patiño Márquez es el Director General de GACM desde 2015 y previamente fue el Director Financiero del Nuevo Desarrollador desde 2014. El Sr. Patiño también trabajó como Director de Banca de Inversión y Financiamiento Corporativo en el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) y el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS) y tuvo diversos puestos en Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo (NAFIN), incluyendo, entre otros, el Director General de Crédito, Director General del Tesoro, Director General de Desarrollo y Director General de Banca de Inversión.

Ricardo Dueñas Espriu ha sido el Director Corporativo de Finanzas de GACM desde 2015. Ha sido asesor en proyectos de infraestructura en la SCT de 2012 a 2015. Trabajó para el equipo de Banca de Inversión con enfoque en Mercados Emergentes de J.P. Morgan en Londres de 2007 a 2011, durante 2006 trabajó en un fondo de cobertura en Nueva York y en 2005 fue asesor para la Representación Mexicana de la OCDE en París, de 2002 a 2004 trabajó como analista en Banco de México. Ha sido catedrático en el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). Es licenciado en economía del ITAM, y tiene una Maestría en Administración de Negocios (MBA) de Harvard Business School y una Maestría en Administración Pública (MPA) de Harvard Kennedy School. En 2004 fue galardonado con el Premio Nacional de Economía del IMEF.

Raúl González Apaolaza fue nombrado Director de Construcción de Tierra y Aire en 2017 y anteriormente fue Director de Infraestructura de GACM de 2014 a 2017. De 1999 a 2001 se desempeñó como Director General del Sistema Metro de México, de 2001 a 2012 se desempeñó como Secretario de Educación Pública del Estado de Hidalgo, en 1973 fue Rector de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del Instituto Politécnico Nacional (IPN) y en 1989 se desempeñó como Director General de Educación Tecnológica Industrial de la Secretaría de Educación Pública de México. El Sr. González es licenciado en Ingeniería Electrónica y tiene una Maestría en Ingeniería Eléctrica del IPN. Fue galardonado con el Premio Nacional de Ingeniería Mecánica en 2009.

Enrique Lavín Higuera ha sido Director de Proyectos Técnicos desde el año 2017 y anteriormente fue Director de Planeación, Evaluación y Extensión de 2016 a 2017. Trabajó como Jefe de Construcción y Demolición de 1978 a 2011, así como el Director General de 2009 a 2010, de Constructora Mexicana de Ingeniería Subterránea. En 2012 fue Consejero y Director General de FYPESA Construcciones. El Sr. Lavín es ingeniero civil de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Eduardo Fernando Sáenz Viesca ha sido Director Administrativo desde 2017 y fue anteriormente Subdirector Administrativo de 2016 a 2017. De 2008 a 2016, trabajó como Coordinador Técnico en la División de Banca de Inversión del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS). También ha ocupado varios cargos en el Gobierno Federal, entre ellos, Director General de Comunicación Social de la Secretaría de Relaciones Exteriores de 2002 a 2003 y Director General de Acción Social, Cívica y Culturas de la Secretaría de Educación y Desarrollo Social de la Ciudad de México. El Sr. Sáenz es licenciado en derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Ricardo Pavel Meza Pozos ha sido Director Jurídico desde 2017 y anteriormente fue Subdirector de Asuntos Jurídicos de 2016 a 2017. Fue Jefe de la Oficina de Control Interno en el Servicio Postal Mexicano de 2013 a 2015 y de 2010 a 2012 también se desempeñó en la Oficina de Control Interno de la Comisión Federal de Electricidad, en ambos casos de la Secretaría de la Función Pública. El Sr. Meza es licenciado en derecho de la Universidad Autónoma de Baja California y tiene una maestría en derecho procesal constitucional de la Universidad Panamericana.

Rolando Vázquez Castellanos, es Director de Relaciones Institucionales y Programas Sociales del GACM desde agosto de 2017. Ha laborado en el Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C, desempeñándose como Director General Adjunto de Banca de Empresas y de Fomento, del 2007 al 2013. En Nacional Financiera, S.N.C., ocupó diversos cargos durante los años 2001 al 2007. En Bancomer, S.A., trabajó como Director de Banca de Gobierno y Empresarial, por más de 8 años; iniciando su carrera en el año de 1987 en el Banco Nacional de México. Es egresado de la Universidad Panamericana, de donde es Licenciado en Derecho y por el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresa (I.P.A.D.E), obtuvo el grado académico de Master en Dirección de Empresas.

Patentes, licencias, marcas comerciales

Actualmente, GACM no tiene entre sus activos intangibles, derechos de propiedad industrial como son marcas comerciales, licencias, diseños arquitectónicos y/o patentes.

Legislación aplicable y régimen fiscal

GACM tributa bajo el régimen general de personas morales residentes en México previsto en la LISR y las demás disposiciones fiscales aplicables, y no goza de tratamientos preferenciales o diferenciales en materia de contribuciones federales, ni a la fecha está gravado por algún impuesto especial derivado de sus actividades propias.

Recursos humanos

Al 31 de diciembre de 2017, GACM cuenta con aproximadamente 158 empleados directos.

Desempeño ambiental

La Resolución de Evaluación de Impacto Ambiental para el Nuevo Aeropuerto se obtuvo al 28 de noviembre de 2014. El proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto se encuentra en cumplimiento con los objetivos de los Principios del Ecuador y las directrices de las Normas de Desempeño del IFC. El proyecto incluye el rescate y la reforestación de las áreas circundantes y

la reducción de efectos sonoros. De acuerdo con el proyecto, el Nuevo Aeropuerto se convertirá en el primer aeropuerto fuera de Europa con una huella de carbono neutral y asegurará el uso eficiente de agua a través de procesos de tratamiento y otras medidas.

Principales Clientes

Actualmente, GACM no cuenta con ningún cliente, toda vez que el Nuevo Aeropuerto se encuentra en construcción.

Descripción de la Concesión del Nuevo Aeropuerto

El 22 de septiembre de 2014, el Gobierno Federal le otorgó a GACM una concesión para (i) usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados; y (ii) construir, administrar, operar y explotar el Nuevo Aeropuerto. La Concesión del Nuevo Aeropuerto tiene una vigencia de 50 (cincuenta) años a partir del inicio de operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, y la opción de prorrogar dicha vigencia por un periodo adicional de 50 (cincuenta) años. Con el fin de mantener la Concesión del Nuevo Aeropuerto, será necesario que GACM cumpla con todas las normas regulatorias aplicables a los concesionarios. Para mayor información ver Sección “17. MARCO REGULATORIO MEXICANO”, para mayor información respecto a la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

En 2015, el Plan Maestro de Desarrollo del Nuevo Aeropuerto fue aprobado por la SCT. Para mayor información ver Sección “16. COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN”,

Vigencia

La Concesión del Nuevo Aeropuerto tendrá una vigencia de 50 (cincuenta) años contados a partir del inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto, y podrá ser prorrogada, en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de 50 (cincuenta) años adicionales, siempre y cuando GACM cumpla con las condiciones previstas en la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

La prórroga deberá de ser solicitada al inicio de los últimos 5 (cinco) años de la vigencia de la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

Servicios

El Aeropuerto Existente será responsable frente a la SCT, de prestar los Servicios Aeronáuticos y los Servicios No Aeronáuticos de conformidad con lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento. Para mayor referencia respecto de los Servicios del Aeropuerto Existente consultar la Sección “19. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO”.

GACM podrá prestar los Servicios Complementarios directamente siempre y cuando sea de forma eficiente, equitativa y no discriminatoria frente a las líneas aéreas que los presten o terceros. Deberá de identificar y registrar de manera independiente las operaciones, costos e ingresos relacionados con los Servicios Complementarios que preste.

GACM únicamente podrá limitar el número de prestadores de Servicios Complementarios por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, una vez que cuente con la opinión del Comité de Operación y Horarios del Nuevo Aeropuerto y previa aprobación de la SCT.

La prestación de los Servicios Comerciales no podrá poner en peligro la seguridad del Nuevo Aeropuerto o la operación de las aeronaves. Las áreas destinadas para la prestación de los Servicios Comerciales serán descritas en el Programa Maestro de Desarrollo y para modificarlas se requerirá de la autorización de la SCT.

Régimen Inmobiliario

El GACM podrá otorgar el uso y dar en arrendamiento superficies incluidas en la Concesión del Nuevo Aeropuerto y otorgar derechos de uso o de paso sobre las mismas, a efecto de prestar los Servicios Aeronáuticos y Complementarios.

La Concesión del Aeropuerto Existente no crea en favor del AICM ningún derecho real sobre los bienes concesionados.

Inicio de Operaciones

GACM deberá de presentar un aviso a la SCT, indicando la fecha en la que pretende iniciar operaciones en el Nuevo Aeropuerto, una vez que haya presentado los siguientes requisitos:

- En caso de construcción, el aviso de la terminación de la obra;
- El Programa Maestro de Desarrollo;
- Las reglas de operación contenidas en el manual general de operación del Nuevo Aeropuerto;
- La póliza de seguro correspondiente;
- El registro de las tarifas de los Servicios Aeronáuticos y Servicios No Aeronáuticos que se prestarán;
- En su caso, el documento por el que se constituya el Comité de Operación y Horarios;
- El documento por el que se constituya el Comité Local de Seguridad y el Programa Local de Seguridad autorizado; y
- La notificación a los miembros del Consejo de Administración y del administrador aeroportuario.

Una vez que GACM obtenga la autorización por parte de la SCT, podrá iniciar operaciones.

Programa Maestro de Desarrollo

El GACM deberá elaborar un Programa Maestro de Desarrollo, revisable cada cinco años, el cual deberá de ser autorizado por la SCT, previa opinión de la Secretaría de la Defensa Nacional en el ámbito de su competencia, con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional y su interrelación con otros modos de transporte.

Dicho Programa deberá de contener los requerimientos mínimos de inversión necesarios de GACM. Cualquier modificación al Programa Maestro de Desarrollo deberá de estar justificado con proyecciones de demanda de pasajeros, carga y operaciones y con aquellas variables tomadas en cuenta para su elaboración, y dicha modificación no podrá limitar las expectativas de crecimiento y desarrollo del Nuevo Aeropuerto. Para mayor información ver sección “17. *EL MARCO REGULATORIO MEXICANO*”.

Conservación y Mantenimiento

GACM deberá de conservar y mantener el Nuevo Aeropuerto en condiciones de seguridad, eficiencia y calidad requeridos de conformidad con la Legislación Aplicable, por lo que será responsable de llevar a cabo los trabajos necesarios para cumplir con dicho objetivo.

Durante la ejecución de las obras de conservación y mantenimiento, el AICM garantizará la continuidad en la prestación de los servicios, mediante la asignación provisional de áreas e instalaciones alternas de las afectadas.

Tarifas

GACM cobrará las tarifas que por la prestación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios No Aeronáuticos le autorice la SHCP, con la participación que corresponda por parte de la SCT, siempre y cuando GACM conserve su carácter de empresa de participación estatal mayoritaria. Las tarifas se aplicarán de manera no discriminatoria y serán las mismas para todos los usuarios que se encuentren en igualdad de condiciones.

Contraprestación al Gobierno Federal

GACM deberá de pagar una Contraprestación por el costo de oportunidad que representa el haber obtenido la Concesión del Nuevo Aeropuerto. Esta Contraprestación deberá ser pagada, en términos de la Condición 9.1 de la Concesión del Nuevo Aeropuerto inmediatamente después de que se cubran los gastos de operación y mantenimiento, derechos, impuestos y pagos a ASA. A partir de 2020, la Contraprestación, salvo que se derive de contraprestación por la cesión onerosa de TUA, debe ser determinada y pagada una vez que se hayan cubierto los gastos operativos, impuestos y pagos a ASA, y una vez que se hayan cumplido con las obligaciones relacionadas con las Acciones “P”, es decir cualquier monto de Contraprestación será excluido para efectos del cálculo de Flujo Distribuible y será pagado de forma que no afecte negativamente las Distribuciones de Capital.

Terminación

La Concesión del Nuevo Aeropuerto se terminará en caso que se actualice cualquiera de los siguientes supuestos:

- Vencimiento de su vigencia;
- Renuncia de GACM;
- Revocación de la concesión por la SCT;
- Rescate, en caso de bienes del dominio público;
- Desaparición del objeto o de la finalidad de la Concesión del Nuevo Aeropuerto, salvo causa de fuerza mayor;
- Disolución, liquidación o quiebra del concesionario.

La terminación de la Concesión del Aeropuerto Existente no extingue las obligaciones contraídas por el concesionario durante su vigencia. Para mayor información ver sección “17. *EL MARCO REGULATORIO MEXICANO*”.

Tenencia Accionaria

GACM como empresa de participación estatal mayoritaria, se obliga en todo momento y durante la vigencia de la Concesión del Nuevo Aeropuerto, a permanecer como una entidad de la Administración Pública Federal. El incumplimiento de esta condición es una causa de revocación inmediata de la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

Asimismo, GACM ya sea directamente o a través de sociedades subsidiarias, no podrá adquirir más concesiones de las que actualmente sea titular directo o a través de sus subsidiarias, para la administración, operación, explotación y en su caso, construcción de aeropuertos, sin la previa autorización de la SCT y la Comisión Federal de Competencia.

Reversión

Al término de la Concesión del Nuevo Aeropuerto, por cualquier causa, todos los bienes del dominio público de la Federación afectos a la misma, las obras e instalaciones adheridas de manera permanente a los inmuebles concesionados y demás bienes se revertirán a favor de la Nación.

El Gobierno Federal tendrá el derecho de preferencia para adquirir los bienes, muebles o inmuebles, obras, instalaciones y mejoras, distintos a los bienes concesionados o de los bienes adheridos a éstos, dedicados a la prestación de los Servicios Aeronáutico, Complementarios y Comerciales, al precio que se determine conforme al avalúo que practique una institución designada por la SCT. Este derecho lo podrá ejercer únicamente si existe interés del Gobierno Federal en mantener en operación el Nuevo Aeropuerto.

Descripción del Proyecto

El Nuevo Aeropuerto constituye uno de los proyectos aeroportuarios más innovadores en todo el mundo. Está diseñado para ser el aeropuerto más sustentable en el mundo y el primero con una certificación LEED Platinum (Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental). La estructura de la terminal está diseñada para captar la energía solar para la generación de electricidad, reducir el consumo de energía en un 40% frente a los estándares internacionales, recolectar agua de lluvia y reducir el consumo de agua en un 70% frente a los estándares internacionales, tratar el 100% del agua utilizada en el aeropuerto, dar sombra y proporcionar luz natural directa, cumpliendo con altos estándares térmicos y acústicos. Para una gran parte del año, el edificio terminal mantendrá temperaturas confortables con poca o ninguna adición de calefacción o aire acondicionado. Además, el Nuevo Aeropuerto reduce el impacto del ruido en un 95% en comparación con el Aeropuerto Existente.

La construcción del Nuevo Aeropuerto se realizará en cuatro etapas para optimizar los procesos, y contará con la capacidad necesaria para atender la demanda nueva estimada con cada cinco años de crecimiento en cada fase.

El desarrollo de la primera fase del Nuevo Aeropuerto está diseñado para proveer la capacidad para atender hasta 144 MTAs por hora y 855,000 MTAs anuales. La primera fase estará compuesta principalmente por lo siguiente:

- Tendrá tres pistas de despegue y aterrizaje: la pista 2, la pista 3 y la pista 6 que ofrecen operaciones totalmente independientes. Las Pistas 2 y 3 se usarán para tráfico comercial (pasajeros y carga), la Pista 6 se usará principalmente para tráfico no comercial (gobierno, presidencial, militar y aviación general) y durante las horas pico podrá absorber algunos vuelos comerciales.
- Contará con un único edificio terminal de 743,000 metros cuadrados de construcción, diseñado para que pueda acomodar la expansión incremental de las instalaciones de procesamiento y pueda recibir 57 millones de pasajeros al año.
- Se contemplan áreas de estacionamientos y zonas de ascenso y descenso de pasajeros para recibir y abordar autobuses foráneos, autobuses urbanos, taxis y vehículos privados.
- Se prevé una plataforma de aeronaves para la terminal con un total de 119 posiciones activas, en su configuración máxima, de las cuales como mínimo 95 serán puertas de contacto.

El desarrollo de la segunda fase del Nuevo Aeropuerto está diseñado para proveer la capacidad para atender hasta 166 MTAs por hora y 986,000 MTAs anuales. La segunda fase estará compuesta principalmente por lo siguiente:

- Se construirá la pista 4, que servirá a las posiciones de aeronaves existentes en la zona de operaciones oeste y el desarrollo anticipado en la zona de operaciones este.

- Comenzará el desarrollo de una terminal satélite al norte del edificio terminal el cual contará con un transporte automatizado de pasajeros y una central para equipaje que lo conectará con el edificio terminal.
- Salas de embarque adicionales en la terminal satélite al norte del edificio terminal.
- Los estacionamientos de superficie serán ampliados gradualmente por el operador del Nuevo Aeropuerto y se anticipa que para el 2030 la relación del estacionamiento y la estructura será aproximadamente de un tercio.
- El ampliará el servicio del metro.

El desarrollo de la tercera fase del Nuevo Aeropuerto está diseñado para proveer la capacidad para atender hasta 188 MTAs por hora y 1,116,000 MTAs anuales. La tercera fase estará compuesta principalmente por lo siguiente:

- Se construirá la pista 1, que servirá a la mayoría de las posiciones de aeronaves en la zona de operaciones oeste.
- Comenzará el desarrollo de la segunda terminal, y se ampliarán el transporte automatizado de pasajeros y la central para equipaje.
- Adicionalmente, se construirá una segunda torre de control aéreo para el funcionamiento de la segunda terminal y las operaciones en las pistas 4 y 5.

El desarrollo de la fase final del Nuevo Aeropuerto está diseñado para proveer la capacidad para atender hasta 210 MTAs por hora y 1,247,000 MTAs anuales. La fase final estará compuesta principalmente por lo siguiente:

- Se contará con el funcionamiento del sistema de seis pistas que proveerán suficiente capacidad para acomodar la demanda máxima pronosticada.
- Se desarrollará la fase final del sistema de calles de rodaje perimetrales que incluirán las calles de rodaje perimetral al sur de la segunda terminal y los equipos de apoyo en tierra alrededor de la pista 5.
- Comenzará el desarrollo de un segundo satélite en la zona de operaciones este del sitio, y se ampliarán el transporte automatizado de pasajeros y la central para equipaje con el objetivo de conectar a las instalaciones de los dos edificios terminales y los dos satélites.

Según el calendario de construcción, se espera que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones a partir de octubre de 2020. GACM considera que a la fecha del presente Prospecto el calendario se ha cumplido de manera general, incluyendo la ingeniería para puntos críticos, asignación de contratos de construcción, en el entendido que las obras iniciales de construcción están a tiempo para completar el Proyecto sin retrasos.

Asimismo, al 31 de diciembre de 2017 las siguientes obras han sido concluidas: barda y camino perimetral, 48.3 kilómetros de caminos de acceso, campamento, drenaje temporal, limpieza y nivelación y la remoción de escombros; y las siguientes obras se encuentran en proceso de construcción: subestación eléctrica, pistas 2, 3 y 6, edificio terminal, torre de control, losa de cimentación del edificio terminal y del centro multimodal de transporte, supervisión de las pistas en construcción, la red de distribución de electricidad, el sistema de ayudas a la navegación, las plantas centrales de servicio, plataformas, terminal y red de distribución de combustible y el sistema de seguridad general. Durante 2018, GACM espera completar el proceso de licitación pública para 16 proyectos adicionales.

Las imágenes a continuación muestran el avance que han tenido las obras de construcción desde el anuncio del proyecto en 2014:



2014 – 2015



2016



2018

Asimismo, GACM planea llevar a cabo un esquema de co-inversión con la sociedad denominada Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. para la creación de una nueva sociedad de propósito específico para la conclusión de la construcción y operación de una escuela privada de ferrocarril para el transporte y autoabastecimiento del material necesario para la construcción del Nuevo Aeropuerto.

Al 31 de diciembre de 2017, GACM ha contratado a los siguientes asesores encargados del diseño y desarrollo del Nuevo Aeropuerto:

- Parsons Corporation, director del proyecto;
- Landrum & Brown, para la actualización del Plan Maestro;
- Un consorcio formado por Foster + Partners y FR-EE, como arquitectos maestros responsables de los documentos de construcción para el desarrollo “Plano Terrestre”;
- NACO (Netherlands Airport Consultants); responsable de los documentos de construcción para el desarrollo del “Plan Aéreo”, que incluye, pistas, calles de rodaje, plataformas e instalaciones de soporte;
- SIA, un consorcio formado por INECO y Cal y Mayor como Gerente de Construcción para la terminal de pasajeros;
- ALG - Indra, como el planeador maestro de terminal de carga; y
- IDOM, como el planeador maestro de la ciudad del aeropuerto.

Instalaciones

Las instalaciones del Nuevo Aeropuerto están situadas en un terreno de 4,431 hectáreas e incluirá un terminal, con un tamaño preliminar de 734,000 metros cuadrados. El Nuevo Aeropuerto tendrá 108 puertas después de su primera fase de construcción, que se ampliarán a 191 puertas cuando se alcance el máximo desarrollo del Nuevo Aeropuerto, un aumento del 218.3% respecto de las 60 puertas de embarque del Aeropuerto Existente. La mayoría de las puertas serán accesibles por pasillo telescópico.

El Nuevo Aeropuerto contará con tres pistas simultáneas triples durante su primera fase de operaciones. Una vez completado, el aeropuerto incluirá seis pistas simultáneas triples, un aumento del 200% del número de Pistas del Aeropuerto Existente.

La siguiente tabla representa una comparación entre el Aeropuerto Existente, el Nuevo Aeropuerto después su primera fase de construcción y el Aeropuerto de Nuevo en pleno funcionamiento.

	Aeropuerto Existente	Nuevo Aeropuerto – Primera Fase*	Nuevo Aeropuerto Fase Final**
	(al 31 de diciembre de 2017)	(información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)	(información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)
Pasajeros por año.....	44,732,418	55,012,000 (23%)	140,449,000 (214%)
MTA por hora.....	62	106	205
MTAs por año	449,656	538,300	1,152,100
Pistas.....	2 (no simultáneas)	3 (simultáneas triples) (50%)	6 (simultáneas triples) (200%)

Puertas de embarque.....	60	108 (80%)	191 (218%)
Terreno total (hectáreas).....	769	4,431 (476%)	4,431 (476%)
Edificio terminal (m ²).....	581,953	743,000 (28%)	Sujeto a los planes de desarrollo

* Se espera que se complete para 2020, conforme a las proyecciones de 2021 del primer año de operaciones del Nuevo Aeropuerto

** Se espera que se complete para 2065, conforme a las proyecciones de 2070

Fuente: AICM, GACM y Pronostico de Demanda Aérea, 2018.

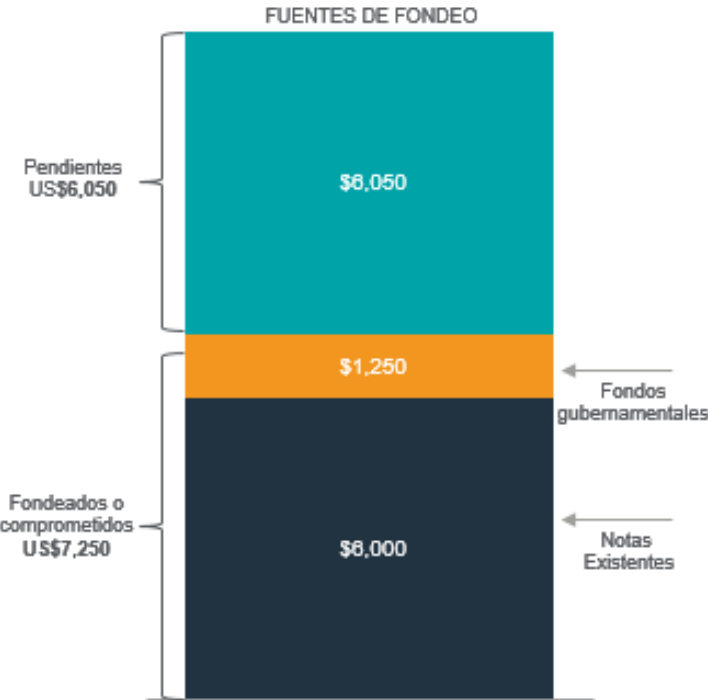
Sustentabilidad Ambiental

La Resolución de Evaluación de Impacto Ambiental para el Nuevo Aeropuerto se obtuvo al 28 de noviembre de 2014. El proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto se encuentra en cumplimiento con los objetivos de los Principios del Ecuador y las directrices de las Normas de Desempeño del IFC. El proyecto incluye el rescate y la reforestación de las áreas circundantes y la reducción de efectos sonoros. De acuerdo con el Proyecto, el Nuevo Aeropuerto se convertirá en el primer aeropuerto fuera de Europa con una huella de carbono neutral y asegurará el uso eficiente de agua a través de acciones de eficiencia y procesos de tratamiento.

Financiamiento del Nuevo Aeropuerto

El programa de construcción y el presupuesto para el Nuevo Aeropuerto, incluye los trabajos de adecuación y complementarios, y han sido preparados y actualizados de tiempo en tiempo por Parsons Corporation, en su calidad de director del Proyecto. Se estima que el fondeo total requerido para la construcción y operación inicial del Nuevo Aeropuerto sea de US\$13.3 mil millones, de los cuales aproximadamente el 36% será aportado por el Gobierno Federal a través de fondos públicos, y se espera que el 64% restante sea financiado por instituciones bancarias y a través de diversas ofertas de valores en los mercados de capitales nacionales e internacionales, incluyendo las Notas Existentes, los CBFES ofrecidos en el presente Prospecto, y a través de préstamos bancarios. Un incremento adicional en la TUA se traduciría aún más en una fuente adicional de financiamiento.

El siguiente diagrama resume el plan de fondeo para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto, en la cual incluye las aportaciones de fondos federales por parte del Gobierno Federal:



Cada año, el Gobierno Federal aprueba un presupuesto federal de gasto público (el “PEF”), en el cual se incluyen los fondos asignados a GACM para la construcción del Nuevo Aeropuerto. Los presupuestos de las entidades de participación estatal mayoritaria se formularán a partir de sus programas anuales, los cuales contendrán una descripción detallada de sus objetivos, metas y unidades responsables de su ejecución. El 15 de noviembre 2017, el Congreso de la Unión aprobó las contribuciones federales que se realizarán en 2018, para la construcción del Nuevo Aeropuerto. La aprobación del Congreso de la Unión para los años siguientes debe realizarse cada año. Al 31 de diciembre de 2017, las contribuciones del Gobierno Federal para el desarrollo del proyecto del Nuevo Aeropuerto suman en total la cantidad de \$17,141.90 millones de Pesos, aproximadamente \$1,250 millones de Dólares. Para mayor información consultar la Sección “19. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO”.

La siguiente tabla muestra el calendario de inversiones del presupuesto aprobado para la primera fase de la construcción del Nuevo Aeropuerto del 2015 al 2022, incluyendo la construcción de la infraestructura del Nuevo Aeropuerto:

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ⁽¹⁾	2022 ⁽¹⁾	TOTAL	Como % de Inversión Total
Infraestructura aeroportuaria.....	16.9	12.7	1,403.1	2,363.1	3,015.6	994.4	85.5	1.0	7,892.3	59.3%
Diseño, ingeniería y gestión de proyectos	236.0	176.3	222.1	637.2	644.8	512.4	44.1	0.5	2,473.4	18.6%
CONAGUA	-	309.4	142.5	413.2	228.8	150.0	-	-	1,243.9	9.4%

Escalada.....	-	4.6	21.5	272.6	411.9	431.1	37.1	0.4	1,179.2	8.9%
Obras preliminares.....	-	324.7	181.4	2.4	1.8	1.6	0.1	-	512.0	3.8%
Total inversión	252.9	827.7	1,970.6	3,688.5	4,302.9	2,089.5	166.8	1.9	13,300.8	100.0%

(1) Montos en 2021 y 2022 están asociados a retenciones esperadas.

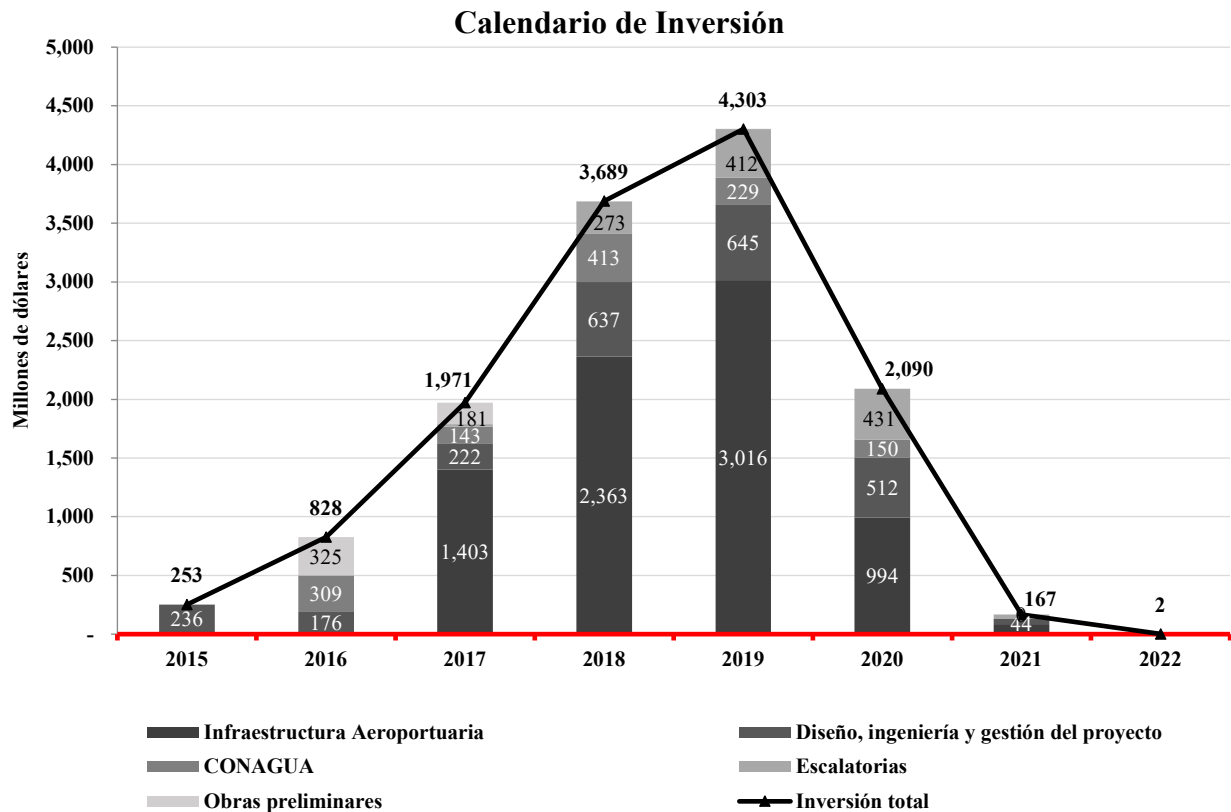
Fuente: GACM, con información de Parsons. Cifras sujetas a ajustes continuos a medida en que la adquisición avanza.

Las obras hidráulicas asociadas con la construcción del Nuevo Aeropuerto incluyen la creación de nuevas lagunas de regulación de agua que permita regular el flujo de agua, para prevenir inundaciones, así como la creación de nuevas plantas de tratamiento de agua, alcantarillado y rehabilitación de lechos de ríos y la mejora del sistema de drenaje para los alrededores.

Calendario de Construcción e Inversión

El calendario de construcción del Nuevo Aeropuerto definirá etapas del esquema financiamiento. Antes del inicio de la construcción en el tercer trimestre de 2015, la inversión la construcción de las actividades preliminares del Nuevo Aeropuerto comenzó con el anuncio del Presidente el 3 de septiembre de 2014, a través de la implementación de un financiamiento combinado, de US\$281 millones por parte del Gobierno Federal y de US\$1 mil millones de fuentes privadas.

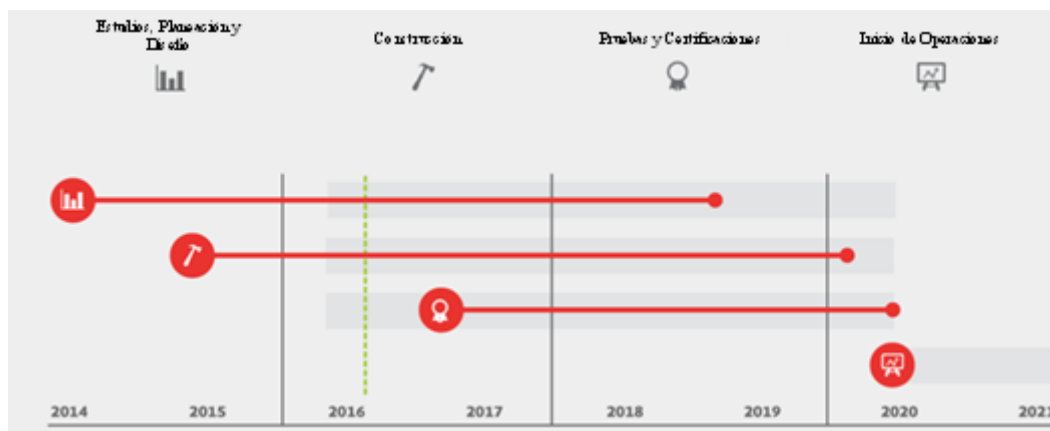
La inversión de 2018-2022 ocurrirá según lo expuesto en la siguiente gráfica, sujeto a la recepción de las aprobaciones requeridas para el desembolso de los recursos provenientes del PEF:



Fuente: GACM, con información de Parsons.

De acuerdo con el calendario de construcción, se espera que el Nuevo Aeropuerto pueda iniciar operaciones en octubre de 2020. El calendario en general incluye de manera enunciativa, más no limitativa, los elementos críticos de ingeniería de diversas obras, la asignación de contratos de construcción y las obras previas de construcción se tienen programadas terminen en el tiempo estimado.

El siguiente cuadro muestra el calendario de construcción estimado para la construcción del Nuevo Aeropuerto:



Los estudios, la planeación y el diseño para la construcción del Nuevo Aeropuerto comenzaron en mayo de 2014, con la elaboración del Plan Maestro, así como con el inicio de los estudios geotécnicos. Los trabajos de construcción se distribuirán en nueve frentes (obras preliminares, edificio terminal, pistas y plataformas, red de servicios, instalaciones de apoyo, sistemas, campus sureste, supervisión y otras infraestructuras) con 66 contratos principales, 21 paquetes de licitación previamente, que serán otorgados a las empresas constructoras en las licitaciones públicas. Los paquetes de licitación benefician las condiciones para la secuencia de construcción, promueve la participación de un mayor número de empresas y permite la contratación de especialistas para cada obra y servicios. El primer conjunto de paquetes está relacionado con trabajos preliminares de construcción, el segundo paquete es para la construcción de la infraestructura de los servicios principales y el tercero y último es para la construcción de edificios y estaciones en relación con la operación del Nuevo Aeropuerto.

Estado de Construcción

Asimismo, al 31 de diciembre de 2017 las siguientes obras han sido concluidas: barda y camino perimetral, 48.3 kilómetros de caminos de acceso, campamento, drenaje temporal, limpieza y nivelación y la remoción de escombros; y las siguientes obras se encuentran en proceso de construcción: subestación eléctrica, pistas 2, 3 y 6, edificio terminal, torre de control, losa de cimentación del edificio terminal y del centro multimodal de transporte, supervisión de las pistas en construcción, la red de distribución de electricidad, el sistema de ayudas a la navegación, las plantas centrales de servicio, plataformas, terminal y red de distribución de combustible y el sistema de seguridad general. Durante 2018, GACM espera completar el proceso de licitación pública para 16 proyectos adicionales.

Uno de los valores clave de GACM es la transparencia, que se refleja en los mecanismos de control establecidos para la construcción del Nuevo Aeropuerto. GACM se dedica a hacer pública la información y ha publicado más de 320 contratos en su página de internet. Asimismo, GACM y la SCT celebraron un acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico para adoptar las mejores normas internacionales para la contratación pública y la transparencia. Asimismo, GACM suscribió un acuerdo de cooperación con el Instituto Nacional de Transparencia para fortalecer los estándares de transparencia y rendición de cuentas. GACM también presenta regularmente licitaciones y decisiones a través de transmisiones en vivo, que incluyen un notario público, un testigo social y el contralor interno (Órgano Interno de Control).

Los Hitos Clave en el Proceso de Permisos

El Proyecto requiere ciertos permisos del Gobierno Federal antes y durante el transcurso de la construcción. Los hitos clave en el proceso de permisos por el Gobierno Federal incluyen:

- **Concesión del Nuevo Aeropuerto**, otorgada al Nuevo Desarrollador el 22 de septiembre de 2014;
- **Presupuesto Federal para el Nuevo Aeropuerto**, el presupuesto anual de 2018 fue aprobado por el Congreso de la Unión el 13 de diciembre de 2017. La aprobación del Congreso para presupuestos anuales posteriores debe solicitarse cada año. A diciembre de 2017, las aportaciones federales sumaban 17,141.9 millones Pesos;
- **Resolución de Evaluación de Impacto Ambiental** para el Nuevo Aeropuerto fue obtenida el 28 de noviembre de 2014; y
- **Reporte de Principios del Ecuador**, requerido para confirmar que el proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto se encuentra en cumplimiento de los objetivos de los Principios del Ecuador y las directrices de las Normas de Desempeño del IFC, se obtuvo en junio de 2015.

Operaciones Esperadas del Nuevo Aeropuerto

GACM contrató a Landrum & Brown, Inc., para que realizará el Pronóstico de Demanda Aérea del tráfico de pasajeros, toneladas de carga y MTAs proyectados para el Nuevo Aeropuerto. El Pronóstico de Demanda Aérea de fecha enero de 2018, el cual se adjunta como **Anexo A** al Prospecto. Las proyecciones presentadas en el Pronóstico de Demanda Aérea están sujetas a incertidumbre y volumen real de tráfico, y los patrones podrían diferir materialmente de los proyectados. Por tanto, se advierte a los inversionistas no confiar plenamente en las proyecciones y suposiciones contenidas en el Pronóstico de Demanda Aérea.

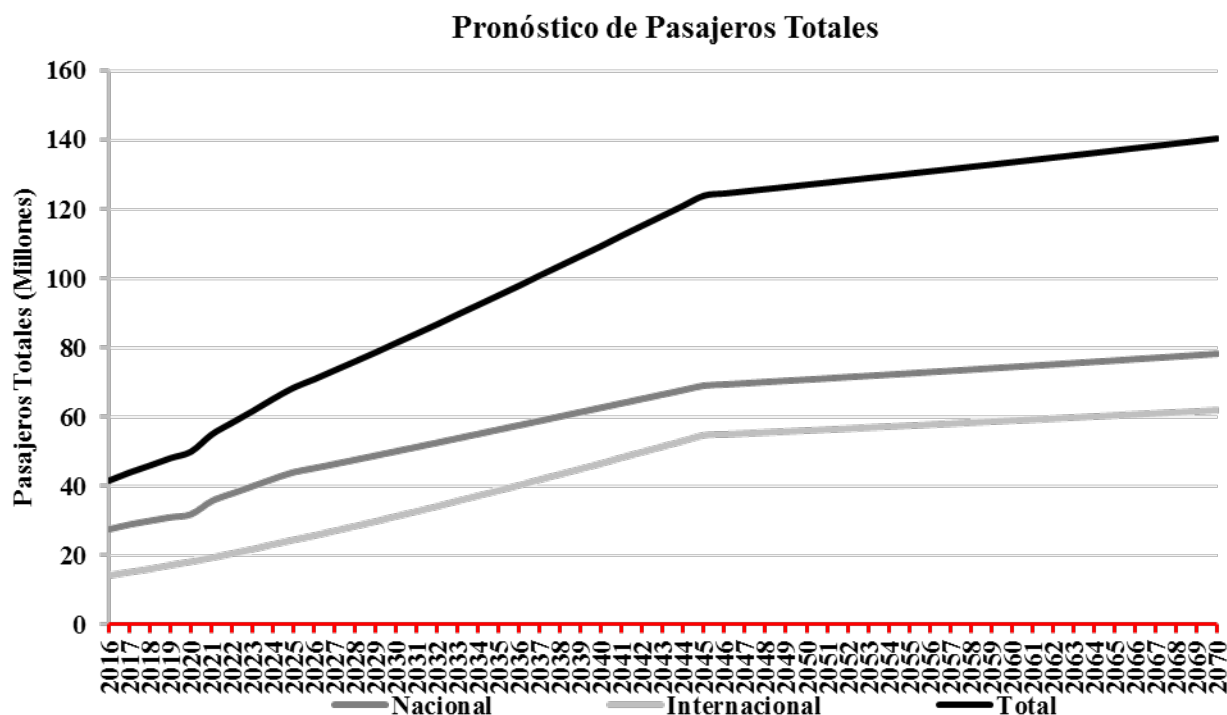
Las proyecciones presentadas en Pronóstico de Demanda Aérea actual, son una actualización a la evaluación independiente realizada por ARUP Group Limited el 3 de septiembre de 2016, del tráfico de pasajeros proyectado para el Nuevo Aeropuerto. Las proyecciones actualizadas, que se incluyen en el Pronóstico de Demanda Aérea empiezan con una base más alta del total de pasajeros basado en el volumen actual de pasajeros observados a la fecha, el cual sobrepasa la proyección

presentada en el Informe de Tráfico Independiente por más del 9% (nueve por ciento). El Pronóstico de Demanda Aérea supone que el Nuevo Aeropuerto iniciará operaciones en octubre de 2020. Para la elaboración del Pronóstico de Demanda Aérea del Nuevo Aeropuerto se tomarán en consideración las limitaciones actuales del Aeropuerto Existente en la asignación de slots, hasta la fecha de inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto.

Tráfico de Pasajeros Proyectado

En 2021, el Pronóstico de Demanda Aérea estima que aproximadamente 55 millones de pasajeros utilizarán el Nuevo Aeropuerto, el primer año completo de operación del mismo. Se proyecta que el tráfico de pasajeros nacional representará aproximadamente el 65.0% del total de los pasajeros del Nuevo Aeropuerto, y con un 35.0% de tráfico internacional. En 2021, el tráfico de pasajeros en conexión representará aproximadamente el 26% de los pasajeros totales del Nuevo Aeropuerto. En 2030, se espera que el tráfico de pasajeros en el Nuevo Aeropuerto llegue a 68.6 millones y 81.5 millones de pasajeros anuales, respectivamente. Para 2070, se espera que el tráfico de pasajeros anuales totales en el Nuevo Aeropuerto llegue a 140.5 millones.

La siguiente gráfica muestra el tráfico de pasajeros nacional e internacional proyectado del 2016 al 2070:

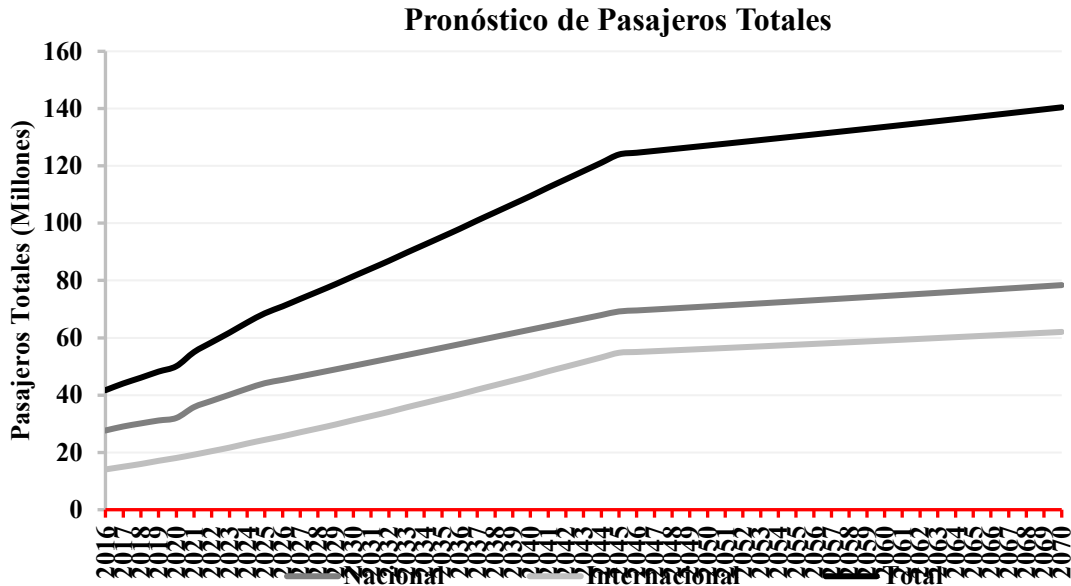


Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea 2018.

El Informe de Tráfico Independiente estimó un 2.6% de TCAP en tráfico de pasajeros total de 2016 a 2065, tomando como punto de partida el tráfico observado hasta abril de 2016, resultando en 125.4 millones de pasajeros anuales en 2065. Conforme al Pronóstico de Demanda Aérea, el tráfico total de pasajeros crecerá a una TCAP de 2.4% sobre el mismo periodo proyectado, pero

tomando como punto de partida el tráfico observado a diciembre 2016 lo cual resulta en 137 millones de pasajeros anuales en el 2065, equivalente a una diferencia de 11.6 millones con respecto a la proyección del Informe de Tráfico Independiente.

El siguiente cuadro presenta una comparación de las previsiones anuales totales de pasajeros del Informe de Tráfico Independiente y el Pronóstico de demanda de aviación:

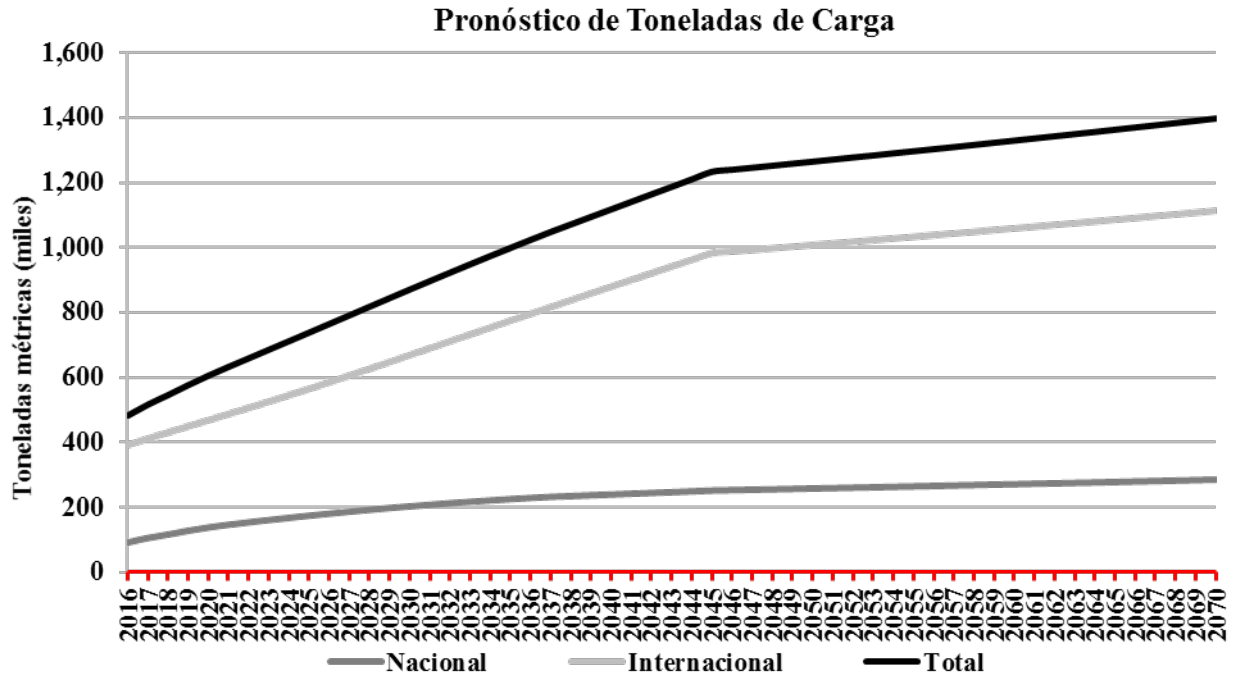


Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea 2018.

Tráfico de Carga Proyectado

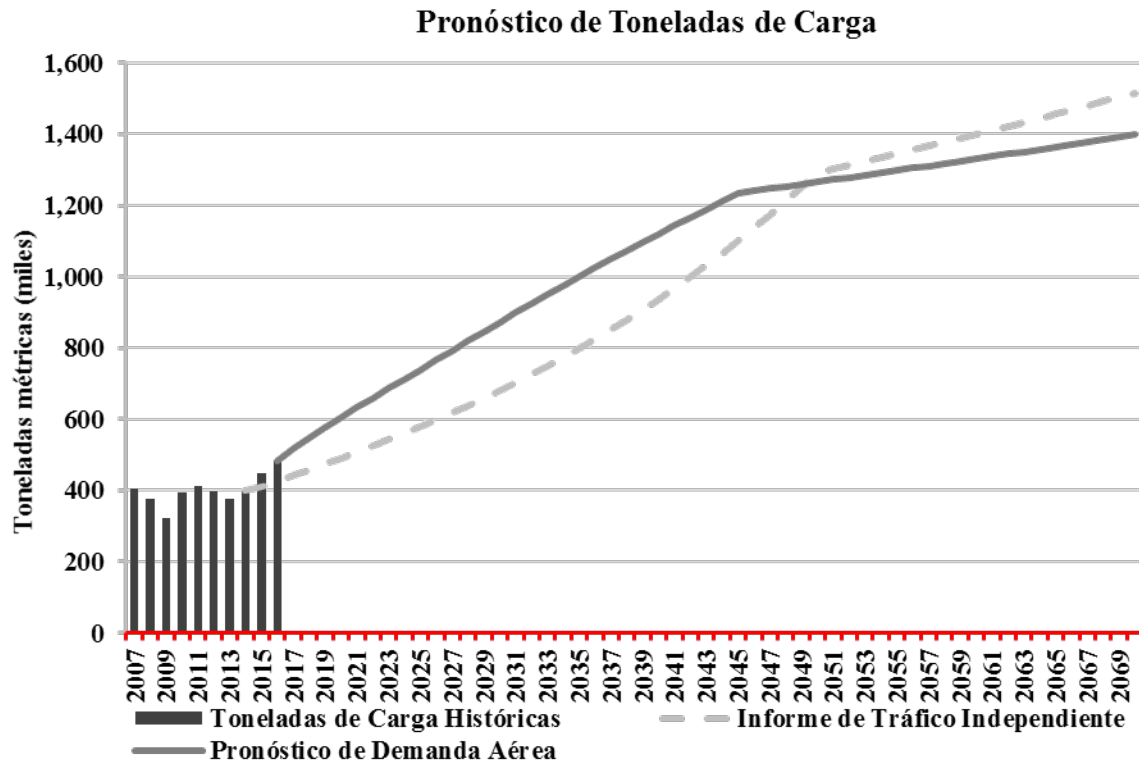
El Pronóstico de Demanda Aérea proyecta que las toneladas de carga incrementen de 483,433 millones de toneladas métricas en el 2016 a 633,700 millones de toneladas métricas para el 2021 y a 1.4 millones de toneladas métricas para el 2070. Se espera que las toneladas de carga permanezcan principalmente como internacionales. La gran mayoría del tráfico de carga actual, es transportado en el compartimiento del armazón de las aeronaves comerciales de pasajeros y es improbable que cambie de estructura en el futuro.

La siguiente gráfica muestra el crecimiento del volumen de carga nacional e internacional del 2016 al 2070:



Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea 2018.

La siguiente gráfica muestra una comparación de la proyección de carga aérea anual del Pronóstico de Demanda Aérea y el Informe de Tráfico Independiente:

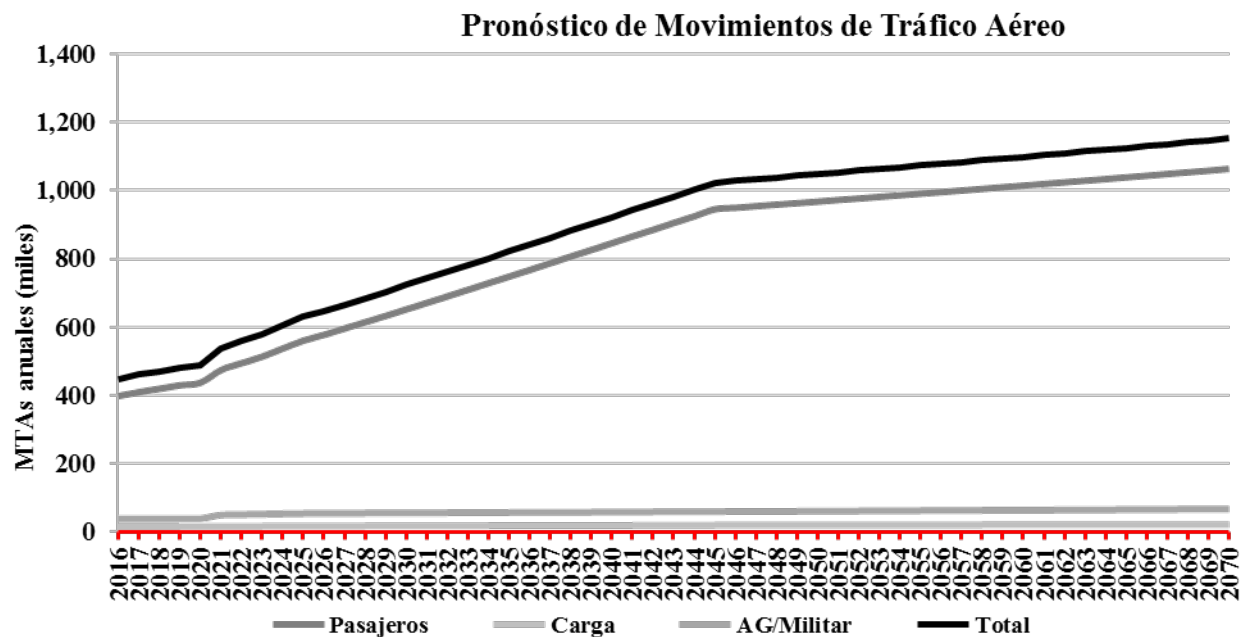


Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda Aérea 2018.

MTAs Proyectados

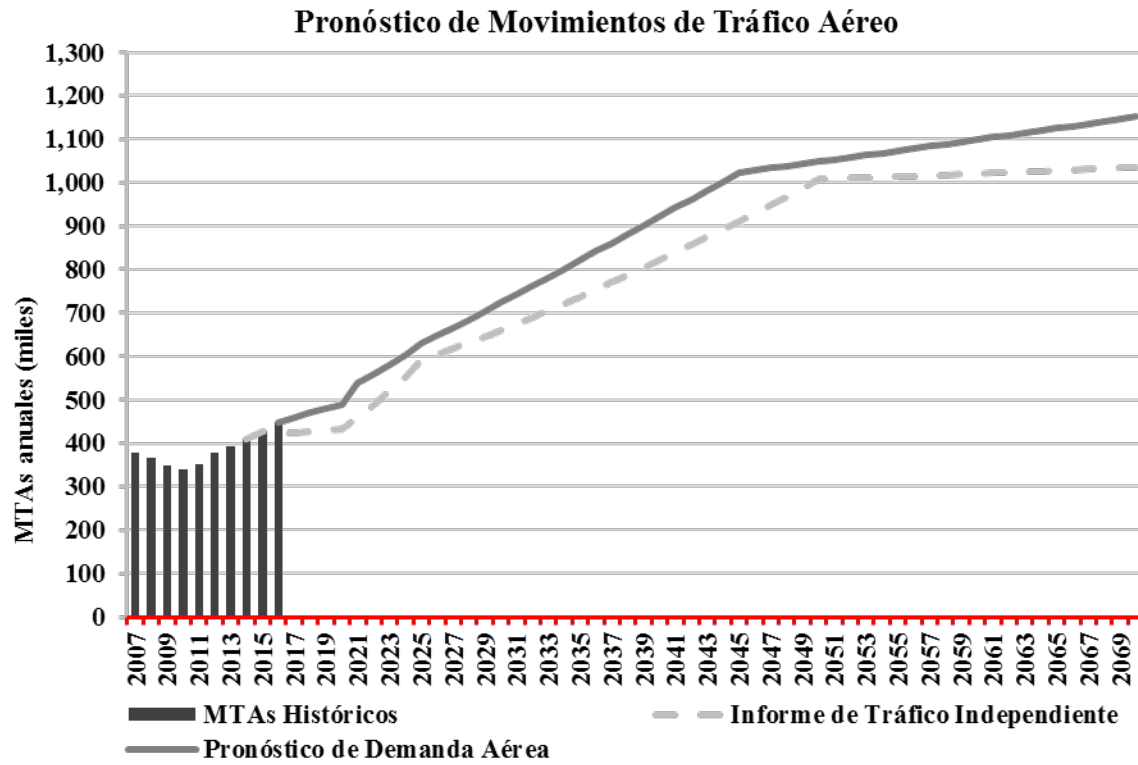
Se espera que el total de MTAs se incremente de aproximadamente 448,150 millones de MTAs en el 2016 a 538,300 millones de MTAs para 2021 y cerca de 1.2 millones de MTAs para el 2070. Se proyecta que los MTAs de pasajeros se incrementen de 398,401 MTAs en el 2016 a 474,700 MTAs para el 2021 y cerca de 1.1 millones de MTAs para el 2070. Se proyecta que se incrementen todos los MTAs de carga (o transportación) de 11,724 MTAs en el 2016 a 13,900 MTAs para el 2021 y 22,600 MTAs para el 2070.

La siguiente gráfica muestra el crecimiento proyectado de MTAs del 2016 al 2070:



Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda de Aérea 2018.

La siguiente gráfica muestra una comparación de la proyección de MTAs del Pronóstico de Demanda Aérea y el Informe de Tráfico Independiente:



Fuente: Landrum & Brown, Pronóstico de Demanda de Aérea 2018.

21. EL FIDEICOMISO

Historia y desarrollo del Fideicomiso.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación, sin antecedentes operativos, cuyo principal objeto es administrar las acciones representativas del capital social de GACM, así como distribuir montos generados por éstas a los Tenedores de los CBFes. El Fideicomiso fue creado el 6 de marzo de 2018 mediante la celebración del Contrato de Fideicomiso Irrevocable Emisor de Certificados Bursátiles Fiduciarios de Inversión en Energía e Infraestructura CIB/2930, celebrado entre Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como Fideicomitente, GACM como Administrador, CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple como fiduciario y Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero, como representante común de los Tenedores. El Fideicomiso será administrado por Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., exclusivamente en su calidad de Administrador conforme el Contrato de Administración, con una duración de hasta 50 (cincuenta) años, o en su caso haya sido dado por terminado por haber cumplido sus fines.

La dirección de las oficinas del Fiduciario es Avenida Cordillera de los Andes 265, piso 2, Colonia Lomas de Chapultepec, Miguel Hidalgo, C.P. 11000, Ciudad de México, teléfono (52) 50633900 y del Administrador es Av. Insurgentes Sur No. 2453, Piso 2, Col. Tizapán, Del. Álvaro Obregón, CP. 01090, Ciudad de México, teléfono (55) 9001 4000.

Estructura de la Operación.

El siguiente es un resumen de la estructura del Fideicomiso y las operaciones que pretende llevar a cabo. Este resumen no incluye toda la información que debe tomarse en cuenta para tomar una decisión de inversión respecto de los CBFes. Los inversionistas deberán leer cuidadosamente todo el Prospecto, incluyendo la sección “10. FACTORES DE RIESGO”, antes de tomar una decisión de inversión respecto de los CBFes.

Es importante mencionar que los CBFes no contarán con un dictamen sobre la calidad crediticia de la Emisión, expedido por una institución calificadora de valores autorizada conforme a las disposiciones aplicables.

Descripción de la Operación.

a) Creación de la Fibra-E

El propósito de las operaciones a que se refiere este Prospecto es establecer un vehículo para la realización de una emisión de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura que reúna los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, denominados CBFes.

- a. La principal fuente de pago de las Distribuciones a los Tenedores de los CBFes serán los montos que obtenga el Fideicomiso como Distribuciones de Capital de GACM y AICM. En cumplimiento de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, el Fiduciario distribuirá cuando menos una vez al año y a más tardar el 15 de marzo, al

menos el 95% del resultado fiscal del Fideicomiso del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate, de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

b) Reforma de Estatutos y Aumento de Capital Social.

La asamblea general extraordinaria de accionistas de cada uno de los Concesionarios aprobó una reforma a sus respectivos estatutos sociales para que los mismos reúnan los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E. Adicionalmente GACM aumentó la porción variable de su capital social en la cantidad de \$19,584,547,735.00 (diecinueve mil quinientos ochenta y cuatro millones quinientos cuarenta y siete mil setecientos treinta y cinco pesos 00/100 M.N.) a través de la emisión de 19,584,547,735 (diecinueve mil quinientos ochenta y cuatro millones quinientos cuarenta y siete mil setecientos treinta y cinco) Acciones “P” representativas del 20% de su capital social las cuales serán ofrecidas para suscripción y pago al Fideicomiso con una prima por suscripción que será determinada en función del total de recursos netos finales que se obtengan de la Oferta Global una vez ejercidas la Opción de Sobreasignación y deducida la totalidad de los Gastos de Emisión y dotación de la Cuenta de Gastos e Inversiones, misma que fue de \$9,662,530,330.14.

c) Construcción del Nuevo Aeropuerto.

GACM utilizará los recursos obtenidos del Fideicomiso y los montos correspondientes al precio de suscripción por acción y a la prima por suscripción de las acciones para la construcción del Nuevo Aeropuerto conforme a su Plan Maestro (según dicho término se define en la Concesión del Nuevo Aeropuerto) y para tal efecto depositará dichos recursos en el Fideicomiso de Construcción.

d) Actividad principal.

La actividad principal del Fideicomiso, en cumplimiento de los Fines del Fideicomiso será invertir en, ser titular de y administrar las acciones representativas del capital social de GACM y AICM.

A su vez el principal activo de GACM y AICM, son las concesiones y el ejercicio de las actividades que se describen en la sección “19. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO y 20. EL NUEVO AEROPUERTO”.

e) Patentes, licencias, marcas y otros contratos.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación, por lo que no cuenta con patentes, licencias, marcas u otros contratos relevantes.

f) Principales clientes.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación y no tiene, ni se espera tenga, operaciones directamente. La operación del Nuevo Aeropuerto y del Aeropuerto Existente son llevadas a cabo a través de AICM y GACM.

g) Legislación aplicable y régimen fiscal.

El Fideicomiso al ser un fideicomiso emisor de CBFEs se sujeta a las disposiciones de los siguientes ordenamientos que se incluyen de manera enunciativa y no limitativa: LGTOC, la LMV y la Circular Única, así como cualquier otra ley, reglamento o disposición vigente que resulte aplicable.

En materia fiscal, GACM, AICM, el Fideicomiso y los Tenedores se sujetarán a las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

En este sentido, las principales leyes federales que rigen las operaciones de GACM y sus subsidiarias, incluyen, entre otras:

- Ley de Instituciones de Crédito;
- Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;
- Ley de Aeropuertos;
- Ley General de Bienes Nacionales;
- Ley Federal de las Entidades Paraestatales;
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria;
- Ley General de Responsabilidades Administrativas;
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal;
- Ley General de Sociedades Mercantiles;
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos, y Servicios del Sector Público;
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas;
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública;
- Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público;
- Ley Federal de Deuda Pública;
- Ley de Vías Generales de Comunicación;
- Ley Federal del Trabajo;
- Ley del Impuesto al Valor Agregado;
- Ley de Aviación Civil;
- Ley del Impuesto sobre la Renta;

- Ley Federal de Competencia Económica;
- Ley General de Contabilidad Gubernamental; y
- Ley del Mercado de Valores.

h) Recursos humanos.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación, administrado externamente por Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., exclusivamente en su calidad de Administrador conforme el Contrato de Administración, para mayor información ver la sección “27. ADMINISTRACIÓN”. Por lo anterior el Fideicomiso no cuenta con recursos humanos propios.

i) Desempeño ambiental.

Por tratarse el Fideicomiso de un vehículo de reciente creación, no cuenta con una política ambiental, no obstante, la principal inversión del Fideicomiso la constituyen las Acciones “P” emitidas por GACM cuya política ambiental se describe en la sección “20. EL NUEVO AEROPUERTO - Descripción de GACM”.

j) Información de mercado.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación. El primer fideicomiso emisor de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura cuyos valores se encuentran listados con la clave de pizarra FVIA16. La principal inversión de dicho fideicomiso son acciones de la sociedad denominada Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V., quien es la encargada del Proyecto de la “Autopista México-Toluca”, el cual conecta a la Ciudad de México y Toluca y que forma parte de la carretera federal 15-D. No obstante, lo anterior, el Fideicomiso se distingue del descrito con anterioridad, por ser el primero en el que participa una empresa de participación estatal mayoritaria, con el doble carácter de Administrador y entidad promovida del Fideicomiso, involucrada en la prestación de servicios aeronáuticos y auxiliares en la Ciudad de México a cargo de uno de los mayores proyectos de infraestructura en los últimos años.

Información relativa al mercado e industria en el que participa GACM y AICM se encuentra descrita en las secciones “19. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO y 20. EL NUEVO AEROPUERTO” de este Prospecto.

k) Procesos judiciales, administrativos o arbitrales.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación. Por lo anterior el Fideicomiso no forma parte ni se encuentra involucrado directamente en procesos judiciales, administrativos o arbitrales relevantes. No obstante lo anterior, podrían existir en un futuro procesos judiciales que puedan tener un impacto significativo sobre los resultados de su operación y posición financiera.

Descripción de los activos que conforman el Patrimonio del Fideicomiso.

l) Bienes, derechos o valores propiedad del Fideicomiso.

Durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, el Patrimonio del Fideicomiso se conforma o conformará, según sea el caso, de los siguientes activos y obligaciones; en el entendido, que el Patrimonio del Fideicomiso deberá estar integrado en todo momento por activos, bienes o derechos plenamente identificados:

- La Aportación Inicial, la cual deberá ser destinada exclusivamente al pago de Gastos del Fideicomiso, en el entendido que ninguno de los Tenedores, incluyendo sin limitar cualquier administradora de fondos para el retiro o sociedad de inversión especializada en fondos para el retiro que adquiera CBFES y se encuentre vinculada con el Fideicomitente, podrá disponer, recibir o beneficiarse de cualquier manera de la totalidad o parte de dicha Aportación Inicial;
- Los recursos netos de la Oferta y cualesquier montos que se obtengan de las Emisiones Adicionales, y todas y cada una de las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso;
- Las Acciones “P” y las Acciones AICM, así como los derechos asociados a las mismas (incluyendo, sin limitación, los derechos de voto y los derechos a recibir Distribuciones de capital relacionadas con GACM y AICM), en el entendido, de que durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, al menos el 70% (setenta por ciento) del valor promedio anual del Patrimonio del Fideicomiso deberá estar invertido directamente en dichas acciones y el remanente deberá estar invertido en valores a cargo del Gobierno Federal inscritos en el Registro Nacional de Valores o en acciones de fondos de inversión en instrumentos de deuda, conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso. El porcentaje antes referido se calculará en los términos previstos por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E y deberá ser revelado periódicamente en los reportes que el Fiduciario y el Administrador elaboren- ver sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P” para mayor información sobre los derechos que tiene el Fiduciario como tenedor de las Acciones “P”;
- Las Inversiones Permitidas, y cualquier cantidad que derive de las mismas;
- CBFES emitidos por el Fiduciario que sean adquiridos y/o recomprados por parte del propio Fideicomiso en términos de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E y del Contrato de Fideicomiso;
- Cualesquier cantidades obtenidas con motivo de la enajenación, venta o transmisión de acciones representativas del capital social de GACM, previa autorización de la SCT;
- En su caso, cualquiera cantidad obtenida por concepto de cualquier contribución, incluyendo devoluciones de IVA;
- Todos y cada uno de los demás bienes, activos y derechos cedidos, afectos o que de otra manera pertenezcan al, y/o sean adquiridos por el Fiduciario del Fideicomiso de tiempo en tiempo, así como las obligaciones que asuma el Fideicomiso en relación con los Fines del Fideicomiso de conformidad con, o según lo previsto en, el Contrato de Fideicomiso;

- Todos y cada uno de los montos en efectivo y cualesquiera accesorios, frutos, productos y/o rendimientos derivados de o relacionados con los bienes descritos en los párrafos anteriores, incluyendo los derechos derivados de, o relacionados con, la inversión u operación del Fideicomiso, los cuales incluirán el cobro de multas y penalidades por incumplimiento de contratos y otros derechos similares;
- Todos y cada uno de los montos que se deriven del cobro de pólizas de seguro o fianzas que tengan como beneficiario al Fideicomiso, incluyendo, sin limitación, aquellas derivadas de incumplimiento de contratos o instrumentos celebrados por el Fiduciario del Fideicomiso; y
- Todas y cada una de las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso, incluyendo sin limitación los fondos de reserva para cubrir los Gastos del Fideicomiso.

m) *La Concesión del Nuevo Aeropuerto y el Aeropuerto Existente.*

Como se ha dicho, el principal activo del Fideicomiso es la inversión en las Acciones “P” que representan el capital social de GACM y a su vez los principales activos de esta última son la Concesión del Nuevo Aeropuerto y la inversión en AICM quien es titular de la Concesión del Aeropuerto Existente.

Para un mejor entendimiento de las características de las referidas concesiones sugerimos a los lectores que revisen la información contenida en las secciones “19. *EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO*” y “20. *EL NUEVO AEROPUERTO*” de este Prospecto.

Adquisiciones de activos.

A través de las operaciones de constitución, el Fideicomiso adquirirá hasta un 20% del total de acciones representativas del capital social de GACM quien a su vez es controladora de AICM y que respectivamente operan las concesiones del Nuevo Aeropuerto y al Aeropuerto Existente y cuyas características han quedado descritas en las secciones “19. *EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO*” y “20. *EL NUEVO AEROPUERTO*” de este Prospecto.

Las Acciones “P” que sean suscritas por el Fideicomiso serán pagadas con los recursos netos de la Oferta y hasta ese momento quedarán liberadas.

Evolución de los activos del Fideicomiso.

Por tratarse el Fideicomiso de un vehículo de reciente creación, no cuenta con evolución histórica de sus activos a partir de su incorporación al Patrimonio del Fideicomiso.

Desempeño de los activos del Fideicomiso.

El principal activo del Fideicomiso es la inversión en las Acciones “P” que representan el capital social de GACM y a su vez los principales activos de esta última son la Concesión del Nuevo Aeropuerto y la inversión en AICM quien es titular de la Concesión del Aeropuerto Existente.

Para un mejor entendimiento del desempeño de las referidas concesiones sugerimos a los lectores que revisen la información contenida en las secciones “19. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO” y “20. EL NUEVO AEROPUERTO” de este Prospecto.

Plan de negocios, calendario de inversiones y desinversiones.

El Fideicomiso es un vehículo emisor de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura, cuyo fin primordial será invertir en acciones representativas del capital social de GACM. Inicialmente y como resultado de las Operaciones de Constitución, el Fideicomiso participará como accionista en el capital social de GACM, cuyo activo principal es la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

Para cumplir con dicho objetivo de inversión, durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, al menos el 70% (setenta por ciento) del valor promedio anual del Patrimonio del Fideicomiso deberá estar invertido en dichas acciones y el remanente deberá estar invertido en valores a cargo del Gobierno Federal inscritos en el Registro Nacional de Valores o en acciones de fondos de inversión en instrumentos de deuda conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso.

La implementación de la estrategia de negocios del Fideicomiso estará a cargo del Administrador, quien será el principal responsable de administrar, y ejercer el derecho de voto y derechos patrimoniales de las acciones o valores representativos del capital social de GACM. Para implementar la estrategia de negocio del Fideicomiso, el Administrador prestará determinados servicios al Fideicomiso, según se establece en el Contrato de Administración, y tendrá las facultades que en su caso le sean delegadas por los Tenedores de CBFes.

Objetivo y Estrategia de Negocio

El Fideicomiso realizará inversiones exclusivamente en acciones representativas del capital social de GACM, o sociedades subsidiarias o Afiliadas a ésta.

Contratos y Acuerdos Relevantes.

Fideicomiso

A continuación, se incluye un resumen de los principales términos y condiciones del Fideicomiso que no se encuentran contemplados en otras secciones del presente Prospecto:

a) Constitución del Fideicomiso; Aceptación del Nombramiento del Fiduciario

El Fideicomitente a través de la celebración del Contrato de Fideicomiso transfiere la cantidad de \$10,000.00 (Diez mil Pesos 00/100 M.N.) al Fiduciario, como aportación inicial (la “Aportación Inicial”) para la creación del Fideicomiso, y nombra a CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, como fiduciario del Contrato de Fideicomiso, para ser propietario y titular del Patrimonio del Fideicomiso para los Fines del Fideicomiso de conformidad con lo previsto en el Contrato de Fideicomiso y la Ley Aplicable, así como para cumplir con las obligaciones del Fiduciario establecidas en el Contrato de Fideicomiso y en la Ley Aplicable.

b) Patrimonio del Fideicomiso

Durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, el Patrimonio del Fideicomiso se conforma o conformará, según sea el caso, de los siguientes activos y obligaciones; en el entendido, que el Patrimonio del Fideicomiso deberá estar integrado en todo momento por activos, bienes o derechos plenamente identificados:

- La Aportación Inicial, la cual deberá ser destinada exclusivamente al pago de Gastos del Fideicomiso, en el entendido que ninguno de los Tenedores, incluyendo sin limitar cualquier administradora de fondos para el retiro o sociedad de inversión especializada en fondos para el retiro que adquiera CBFES y se encuentre vinculada con el Fideicomitente, podrá disponer, recibir o beneficiarse de cualquier manera de la totalidad o parte de dicha Aportación Inicial;
- Los recursos netos de la Oferta y cualesquier montos que se obtengan de las Emisiones Adicionales, y todas y cada una de las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso;
- Las Acciones “P” y las Acciones AICM, así como los derechos asociados a las mismas (incluyendo, sin limitación, los derechos de voto y los derechos a recibir Distribuciones de capital relacionadas con GACM y AICM,), en el entendido, de que durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, al menos el 70% (setenta por ciento) del valor promedio anual del Patrimonio del Fideicomiso deberá estar invertido directamente en dichas acciones y el remanente deberá estar invertido en valores a cargo del Gobierno Federal inscritos en el Registro Nacional de Valores o en acciones de fondos de inversión en instrumentos de deuda conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso. El porcentaje antes referido se calculará en los términos previstos por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E y deberá ser revelado periódicamente en los reportes que el Fiduciario y el Administrador elaboren;
- Las Inversiones Permitidas, y cualquier cantidad que derive de las mismas;
- CBFES emitidos por el Fiduciario que sean adquiridos y/o recomprados por parte del propio Fideicomiso en términos de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E y del Contrato de Fideicomiso;
- Cualesquier cantidades obtenidas con motivo de la enajenación, venta o transmisión de acciones representativas del capital social de GACM, previa autorización de la SCT;
- En su caso, cualquiera cantidad obtenida por concepto de cualquier contribución, incluyendo devoluciones de IVA;
- Todos y cada uno de los demás bienes, activos y derechos cedidos, afectos o que de otra manera pertenezcan al, y/o sean adquiridos por el Fiduciario del Fideicomiso de tiempo en tiempo, así como las obligaciones que asuma el Fideicomiso en relación con los Fines del Fideicomiso de conformidad con, o según lo previsto en, el Contrato de Fideicomiso;

- Todos y cada uno de los montos en efectivo y cualesquiera accesorios, frutos, productos y/o rendimientos derivados de o relacionados con los bienes descritos en los párrafos anteriores, incluyendo los derechos derivados de, o relacionados con, la inversión u operación del Fideicomiso, los cuales incluirán el cobro de multas y penalidades por incumplimiento de contratos y otros derechos similares;
- Todos y cada uno de los montos que se deriven del cobro de pólizas de seguro o fianzas que tengan como beneficiario al Fideicomiso, incluyendo, sin limitación, aquellas derivadas de incumplimiento de contratos o instrumentos celebrados por el Fiduciario del Fideicomiso; y
- Todas y cada una de las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso, incluyendo sin limitación los fondos de reserva para cubrir los Gastos del Fideicomiso.

c) Fines del Fideicomiso

El fin primordial del Fideicomiso es la inversión en Acciones “P” de GACM y las Acciones AICM. Para cumplir con el fin anterior, el Fiduciario deberá: (i) llevar a cabo la Emisión Inicial, la inscripción de los CBFES en el Registro Nacional de Valores, y la oferta pública de los mismos, así como llevar a cabo cualquier Emisión Adicional; (ii) suscribir y pagar, y ser titular de acciones o valores representativos de capital social de GACM y AICM; (iii) distribuir y administrar el Patrimonio del Fideicomiso; (iv) realizar Distribuciones de conformidad con lo establecido en la Cláusula IX del Contrato de Fideicomiso; y (v) realizar todas aquellas actividades que sean necesarias, recomendables, complementarias, convenientes o incidentales a las actividades descritas en el Contrato de Fideicomiso; en cada caso, de conformidad con las instrucciones previas y por escrito del Administrador o, en su caso, de cualquier otra Persona u órgano que conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso tenga derecho a instruir al Fiduciario (incluyendo, sin limitación, el Comité Técnico, la Asamblea de Tenedores, el Representante Común y aquellas Personas a las cuales se les hayan delegado o cedido dichas facultades del Administrador de conformidad con lo establecido en el Contrato de Administración) de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso. En relación con lo anterior, el Fiduciario deberá, en cada caso, de conformidad con la Ley Aplicable:

- Ser el único y legítimo propietario, y tener y mantener la titularidad de los bienes, activos y derechos que actualmente o en el futuro formen parte del Patrimonio del Fideicomiso;
- Abrir, establecer, mantener y administrar las Cuentas del Fideicomiso conforme a lo previsto en el Contrato de Fideicomiso, y aplicar y disponer de todos los recursos de las Cuentas del Fideicomiso (incluyendo las Inversiones Permitidas) de conformidad con el Contrato de Fideicomiso y las instrucciones previas del Administrador o, en su caso, del Representante Común en los casos previstos en el Contrato de Fideicomiso;
- Presentar toda aquella información, llevar a cabo aquellos actos y gestiones, y celebrar todos aquellos documentos, solicitudes, información y notificaciones necesarias o convenientes para registrar los CBFES en el RNV, llevar a cabo la Emisión Inicial y la Oferta Global de los CBFES (incluyendo la celebración de un contrato de colocación

con los intermediarios colocadores respectivos y de un contrato de prestación de servicios con el Representante Común por instrucciones del Administrador, así como un contrato de compraventa o “*purchase agreement*” con los compradores iniciales de la Oferta Internacional y cualesquier contrato de suscripción para la venta directa fuera de México de CBFes), y llevar a cabo Emisiones Adicionales de CBFes Adicionales de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso;

- Presentar toda aquella información, llevar a cabo aquellos actos y gestiones, y celebrar y entregar todos aquellos documentos, solicitudes, información y notificaciones necesarias o convenientes para listar los CBFes en la BMV;
- Presentar toda aquella información, llevar a cabo aquellos actos y gestiones, y celebrar y entregar todos aquellos documentos, solicitudes, información y notificaciones necesarias o convenientes para mantener y/o actualizar la inscripción de los CBFes en el RNV y el listado de los CBFes en la BMV;
- Solicitar, a través del Administrador del Fideicomiso o cualquier otra persona que cuente con poderes y facultades necesarias para ello, la inscripción en el RFC del Fideicomiso como si fuera un fideicomiso de los previstos en el artículo 187 de la LISR;
- Suscribir, celebrar, firmar, depositar en el Indeval o en la institución para el depósito de valores que se determine y, en caso de ser necesario, sustituir cada Título;
- Celebrar cualesquier contratos, documentos o instrumentos que fueren necesarios o convenientes para la suscripción de acciones o valores representativos de capital social de GACM y AICM, y llevar a cabo todos los actos para que se realicen las anotaciones correspondientes en los asientos de los libros corporativos de GACM y AICM, de conformidad con las instrucciones previas del Administrador; en el entendido, que de conformidad con las instrucciones del Administrador, el Fiduciario utilizó los recursos netos de la Oferta para suscribir y pagar las Acciones “P” y en su caso las Acciones AICM.
- Mantener y conservar la propiedad y titularidad del Patrimonio del Fideicomiso conforme a los términos y sujeto a las condiciones del Contrato de Fideicomiso;
- Ser propietario, mantener y administrar las Acciones “P”, incluyendo, sin limitación, ejercer o abstenerse de ejercer (directa o indirectamente a través de apoderados) los Derechos de Voto inherentes a dichas acciones, de conformidad con las instrucciones que reciba de parte del Administrador, así como ejercer los derechos de suscripción preferente establecidos en la Sección 3.9 del Contrato de Fideicomiso; en el entendido que a modo de excepción, el Derecho de Voto a que se refiere este apartado deberá ejercerse según lo determine el Comité de Conflictos en términos de la Sección 4.3 (a)(ii) del Fideicomiso, cuando el asunto en cuestión requiera en términos de los estatutos de GACM y/o del Acta de Emisión que aprobó la emisión de las Acciones “P”, el voto de la mayoría de los accionistas titulares de dichas acciones;

- Ser propietario, mantener y administrar las Acciones AICM, incluyendo, sin limitación, ejercer o abstenerse de ejercer (directa o indirectamente a través de apoderados) los Derechos de Voto inherentes a dichas acciones, de conformidad con las instrucciones que reciba de parte del Administrador.
- Ejercer todos los derechos patrimoniales que correspondan a las acciones o valores representativos de capital social de GACM y AICM, incluyendo, sin limitación, cobrar y recibir oportunamente de GACM y AICM las cantidades que por concepto de Distribuciones de Capital, cuotas de liquidación o cualesquiera otras distribuciones que, en su caso, correspondan a las acciones o valores representativos de capital social de GACM y AICM (incluyendo pago en especie o acciones), y distribuir dichas cantidades (o pagos en especie o acciones) a los Tenedores, según resulte aplicable conforme al Contrato de Fideicomiso y a las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, según sea instruido por el Administrador;
- Llevar a cabo la venta y liquidación del Patrimonio del Fideicomiso de conformidad con lo establecido en la Cláusula XIII del Contrato de Fideicomiso;
- Celebrar el Contrato de Administración con el Administrador, y cualesquier modificaciones al mismo, y otorgar y revocar los poderes que se establecen en dicho contrato, así como remover al Administrador y celebrar un contrato de administración sustituto con un administrador sustituto, todo ello, con la aprobación previa de la Asamblea de Tenedores otorgada en los términos establecidos en el Contrato de Fideicomiso y en el Contrato de Administración;
- Contratar al Auditor Externo, y de conformidad con las instrucciones del Administrador, sustituir a dicho Auditor Externo;
- Realizar Distribuciones o pagos a los Tenedores de conformidad con la Cláusula IX, las cuales deberán notificarse por el Fiduciario a través de Emisnet con cuando menos 6 (seis) Días Hábiles de anticipación a la fecha en que se pretenda realizar dicha Distribución, de conformidad con los términos establecidos en el Contrato de Fideicomiso;
- Pagar, únicamente con cargo al Patrimonio del Fideicomiso y hasta donde éste alcance, cualquier obligación del Fideicomiso de conformidad con lo establecido en el Contrato de Fideicomiso y en los demás Documentos de la Emisión, incluyendo, de forma enunciativa mas no limitativa, obligaciones para con el Administrador, así como utilizar los recursos que integran el Patrimonio del Fideicomiso para Usos Autorizados conforme al Contrato de Fideicomiso y al Contrato de Administración;
- Contratar, previas instrucciones por escrito del Administrador y con cargo al Patrimonio del Fideicomiso, a cualquier tercero prestador de servicios que sea necesario, adecuado o conveniente para cumplir los Fines del Fideicomiso, y según sea el caso, sustituir a dichos terceros;

- Contratar con cargo al Patrimonio del Fideicomiso y/o proporcionar al Representante Común con cargo al Patrimonio del Fideicomiso y en este último caso con la autorización previa a cargo de la Asamblea de Tenedores, los recursos necesarios para realizar las contrataciones de los terceros que sean necesarios para asistir al Representante Común en el cumplimiento de sus obligaciones, según le sea instruido por escrito por el Representante Común, en términos de lo establecido en la Sección 4.4 del Contrato de Fideicomiso;
- Preparar y proporcionar toda la información relacionada con el Patrimonio del Fideicomiso que deba ser entregada de conformidad con el Contrato de Fideicomiso y la Ley Aplicable, así como toda la información que sea requerida de conformidad con otras disposiciones de cualesquier otros contratos de los que el Fiduciario sea parte, de conformidad con la información que le sea entregada por parte del Administrador;
- Preparar y proporcionar cualesquier otros reportes requeridos por, o solicitudes ante cualquier Autoridad Gubernamental, incluyendo aquellas relacionadas con inversiones extranjeras y competencia económica;
- De conformidad con las instrucciones previas y por escrito del Administrador, presentar ante las autoridades fiscales competentes cualesquier consultas fiscales, confirmación de criterios, solicitudes de autorización y/o avisos de conformidad con los Artículos 18-A, 19, 34, 36 y demás artículos aplicables del Código Fiscal de la Federación, la LISR, la RMF y/o cualquier otra Ley Aplicable, que puedan ser necesarias o convenientes para cumplir con los Fines del Fideicomiso;
- De conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso, celebrar las operaciones cambiarias necesarias a fin de convertir las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso a Pesos, a Dólares o a la moneda que corresponda, según sea necesario para cumplir con los Fines del Fideicomiso;
- De conformidad con las instrucciones del Administrador, celebrar operaciones con derivados siempre que dichas operaciones consistan en operaciones de cobertura cuyo fin sea reducir la exposición del Patrimonio del Fideicomiso a riesgo de divisas y/o tasas de interés (no especulativos), así como otros riesgos relacionados de manera general con una Sociedad Elegible, conforme a los términos de la Sección 10.2 del Contrato de Fideicomiso;
- Contratar y, en su caso, sustituir al Contador del Fideicomiso de conformidad con las instrucciones por escrito del Administrador y/o del Comité Técnico;
- De conformidad con las instrucciones del Administrador, otorgar en favor de las personas físicas designadas por el Administrador, para ser ejercido conjunta o separadamente, un poder especial revocable para actos de administración con facultades generales de conformidad con lo establecido en el segundo y cuarto párrafos del Artículo 2554 del Código Civil Federal y de sus artículos correlativos en los Códigos Civiles de todas y cada una de las Entidades Federativas de México, incluyendo la Ciudad de México, limitado única y exclusivamente para los efectos de

llevar a cabo y presentar todo tipo de promociones, trámites, gestiones, solicitudes de devolución y declaraciones relacionados con el cumplimiento de las obligaciones fiscales del Fideicomiso, ya sean de carácter formal o sustantivo (incluyendo sin limitación, la inscripción del Fideicomiso en el RFC y los avisos correspondientes, y la tramitación y obtención de la efirma (antes Firma Electrónica Avanzada) y la contraseña ante el Servicio de Administración Tributaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como revocar los poderes otorgados cuando sea instruido para tales efectos;

- Otorgar y revocar los poderes que se requieran para la defensa del Patrimonio del Fideicomiso, en favor de las Personas que le instruya el Administrador o el Representante Común, de conformidad con los términos establecidos en el Contrato de Fideicomiso, en el entendido que el Fiduciario no otorgará poderes generales para actos de dominio, ni poderes generales para suscribir títulos de crédito en los términos del artículo 9 de la LGTOC;
- Llevar a cabo a través del Administrador cualquier acto necesario para inscribir y mantener vigente la inscripción del Contrato de Fideicomiso y cualquier modificación al mismo en el RUG, para lo cual deberá contratar un fedatario público que lleve a cabo la inscripción, cuyos honorarios deberán ser cubiertos con cargo al Patrimonio del Fideicomiso;
- Contratar, previa instrucción por escrito del Administrador, pólizas de seguro para proteger al Fideicomiso y/o cualquier Persona Cubierta de responsabilidades ante terceros en relación con las actividades del Fideicomiso, incluyendo pagos de indemnización pagaderos a terceros;
- Llevar a cabo todas y cada una de las acciones necesarias a efecto de verificar la información y cantidades proporcionadas por el Administrador, en específico en relación con los reportes y los cálculos de las Distribuciones de Capital;
- De conformidad con las instrucciones del Administrador, otorgar en favor del Contador del Fideicomiso y de las personas físicas designadas por el Administrador, para ser ejercido conjunta o separadamente, un poder especial revocable para actos de administración con facultades generales, de conformidad con lo establecido en el segundo y cuarto párrafos del Artículo 2554 del Código Civil Federal y de su artículo correlativo en los Códigos Civiles de todas y cada una de las Entidades Federativas de México, incluyendo la Ciudad de México, limitado única y exclusivamente para los efectos de llevar a cabo y presentar todo tipo de trámites, gestiones, solicitudes de reembolso y declaraciones relacionados con el cumplimiento de las obligaciones fiscales del Fideicomiso, ya sean de carácter formal o sustantivo (incluyendo sin limitación, la obtención y modificación del Registro Federal de Contribuyentes del Fideicomiso, y la tramitación y obtención de la efirma (antes Firma Electrónica Avanzada)) ante el Servicio de Administración Tributaria, de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como revocar los poderes otorgados cuando sea instruido para tales efectos.

- En caso de que cualquiera de las Sociedades Elegibles pretenda llevar a cabo una oferta pública inicial de acciones representativas de su capital social, notificar a la Sociedad Elegible que lleve a cabo dicha oferta pública inicial de acciones, el nombre de los Tenedores que hayan manifestado su interés por participar (por escrito al Fiduciario con copia al Representante Común) y el porcentaje correspondiente, para que sean dichos Tenedores quienes suscriban las acciones de la Sociedad Elegible.
- En general, llevar a cabo cualquier otra acción que sea necesaria o conveniente para realizar o cumplir con los Fines del Fideicomiso y con cualquier disposición de los Documentos de la Emisión, en cada caso, según lo indique el Administrador, el Comité Técnico, el Representante Común, o la Asamblea de Tenedores, según resulte aplicable de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso y la Ley Aplicable; y
- Una vez concluida la vigencia del Contrato de Fideicomiso y que se hayan cubierto todas las cantidades pagaderas conforme a los CBFES, distribuir los bienes, derechos y activos que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso de conformidad con lo establecido en el Contrato de Fideicomiso.

d) Emisiones Adicionales de Certificados

El Fideicomiso podrá llevar a cabo Emisiones Adicionales de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura, fungibles con los CBFES Iniciales (los “CBFES Adicionales”) a ser ofrecidos de forma pública y/o privada dentro y/o fuera de México (cada una, una “Emisión Adicional”), de conformidad con las instrucciones previas y por escrito del Administrador con copia al Representante Común, con la aprobación previa de la Asamblea de Tenedores. Para un mejor entendimiento de la mecánica asociada a la emisión de CBFES Adicionales se sugiere consultar la sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P” de este Prospecto.

e) Inscripción y Listado; Actualización

A efecto de que el Fiduciario lleve a cabo Emisiones conforme a la Sección 3.1 del Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario deberá cumplir con lo siguiente:

Emisión Inicial. Respecto de la Emisión Inicial, el Fiduciario deberá llevar a cabo aquellos actos que resulten necesarios o convenientes para solicitar y obtener de la CNBV, la BMV, Indeval (o en la institución para el depósito de valores que se determine) y cualquier Autoridad Gubernamental, las autorizaciones, inscripciones y registros necesarios para: (i) inscribir los CBFES Iniciales en el RNV; (ii) realizar la Oferta de los CBFES Iniciales, incluyendo, para efectos de la Oferta en México, la obtención de la autorización del listado respectivo de los mismos en la BMV; y (iii) depositar el Título que documente los CBFES en Indeval o en la institución para el depósito de valores que se determine.

Emisiones Adicionales. Respecto de, y previo a, cualquier Emisión Adicional, el Fiduciario deberá solicitar y obtener de la CNBV, la autorización de inscripción o la actualización de la inscripción de los CBFES en el RNV en términos de la normatividad aplicable, y llevar a cabo aquellos actos que resulten necesarios o convenientes para solicitar y obtener de la CNBV, la BMV, Indeval (o

en la institución para el depósito de valores que se determine) y cualquier Autoridad Gubernamental, las autorizaciones e inscripciones necesarias para que los CBFES Adicionales objeto de las Emisiones Adicionales sean ofrecidos públicamente o sean entregados a los Tenedores correspondientes, incluyendo: (i) la inscripción de dichos CBFES Adicionales en el RNV o a la actualización de la inscripción existente y su listado respectivo en la BMV; y (ii) el depósito o canje del Título o Títulos que documenten dichos CBFES en Indeval o en la institución para el depósito de valores que se determine, según sea el caso.

f) Títulos de los CBFES

Los CBFES emitidos por el Fiduciario estarán documentados en un sólo Título que ampare todos los CBFES de dicha serie. Para una descripción detallada de las características del Título sugerimos consultar la sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P” de este Prospecto.

g) Términos y Condiciones

Los términos y condiciones de cada serie de CBFES se establecerán en el Título respectivo; en el entendido, que los CBFES de una misma serie contendrán los mismos términos y condiciones, y otorgarán a los Tenedores de la misma serie los mismos derechos.

h) Adhesión a Términos por los Tenedores

Los Tenedores, únicamente en virtud de la adquisición de CBFES: (a) se adhieren a, y se encuentran sujetos a los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso, incluyendo el sujetarse a la jurisdicción contenida en la Sección 14.6 del Contrato de Fideicomiso y del Título correspondiente; y (b) acuerdan proporcionar al Fiduciario y al Administrador, y autorizan e instruyen de forma irrevocable a los intermediarios financieros a través de los cuales mantienen sus respectivos CBFES, para que proporcionen al Fiduciario y al Administrador, toda la información que pueda ser requerida por el Fiduciario o el Administrador para determinar cualquier retención o pago de impuestos requeridos en relación con las operaciones contempladas en el Contrato de Fideicomiso. Adicionalmente, los Tenedores en virtud de la adquisición de CBFES autorizan e instruyen de forma irrevocable al Fiduciario y al Administrador para que entreguen a cualquier Autoridad Gubernamental cualquier información que pueda ser requerida conforme a la Ley Aplicable, en relación con los CBFES de los que son titulares.

i) Asambleas de Tenedores

La Asamblea de Tenedores es el órgano supremo del Fideicomiso y salvo prohibición expresa y excepciones contenidas en la normatividad aplicable o el Fideicomiso, participan en la misma todos los Tenedores de los CBFES. Para una explicación detallada sobre la forma en que se integra la Asamblea, sus facultades y demás características sugerimos consultar la sección “22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P” de este Prospecto.

j) Comité Técnico

De conformidad con lo establecido en el Artículo 80 de la LIC, a través del Contrato de Fideicomiso se establece un comité técnico que permanecerá en funciones durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso.

- a. Integración del Comité Técnico. El Comité Técnico estará integrado por un máximo de 21 miembros, de los cuales, por lo menos la mayoría deberán ser Miembros Independientes.
- b. Integración Inicial del Comité Técnico. Inicialmente, el Comité Técnico estará integrado por las personas físicas que se listan en el Anexo “A” del Contrato Fideicomiso y cuya información se incluye en el presente Prospecto (los “Miembros Iniciales”) y el nombramiento de las mismas permanecerá en pleno vigor y efecto hasta entonces no hubieren sido revocados de su encargo conforme a los términos de la Sección 4.2 del Contrato de Fideicomiso.
- c. Designación de Miembros del Comité Técnico.
 - i. Salvo por lo previsto en los párrafos ii. y iii. siguientes, en cualquier momento la Asamblea de Tenedores podrá designar y remover a los miembros del Comité Técnico y designar a miembros adicionales, mediante aviso por escrito al Fiduciario y al Representante Común, en el entendido que la entrega de un original del acta de Asamblea de Tenedores correspondiente hará las veces de dicho aviso.
 - ii. El Administrador tendrá el derecho a designar y, en su caso, remover y sustituir, a hasta 4 miembros del Comité Técnico, quienes podrán o no tener el carácter de Miembros Independientes. El Administrador podrá también elegir a uno o más suplentes para suplir a los miembros propietarios que haya designado en dichas funciones, señalando, en su caso, el orden según el cual cada miembro suplente suplirá a los otros en caso de ausencia. El Administrador efectuará las designaciones, remociones o sustituciones que correspondan conforme a este párrafo en cualquier Asamblea de Tenedores convocada para tal efecto o, en caso de que no sea convocada o no se reúna dicha asamblea, mediante aviso por escrito al Fiduciario y al Representante Común.
 - iii. Sin perjuicio de lo anterior, los Tenedores que, en lo individual o en su conjunto, sean titulares de 10% (diez por ciento) o más de los CBFes que se encuentren en circulación, tendrán derecho de designar y, en su caso, remover y sustituir, en cualquier Asamblea de Tenedores convocada para tal efecto, a un miembro del Comité Técnico por cada 10% (diez por ciento) de los CBFes en circulación respecto de los cuales sean titulares. El o los Tenedores que ejerciten dicho derecho, podrán también elegir a uno o más suplentes para suplir a su miembro propietario en dichas funciones, para lo cual los Tenedores que hagan dicha designación deberán señalar el orden según el cual cada persona suplirá a la otra en caso de ausencia. Solo en caso de que se vaya a revocar el nombramiento de todos los integrantes del Comité Técnico, los demás Tenedores podrán revocar a aquellos miembros del Comité Técnico que fueron nombrados por los

Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean titulares de 10% (diez por ciento) o más de los CBFes en circulación, y en este caso las personas sustituidas no podrán ser nombradas durante los 12 meses siguientes a su revocación.

- iv. En todo momento por lo menos la mayoría de los miembros del Comité Técnico deberán de ser Miembros Independientes.
- v. Por cada miembro del Comité Técnico designado por la Asamblea de Tenedores, ésta tendrá también el derecho de designar uno o más miembros suplentes, quienes tendrán el derecho de asistir a las sesiones del Comité Técnico ante la ausencia de dichos miembros; en el entendido que, si más de un miembro suplente es designado, la Asamblea de Tenedores deberá indicar el orden en que dichos miembros suplentes deberán sustituir a los miembros propietarios en su ausencia.
- vi. Para efectos de la designación de los miembros suplentes a que se refiere el párrafo v. anterior, el Comité Técnico designará en su primera sesión, y en la sesión subsecuente a que alguno de sus miembros sea removido o haya renunciado, a un comité *ad hoc* encargado de presentar a la Asamblea de Tenedores correspondiente una propuesta de nombramiento o ratificación de los miembros suplentes del Comité Técnico.

d. Duración y Revocación del nombramiento de los Miembros del Comité Técnico.

- i. El nombramiento de los miembros del Comité Técnico tendrá una vigencia de 1 (un) año y será renovado automáticamente por periodos consecutivos de 1 (un) año, salvo que la Asamblea de Tenedores, el Administrador o los Tenedores titulares del 10% (diez por ciento) o más de los CBFes en circulación, según corresponda, dispongan lo contrario.
- ii. La Asamblea de Tenedores podrá discutir y, en su caso, aprobar la revocación del nombramiento de un Miembro Independiente del Comité Técnico cuando, a juicio razonable de los Tenedores, el Miembro Independiente respectivo: (1) hubiere dejado de calificar como Miembro Independiente; o (2) consideren que el Miembro Independiente no está actuando en el mejor interés de los Tenedores y del Fideicomiso.

- e. Sustitución y Muerte de Miembros del Comité Técnico. Los miembros propietarios del Comité Técnico sólo podrán ser suplidos en su ausencia por sus respectivos suplentes; en el entendido que la muerte, incapacidad o renuncia de un miembro propietario o suplente del Comité Técnico resultará en la revocación automática de la designación de dicho miembro propietario o suplente, con efectos inmediatos, y la Asamblea de Tenedores, el Administrador o los Tenedores titulares del 10% o más de los CBFes en circulación, según corresponda, tendrán el derecho de designar a un nuevo miembro propietario o suplente del Comité Técnico, conforme a lo establecido en la Sección 4.2

- (c) del Contrato de Fideicomiso. En caso de la revocación de miembros del Comité Técnico ya sea por revocación de la totalidad de los miembros o renuncia, dichas Personas no podrán ser nombrados como miembros del Comité Técnico dentro de los 12 meses siguientes a la fecha en que fueron revocados.
- f. Planes de Compensación. Durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, el Administrador deberá presentar a la Asamblea de Tenedores para su aprobación, los planes de compensación para los miembros del Comité Técnico. Así como cualquier incremento a los mismos; en el entendido, que únicamente tendrán derecho a recibir compensación los Miembros Independientes y en el entendido además que dichos planes de compensación únicamente surtirán efectos con la aprobación de dicha Asamblea de Tenedores. Cualquier compensación pagada a los Miembros Independientes del Comité Técnico de conformidad con los planes de compensación propuestos por el Administrador y aprobados por la Asamblea de Tenedores deberá ser pagada con cargo al Patrimonio del Fideicomiso como parte de los Gastos del Fideicomiso.
- g. Información Confidencial. Por la mera aceptación de su encargo como miembros del Comité Técnico, los miembros del Comité Técnico estarán sujetos a las obligaciones de confidencialidad establecidas en la Sección 14.3 del Contrato de Fideicomiso.
- h. Procedimiento Aplicable a las Sesiones del Comité Técnico.
- i. Convocatoria. El Administrador, el Secretario del Comité Técnico y/o cualquiera de los miembros del Comité Técnico podrán convocar a una sesión del Comité Técnico mediante la entrega de notificación previa y por escrito (incluyendo mediante correo electrónico) a todos los miembros del Comité Técnico, al Fiduciario, al Representante Común y al Administrador, en su caso, con al menos 5 (cinco) Días Hábiles de anticipación a la fecha propuesta para celebrar la sesión. La convocatoria deberá establecer (1) el orden del día que se pretenda tratar en dicha sesión; y (2) el lugar, la fecha y la hora en la que se vaya a llevar a cabo la sesión, y deberá adjuntar todos los documentos considerados necesarios o convenientes por la parte que hubiere convocado la sesión para que los miembros puedan deliberar en relación a los puntos del orden del día a ser discutidos en dicha sesión. Cualquiera de los miembros del Comité Técnico podrá incluir un tema a tratar en el orden del día de la sesión de que se trate, sujeto a la previa notificación por escrito al resto de los miembros del Comité Técnico, al Fiduciario, al Representante Común y al Administrador, con por lo menos 3 (tres) Días Hábiles de anticipación a la fecha en que se pretenda llevar a cabo la sesión respectiva.
- ii. Quórum de Instalación y Votación. Salvo que se prevea algún quórum distinto en el Contrato de Fideicomiso, para que las sesiones del Comité Técnico se consideren válidamente instaladas, la mayoría de los miembros (o sus respectivos suplentes) que tengan derecho a emitir un voto en dicha sesión deberán estar presentes, en el entendido, que si no se cumple con dicho quórum y el Comité Técnico debe volver a convocar en virtud de una segunda

convocatoria, la sesión se considerará válidamente instalada con cualquier número de miembros presentes (o sus respectivos suplentes) que tengan derecho a emitir un voto en dicha sesión. Salvo que el Contrato de Fideicomiso prevea algún quórum de votación distinto, todas las resoluciones del Comité Técnico serán adoptadas por mayoría de votos de los miembros presentes (o sus respectivos suplentes) en dicha sesión que tengan derecho a votar.

- iii. Designación de Presidente y Secretario. En la primera sesión que se celebre del Comité Técnico, los miembros del Comité Técnico designarán a un miembro del Comité Técnico como presidente del Comité Técnico (el “Presidente”), y a una Persona que podrá no ser miembro del Comité Técnico, como secretario del Comité Técnico (el “Secretario”).
- iv. Actas de Sesión. El Secretario de una sesión del Comité Técnico preparará un acta respecto de dicha sesión, en la cual se reflejarán las resoluciones adoptadas durante dicha sesión y la cual deberá ser firmada por el Presidente y el Secretario de dicha sesión y deberá incluir la lista de asistencia firmada por los miembros que hayan asistido a la misma. El Secretario de la sesión será el responsable de conservar el acta firmada de dicha sesión y los demás documentos que hayan sido presentados al Comité Técnico, y de enviar copia de dicha acta con sus respectivos anexos al Fiduciario, al Representante Común y a los miembros del Comité Técnico dentro de los 15 (quince) Días Hábiles siguientes a la fecha en que se haya llevado a cabo la sesión respectiva.
- v. Sesiones. Las sesiones del Comité Técnico podrán celebrarse por teléfono, video conferencia o por cualquier otro medio que permita la comunicación entre sus miembros en tiempo real; en el entendido, que dichas comunicaciones serán registradas por medio de un acta por escrito firmada por el Presidente y Secretario de la sesión correspondiente. En dicho caso, el Secretario confirmará por escrito la asistencia o participación de los miembros del Comité Técnico (o sus respectivos suplentes) para verificar que exista quórum suficiente y las resoluciones que se adopten deberán ser ratificadas por escrito por todos los miembros con derecho a voto que hubieren participado en dicha sesión.
- vi. Resoluciones Unánimes. El Comité Técnico podrá adoptar resoluciones fuera de sesión del Comité Técnico; en el entendido, que dichas resoluciones deberán ser ratificadas por escrito por todos los miembros del Comité Técnico (o sus respectivos suplentes) que hayan tenido derecho a emitir su voto en dichas resoluciones y tendrán la misma validez que si las mismas hubieren sido adoptadas en una sesión del Comité Técnico. Una copia del acta en la que consten las resoluciones unánimes deberá enviarse al Fiduciario, al Representante Común, al Administrador y a los miembros del Comité Técnico, dentro de los 15 (quince) Días Hábiles siguientes a la fecha en que se hubieren aprobado las resoluciones respectivas.
- vii. Otros Representantes. Cada uno del Fiduciario, el Administrador y el Representante Común tendrá en todo momento el derecho de designar a una

Persona para que asista en su representación a cualquier sesión del Comité Técnico, así como para participar en cualesquiera sesión del Comité Técnico, en cada caso, con voz pero sin derecho a voto, y dichas Personas no se considerarán como miembros del Comité Técnico por participar en dichas discusiones, por lo que ni el Fiduciario, ni el Representante Común ni dichas Personas tendrán responsabilidad alguna relacionada con las resoluciones adoptadas por el Comité Técnico ni tendrán deber alguno (salvo por las obligaciones de confidencialidad que dichas Personas asumirán en términos de la Sección 14.3 del Contrato de Fideicomiso) relacionado con el Comité Técnico y/o los actos y actividades y/o cargos dentro del Comité Técnico.

- viii. Disidencia de Miembros Independientes. En caso de que la opinión de la mayoría de los Miembros Independientes no sea acorde con las determinaciones del Comité Técnico, tal situación deberá ser revelada al público inversionista por el Fiduciario a través de Emisnet y/o el sistema electrónico que establezca cualquier otra bolsa de valores en la que se listen los CBFEs.
- ix. Comités y Expertos Independientes. El Comité Técnico podrá establecer comités para el auxilio de sus funciones, los cuales estarán integrados exclusivamente por Miembros Independientes del propio Comité Técnico. En su caso, cualquier miembro del Comité Técnico podrá solicitar que un determinado asunto sea aprobado por alguno de los comités que hayan sido creados, así como solicitar la opinión de expertos independientes en caso que así lo considere necesario para el cumplimiento de sus funciones, los cuales deberán ser seleccionados por su experiencia, capacidad y prestigio profesional y sus honorarios razonables de conformidad con las áreas de especialidad correspondientes. La contratación de expertos independientes, así como los términos generales del contrato de prestación de servicios respectivo, deberá ser aprobada por el Comité Técnico en términos de la Sección 4.3 (k) del Contrato de Fideicomiso.
- x. Conflictos de Interés. En caso que un miembro del Comité Técnico (o la Persona que lo designó) tenga un conflicto de interés en algún asunto deberá manifestarlo ante el Comité Técnico y dicho miembro del Comité Técnico deberá abstenerse tanto de participar, como de estar presente en la deliberación y votación del asunto respectivo. Lo anterior no afectará el quórum requerido para la instalación de las sesiones del Comité Técnico.
- i. Funciones del Comité Técnico. Cada miembro del Comité Técnico deberá actuar de buena fe y según lo que dicho miembro considere sea el mejor interés del Fideicomiso y los Tenedores de los CBFEs. Dichos miembros deberán conducir sus acciones diligentemente, y en cumplimiento con los deberes de lealtad y diligencia establecidos en los Artículos 30 a 37 y 40 de la LMV, según sean aplicables al Fideicomiso. En cumplimiento de lo anterior, el Comité Técnico tendrá las facultades indelegables siguientes:

- i. Verificar el desempeño del Administrador en el cumplimiento de sus funciones conforme al Contrato de Fideicomiso, al Contrato de Administración o cualquier otro Documento de la Emisión;
- ii. Designar a 2 miembros independientes del Consejo de Administración de GACM y discutir y, en su caso, aprobar el sentido en que dichos consejeros deberán ejercer su voto en dicho consejo, comité o subcomité, según corresponda, salvo lo dispuesto en cualquier convenio entre accionistas en que el participe el fideicomiso como accionista de GACM.
- iii. Revisar el Reporte de Desempeño que presente trimestralmente el Administrador de conformidad con la Sección 5.3 del Contrato de Fideicomiso;
- iv. Solicitar al Administrador dentro de los plazos y en la forma que el Comité Técnico razonablemente establezca, toda la información y documentación necesaria para el cumplimiento de sus funciones;
- v. A partir de la fecha en que tenga conocimiento de que el Administrador ha incumplido de forma grave con sus obligaciones contenidas en el Contrato de Fideicomiso, el Contrato de Administración o cualquier otro Documento de la Emisión, el Comité Técnico podrá solicitar al Fiduciario o al Representante Común que convoque una Asamblea de Tenedores e incluir en el orden del día aquellos asuntos que el Comité Técnico determine a su entera discreción. Para efectos de ese apartado, se entenderá que un incumplimiento califica como “grave” cuando representa un menoscabo equivalente al 5% de los activos, pasivos o capital contable el Fideicomiso, tomando en cuenta las cifras consolidadas correspondientes al último trimestre reportado;
- vi. Discutir y, en su caso, aprobar los métodos y controles internos que aseguren la entrega de información actualizada por el Administrador respecto de la situación, ubicación y estado de los activos que conforman el Patrimonio del Fideicomiso, y que permitan el ejercicio directo e inmediato del Fideicomiso de los derechos sobre dichos activos de conformidad con la Sección 4.2(k) del Contrato de Fideicomiso; y
- vii. Verificar la información y cantidades proporcionadas por el Administrador, en relación con las Distribuciones, en el caso de que la información y cantidades proporcionadas por el Administrador presenten errores de cualquier tipo deberá comunicarse de inmediato al Administrador con copia al Fiduciario y al Representante Común para que el Administrador modifique la información presentada, en caso de que el Administrador no realice la modificación solicitada, deberá presentarse tal circunstancia a consideración y resolución del Comité Técnico.
- j. Instrucciones y Notificaciones al Fiduciario. Cualesquiera instrucciones y notificaciones entregadas al Fiduciario por el Comité Técnico deberán ser por escrito y con copia para el Representante Común y, el Administrador, y deberán ser firmadas

por el Presidente y el Secretario del Comité Técnico. Dichas instrucciones deberán adjuntar copia del acta relacionada con la sesión del Comité Técnico correspondiente (o copia de las resoluciones en caso de que se hubieren adoptado fuera de sesión), así como copia de la lista de asistencia de los miembros del Comité Técnico firmada autógrafamente por quienes hubieren asistido.

El Fiduciario se reserva el derecho para solicitar al Comité Técnico o a quien éste designe, todas las aclaraciones que juzgue pertinentes respecto de las instrucciones que le giren, por considerarlas confusas, imprecisas o no claras, en el entendido, que dicha aclaración deberá ser dirigida y resuelta por el Presidente del Comité Técnico, o su Secretario.

- k. Obligación de Establecer Métodos y Controles. El Comité Técnico deberá establecer, tan pronto como sea posible una vez llevada a cabo la Oferta Global, métodos y controles internos que aseguren la entrega de información actualizada por el Administrador respecto de la situación, ubicación y estado de los activos, bienes y derechos que conforman el Patrimonio del Fideicomiso, y que permitan el ejercicio directo e inmediato del Fideicomiso de los derechos sobre dichos activos.

k) Comités del Fideicomiso

- a. Integración y Función del Comité de Conflictos. El Comité Técnico deberá nombrar al menos a 3 (tres) Miembros Independientes del propio Comité Técnico para que, junto con sus respectivos suplentes, formen un comité (el “Comité de Conflictos”) que tendrá las siguientes facultades:
 - 1. Discutir y, en su caso, aprobar inversiones, adquisiciones u operaciones del Fideicomiso que pretendan realizarse con Personas que se ubiquen en al menos uno de los dos supuestos siguientes: (1) que dichas Personas sean Personas Relacionadas del Administrador, del Fideicomitente, y/o de cualquier Sociedad Elegible; o (2) que representen un conflicto de interés; y
 - 2. Discutir y, en su caso, aprobar (1) la designación de miembros que el Fideicomiso tenga derecho a nombrar en cualquier comité o subcomité de alguna Sociedad Elegible, y (2) el sentido en que el Fiduciario ejercerá directamente los Derechos de Voto inherentes a las Acciones “P” y a las Acciones AICM, en aquellos casos en que el asunto en cuestión requiera, en términos de los estatutos de GACM, de AICM y/o del Acta de Emisión que aprobó la emisión de dichas acciones, el voto de la mayoría de los accionistas titulares de las mismas; y
 - 3. Discutir y, en su caso, aprobar la recomendación a la Asamblea de Tenedores para llevar a cabo la remoción del Administrador.
- b. Integración Inicial del Comité de Conflictos. Inicialmente, el Comité de Conflictos estará integrado por las personas que se listan en el Contrato de Fideicomiso y el nombramiento de las mismas permanecerá en pleno vigor y efecto hasta entonces no

hubieren sido revocados de su cargo conforme a los términos de la Sección 4.3. del Contrato de Fideicomiso.

Comité de Conflictos
Antonio Hugo Franck Cabrera
Steven Elías Saide Azar*
Herbert Bettinger Barrios

**Experto financiero*

- c. Duración del nombramiento de los Miembros del Comité de Conflictos. El nombramiento de los miembros del Comité de Conflictos designados por el Comité Técnico tendrá una vigencia de 1 año, y será renovado automáticamente por periodos consecutivos de 1 año, salvo que el Comité Técnico resuelva lo contrario; en el entendido, que (i) el Comité Técnico podrá remover y/o substituir a dichos miembros del Comité de Conflictos mediante resolución debidamente adoptada, respecto de la cual los Miembros Independientes del Comité Técnico que sean miembros del Comité de Conflictos deberán abstenerse tanto de participar, como de estar presentes en la deliberación y votación de su nombramiento, renovación, remoción y/o sustitución y (ii) en caso de que un miembro del Comité de Conflictos renuncie, sea revocado de su cargo como miembro del Comité Técnico, o no continúe calificando como Miembro Independiente, dicho miembro del Comité de Conflictos será removido automáticamente de su encargo y el Comité Técnico deberá designar a un Miembro Independiente que lo reemplace.
- d. Sustitución y Muerte de Miembros de los Comités. La muerte, incapacidad o renuncia de un miembro del Comité de Conflictos resultará en la revocación automática de la designación de dicho miembro, con efectos inmediatos, y el Comité Técnico tendrá que designar a un nuevo miembro del Comité de Conflictos mediante resolución debidamente adoptada. En caso de la revocación de miembros del Comité de Conflictos ya sea por renuncia o revocación, dichas Personas no podrán ser nombrados como miembros del Comité de Conflictos dentro de los 12 (doce) meses siguientes a la fecha en que fueron revocados.
- e. Planes de Compensación. Durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, el Administrador deberá presentar a la Asamblea de Tenedores para su aprobación, cualesquiera planes de compensación para los miembros del Comité de Conflictos; en el entendido, que dichos planes de compensación únicamente surtirán efectos con la aprobación de dicha Asamblea de Tenedores, salvo por el plazo que corresponda entre la fecha de celebración del Contrato de Fideicomiso y la celebración de la primera Asamblea de Tenedores en cuyo plazo se estará al plan de compensación propuesto por el Administrador. Cualquier compensación pagada a los Miembros del Comité de Conflictos de conformidad con los planes de compensación propuestos por el

Administrador y aprobados por la Asamblea de Tenedores deberá ser pagada con cargo al Patrimonio del Fideicomiso como parte de los Gastos del Fideicomiso.

f. Procedimiento Aplicable a las Sesiones del Comité de Conflictos

- i. Convocatoria. El Administrador, cualquiera de los miembros del Comité Técnico, cualquiera de los miembros del Comité de Conflictos y/o el Representante Común podrán convocar a una sesión del Comité de Conflictos mediante la entrega de notificación previa y por escrito (incluyendo mediante correo electrónico) a todos los miembros del Comité de Conflictos, al Fiduciario, y al Representante Común, con al menos 5 (cinco) Días Hábiles de anticipación a la fecha propuesta para celebrar la sesión. La convocatoria deberá establecer (1) el orden del día que se pretenda tratar en dicha sesión; y (2) el lugar, la fecha y la hora en la que se vaya a llevar a cabo la sesión, y deberá adjuntar todos los documentos considerados necesarios o convenientes por la parte que hubiere convocado la sesión para que los miembros puedan deliberar en relación a los puntos del orden del día a ser discutidos en dicha sesión. Cualquiera de los miembros del Comité de Conflictos podrá incluir un tema a tratar en el orden del día de la sesión de que se trate, sujeto a la previa notificación por escrito al resto de los miembros del Comité de Conflictos, al Fiduciario y al Representante Común, con por lo menos 3 (tres) Días Hábiles de anticipación a la fecha en que se pretenda llevar a cabo la sesión respectiva.
- ii. Quórum de Instalación y Votación. Para que las sesiones del Comité de Conflictos se consideren válidamente instaladas, deberán estar presentes siempre al menos 3 (tres) miembros que lo integren, en el entendido, que si no se cumple con dicho quórum el Comité de Conflictos deberá volver emitir la convocatoria respectiva. En cualquier caso, todas las resoluciones serán adoptadas por mayoría de votos de los miembros presentes de dicho Comité de Conflictos.
- iii. Designación de Presidente y Secretario. En la primera sesión que se celebre del Comité de Conflictos, los miembros del Comité de Conflictos designarán a un miembro del Comité de Conflictos como presidente del mismo, y a una Persona que podrá no ser miembro del Comité de Conflictos, como secretario del Comité de Conflictos.
- iv. Actas de Sesión. El secretario de una sesión del Comité de Conflictos preparará un acta respecto de dicha sesión, en la cual se reflejarán las resoluciones adoptadas durante dicha sesión y la cual deberá ser firmada por el presidente y el secretario del Comité de Conflictos y deberá incluir la lista de asistencia firmada por los miembros que hayan asistido a la misma. El secretario de la sesión será el responsable de conservar el acta firmada de dicha sesión y los demás documentos que hayan sido presentados al Comité de Conflictos, y de enviar copia de dicha acta con sus respectivos anexos al Fiduciario, al Representante Común y a los miembros del Comité Técnico y del Comité de

Conflictos dentro de los 15 (quince) Días Hábiles siguientes a la fecha en que se haya llevado a cabo la sesión respectiva.

- v. Sesiones. Las sesiones del Comité de Conflictos podrán celebrarse por teléfono, video conferencia o por cualquier otro medio que permita la comunicación entre sus miembros en tiempo real; en el entendido, que dichas comunicaciones serán registradas por medio de un acta por escrito firmada por el presidente y secretario del Comité de Conflictos. En dicho caso, el secretario confirmará por escrito la asistencia o participación de los miembros del Comité de Conflictos para verificar que exista quórum suficiente y las resoluciones que se adopten deberán ser ratificadas por escrito por todos los miembros que hubieren participado en dicha sesión.
- vi. Resoluciones Unánimes. El Comité de Conflictos podrá adoptar resoluciones fuera de sesión del Comité de Conflictos; en el entendido, que dichas resoluciones deberán ser ratificadas por escrito por todos los miembros del Comité de Conflictos y tendrán la misma validez que si las mismas hubieren sido adoptadas en una sesión del Comité de Conflictos. Una copia del acta en la que consten las resoluciones unánimes deberá enviarse al Fiduciario, al Representante Común, a los miembros del Comité Técnico y Comité de Conflictos, dentro de los 15 (quince) Días Hábiles siguientes a la fecha en que se hubieren aprobado las resoluciones respectivas.
- g. Publicación de Eventos Relevantes. En cada ocasión que el Comité de Conflictos apruebe una operación celebrada con: (i) una Persona que sea una Persona Relacionada del Administrador y/o de cualquier Sociedad Elegible; y/o (ii) con Personas que tengan un conflicto de interés, el Comité de Conflictos deberá solicitar al Fiduciario, con copia al Representante Común, que publique un “evento relevante” a través de Emisnet en el que se describa las características, términos y condiciones de la operación que fue aprobada por el Comité de Conflictos.
- h. Convocatoria de Asamblea de Tenedores. Durante la vigencia del Fideicomiso, el Comité de Conflictos podrá solicitar al Representante Común, que convoque una Asamblea de Tenedores para que se discutan aquellos temas que a discreción del Comité de Conflictos sean relevantes en relación con sus facultades y el Representante Común deberá suscribir las convocatorias y publicarlas en los términos establecidos en la Sección 4.1 del Contrato de Fideicomiso.
- i. Información Confidencial. Por la mera aceptación de su encargo como miembros del Comité de Conflictos, sus miembros estarán sujetos a las obligaciones de confidencialidad establecidas en la Sección 14.3 del Contrato de Fideicomiso.
- j. Otros Representantes. Cada uno del Fiduciario y el Representante Común tendrá en todo momento el derecho de designar a una Persona para que asista en su representación a cualquier sesión del Comité de Conflictos, así como para participar en cualesquiera sesión del Comité de Conflictos, en cada caso, con voz pero sin derecho a voto, y dichas Personas no se considerarán como miembros del Comité de Conflictos

por participar en dichas discusiones, por lo que ni el Fiduciario, ni el Representante Común ni dichas Personas tendrán responsabilidad alguna relacionada con las resoluciones adoptadas por el Comité de Conflictos ni tendrán deber alguno (salvo por las obligaciones de confidencialidad que dichas Personas asumirán en términos de la Sección 14.3 del Contrato de Fideicomiso) relacionado con el Comité de Conflictos y/o los actos y actividades y/o cargos del Comité de Conflictos.

- k. Experto Independiente. La mayoría de los miembros del Comité de Conflictos podrá determinar la conveniencia o necesidad de obtener la opinión de expertos independientes para el cumplimiento de sus funciones, para lo cual dicho comité determinará por mayoría simple el procedimiento de selección y contratación de los expertos independientes que resulten necesarios, cuyos honorarios serán pagaderos con cargo al Patrimonio del Fideicomiso, como Gastos de Fideicomiso.

l) Reportes y Eventos Relevantes

- a. Reporte de Desempeño. Sin perjuicio de cualesquier otros reportes que deba entregar el Administrador conforme a lo previsto en la Sección 11.3 del Contrato de Fideicomiso, el Administrador se obliga a entregar al Fiduciario, al Comité Técnico, al Representante Común y a cualquier Tenedor que se lo solicite directamente por escrito (habiendo previamente acreditado su tenencia de CBFEs, con las constancias de depósito que expida el Indeval o la institución para el depósito de valores correspondiente y el listado de titulares que expida el intermediario financiero correspondiente), un Reporte de Desempeño dentro de los 20 (veinte) Días Hábiles siguientes a la conclusión de cada trimestre que contenga cuando menos: el estatus que guardan las Sociedades Elegibles, la constitución del Patrimonio del Fideicomiso y el porcentaje del valor promedio anual del Patrimonio del Fideicomiso que se mantenga en las acciones o títulos de capital social de Sociedades Elegibles, los Derechos de Voto que se hubieren ejercido durante el trimestre de que se trate respecto de cada Sociedad Elegible, los eventos relevantes que hubieren sido publicados por el Fiduciario y por el Representante Común, las operaciones de recompra de CBFEs que se hubieren efectuado durante el trimestre, un resumen de las sesiones de Comité Técnico, Comité de Conflictos y Asambleas de Tenedores, las Comisiones de Administración que se hubieren pagado, un resumen de los Gastos de Fideicomiso del trimestre que se está reportando, las Distribuciones que se hubieren realizado, los endeudamientos que en su caso mantenga el Fideicomiso incluyendo sus características más importantes y en su caso, de cualesquier garantía que hubiere sido constituida para tales efectos, un resumen de las operaciones de cobertura que se hubieren celebrado de conformidad con la sección 10.2 del Contrato de Fideicomiso, con sus características principales; un resumen de los seguros de responsabilidad contratados, así como cualquier otra información que resulte relevante y que de tiempo en tiempo se solicite que se incluya dentro del Reporte de Desempeño por el Comité Técnico, el Representante Común y/o cualquier Tenedor. Adicionalmente, el Administrador deberá entregar al Fiduciario, al Comité Técnico, al Representante Común y a cualquier Tenedor cualquier otra información o documentos que estos razonablemente le soliciten en relación con el cumplimiento de sus obligaciones bajo el Contrato de Fideicomiso, y el Contrato de Administración, únicamente en la medida que el Administrador cuente con dicha

información o documentos, o le sea posible obtenerla sin un esfuerzo o costo fuera de lo razonable.

- b. Eventos Relevantes. El Administrador deberá instruir al Fiduciario para que publique cualquier “evento relevante” al público inversionista según se requiera conforme a la LMV y la Circular Única, lo anterior, sin perjuicio de la facultad del Representante Común de instruir al Fiduciario la publicación de cualquier evento relevante en los términos del Contrato de Fideicomiso.

m) Régimen de Inversión.

Para cumplir con el objetivo de inversión descrito en la Sección 6.1 del Contrato de Fideicomiso, el Fideicomiso deberá invertir al menos el 70% del valor promedio anual del Patrimonio del Fideicomiso en acciones de Sociedades Elegibles de conformidad las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E (el “Régimen de Inversión”) lo cual deberá verificarse por el Administrador.

n) Apalancamiento

- a. Lineamientos de Apalancamiento. El Fideicomiso podrá emitir valores de deuda, contratar créditos o préstamos o constituir gravámenes y/u otorgar garantías reales o personales (incluyendo, sin limitación, la transferencia de activos al fiduciario de un fideicomiso de garantía), con recursos únicamente respecto de activos que constituyen o surjan del Patrimonio del Fideicomiso, de conformidad con los siguientes lineamientos, los cuales únicamente podrán ser modificados previa resolución de la Asamblea de Tenedores (los “Lineamientos de Apalancamiento”):

- a) La vigencia de cualquier Endeudamiento incurrido por el Fideicomiso, incluyendo las fechas de amortización de principal e intereses, no podrá exceder de la vigencia de las concesiones o contratos celebrados por las Sociedades Elegibles para la explotación, construcción y operación de infraestructura, en el entendido que se tomará la mayor vigencia respecto a la totalidad de las concesiones o contratos de las Sociedades Elegibles que integren el Patrimonio del Fideicomiso.

Sujeto a la aprobación de la Asamblea de Tenedores, el Fideicomiso podrá garantizar obligaciones de cualquier crédito incurrido por cualquier Sociedad Elegible, únicamente en la medida en que el Administrador considere que dicha garantía sea conveniente o necesaria para mantener la Sociedad Elegible respectiva en condiciones operativas sustancialmente similares a aquellas que imperaban al momento en que se haya invertido por primera vez en su capital social, en el entendido, que el Fideicomiso únicamente podrá otorgar dichas garantías por una cantidad equivalente a la participación a *prorrata* del Fideicomiso de la garantía total requerida (según dicha participación sea determinada con base en la participación a *prorrata* del Fideicomiso en el capital social de la Sociedad Elegible), con el fin de optimizar la estructura de la deuda de las inversiones en Sociedades Elegibles.

- b) Cualquier Endeudamiento en que se pretenda incurrir o sea incurrido por el Fideicomiso no deberá afectar adversa y significativamente, la capacidad del

mismo para cumplir con el régimen previsto en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, incluyendo sin limitación, la capacidad para realizar Distribuciones a los Tenedores.

- b. Establecimiento de Límite de Apalancamiento. Sin perjuicio de los Lineamientos de Apalancamiento, la Asamblea de Tenedores deberá aprobar, previo a la primera asunción de pasivos del Fideicomiso, las reglas para la contratación de cualquier crédito o préstamo con cargo al patrimonio del Fideicomiso, por el Fideicomitente, el Administrador, o por el Fiduciario. Estas reglas establecerán el límite máximo de endeudamiento e índice de cobertura de servicio de la deuda, los cuales deberán ser calculados de conformidad con lo previsto en el Anexo AA de la Circular Única; en el entendido, que dicho límite máximo de endeudamiento deberá permitir, en todo momento, que el Fideicomiso cumpla con la obligación de distribuir, cuando menos una vez al año y a más tardar el 15 de marzo de cada año, el 95% (noventa y cinco por ciento) de su resultado fiscal del ejercicio fiscal inmediato anterior en los términos de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.
- c. Exceso al Límite de Apalancamiento. En caso que se excediera el límite máximo de Endeudamiento o el índice de cobertura de servicio de la deuda establecidos por la Asamblea de Tenedores:
 - i. el Fideicomiso no podrá asumir pasivos adicionales con cargo al Patrimonio del Fideicomiso hasta en tanto el Fideicomiso se ajuste al límite señalado; salvo que se trate de operaciones de refinanciamiento para extender el vencimiento del Endeudamiento del Fideicomiso y el Comité Técnico documente la evidencia de tal situación. En todo caso, el resultado de dicho refinanciamiento no podrá implicar un aumento en el nivel de Endeudamiento, o disminución en el cálculo del índice de cobertura de servicio de la deuda, registrado antes de dicha operación de refinanciamiento; y
 - ii. el Administrador deberá presentar a la Asamblea de Tenedores un informe del exceso al límite máximo de Endeudamiento e índice de cobertura de servicio de la deuda, así como un plan correctivo en el que se establezca la forma, términos, y en su caso, plazo para cumplir con el límite, así como contemplar lo señalado en el numeral (i) anterior; en el entendido, que previo a su presentación a la Asamblea de Tenedores, el plan deberá ser aprobado por la mayoría de los Miembros Independientes del Comité Técnico, en un plazo no mayor a 20 (veinte) Días Hábiles contados desde la fecha en que se dio a conocer el exceso a que se refiere el presente inciso (c).
- d. Revelación de Lineamientos de Apalancamiento. Durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, el Administrador deberá revelar el nivel de Endeudamiento e índice de cobertura de conformidad con el Artículo 35 Bis 1 de la Circular Única.

Cuentas del Fideicomiso

- a. Apertura de las Cuentas. En la fecha de celebración del Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario deberá abrir las Cuentas del Fideicomiso y deberá mantenerlas abiertas y a

su nombre durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, en el entendido, que una vez realizada la apertura de las Cuentas del Fideicomiso, el Fiduciario notificará la información de las mismas al Administrador y al Representante Común al Día Hábil inmediato siguiente, y además, en el entendido que el Fiduciario deberá utilizar los montos depositados en las mismas de tal forma que se mantenga el saldo mínimo requerido por la institución bancaria ante la que hayan sido abiertas, con la finalidad de mantener dichas cuentas bancarias y evitar la cancelación o bloqueo de las mismas por falta de saldo. Cada Cuenta del Fideicomiso podrá ser abierta y mantenida en Pesos y/o Dólares a discreción del Administrador. Cualquier transferencia de efectivo entre las diferentes cuentas contempladas en la Sección 8.1 del Contrato de Fideicomiso será llevada a cabo por el Fiduciario conforme a las instrucciones previas y por escrito del Administrador conforme al Contrato de Fideicomiso. Sujeto a lo establecido en la Sección 8.2 del Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario podrá mantener las Cuentas del Fideicomiso en cualquier institución financiera aprobada por el Administrador. El Fiduciario deberá administrar las Cuentas del Fideicomiso de conformidad con lo siguiente:

- b. Cuenta General. El Fiduciario depositará y mantendrá en la Cuenta General: (i) la Aportación Inicial; (ii) los Recursos de la Oferta; (iii) cualesquier montos que se obtengan de las Emisiones Adicionales; y (iv) pagos por concepto de principal, intereses, dividendos y/o rendimientos, incluyendo sin limitación, Distribuciones de Capital, derivados de, o relacionados con las Acciones “P”. El Administrador instruirá al Fiduciario, con copia para el Representante Común, para que destine los montos depositados en la Cuenta General para ser transferidos a cualquier otra cuenta que el Fiduciario haya aperturado en términos del Contrato de Fideicomiso.
- c. Cuenta de Distribuciones. En la Cuenta de Distribuciones el Fiduciario recibirá los recursos provenientes de la Cuenta General que tengan por objeto ser distribuidas por el Fideicomiso en beneficio de los Tenedores. El Administrador instruirá al Fiduciario, con copia para el Representante Común, para que destine los montos depositados en la Cuenta de Distribuciones para realizar Distribuciones de conformidad con la Cláusula IX del Contrato de Fideicomiso.
- d. Cuenta de Gastos e Inversiones. En la Cuenta de Gastos el Fiduciario recibirá los recursos provenientes de la Cuenta General que sean necesarios para cubrir los Gastos del Fideicomiso, Gastos de Emisión y/o Usos Autorizados. El Administrador instruirá al Fiduciario, con copia para el Representante Común, para que destine los montos depositados en la Cuenta de Gastos e Inversiones para realizar los pagos relativos a los Gastos del Fideicomiso, Gastos de Emisión y/o Usos Autorizados. Al momento de la Emisión Inicial, el Administrador instruirá al Fiduciario el monto con el cual será dotada la Cuenta de Gastos e Inversiones con recursos provenientes de la Emisión Inicial, así como el saldo objetivo a mantener en dicha cuenta.
- e. Cuentas Adicionales. En adición a la Cuenta General, a la Cuenta de Distribuciones y a la Cuenta de Gastos e Inversiones, el Fiduciario podrá abrir y mantener otras Cuentas del Fideicomiso en Pesos o Dólares, según sea instruido por escrito por el Administrador, con copia al Representante Común, en cualquier momento.

o) Inversiones Permitidas.

- a. El Fiduciario, de conformidad con las instrucciones vigentes del Administrador, invertirá las cantidades en numerario que de tiempo en tiempo estén depositadas en las Cuentas del Fideicomiso, el mismo Día Hábil en que se reciban, siempre y cuando se hayan recibido antes de las 10:00 horas de la Ciudad de México, en dicha fecha, o bien el Día Hábil inmediato siguiente en caso de que se reciban con posterioridad, o bien el Día Hábil en que se encuentren disponibles, en (i) valores a cargo del gobierno federal de México inscritos en el RNV (denominados en Dólares, Pesos o UDIs), (ii) acciones de fondos de inversión e instrumentos de deuda o (iii) en cualesquier otros valores, instrumentos o cuentas permitidos de tiempo en tiempo por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E (las “Inversiones Permitidas”) cuyo vencimiento final no sea posterior al Día Hábil inmediato siguiente a la fecha de dicha inversión.
- b. A falta de dichas instrucciones el Fiduciario invertirá las cantidades en numerario que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso en plazos no mayores a 1 (un) día en las instituciones de crédito con las que se tengan aperturados los contratos de inversión, a más tardar el Día Hábil siguiente al que se reciban, en instrumentos de deuda emitidos por el gobierno federal de México, con plazos de liquidez diaria o en su defecto la necesaria para llevar a cabo los Fines del Fideicomiso. En el caso de reportos, deberán realizarse respecto de instrumentos de deuda denominados en Pesos emitidos por el Gobierno Federal. Dichas inversiones también serán consideradas como Inversiones Permitidas.
- c. Para los efectos de la inversión a que se refiere el presente apartado, el Fiduciario se sujetará en todo caso a las disposiciones legales o administrativas que regulen las inversiones de recursos materia de fideicomiso.
- d. La compra de valores o instrumentos de inversión se sujetará a los horarios (a más tardar a las 12:00 horas tiempo del centro de la Ciudad de México), disposición y liquidez de los mismos y a las condiciones del mercado existentes en el momento en que el Fiduciario realice la operación. En caso de que el Fiduciario reciba cantidad alguna para inversión, fuera de los horarios establecidos, dichas cantidades se invertirán al Día Hábil siguiente.
- e. El Administrador deberá supervisar que las inversiones que realice el Fiduciario conforme a la Sección 8.02 del Contrato de Fideicomiso cumplan con los términos establecidos en la misma, así como con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, debiendo estar las mismas en todo momento a nombre y para beneficio del Patrimonio del Fideicomiso. Dichas Inversiones Permitidas serán consideradas en todo momento como parte del Patrimonio del Fideicomiso en términos de la sección 2.2, inciso (d).
- f. El Fiduciario proporcionará al Administrador y al Representante Común copia simple de los estados de cuenta bancarios y de inversión de las Cuentas del Fideicomiso e información respecto de las Inversiones Permitidas en las que los recursos líquidos del Patrimonio del Fideicomiso se encuentren invertidos, incluyendo, sin limitar, el tipo,

cantidades, operaciones, movimientos y vencimientos de las mismas, en los términos descritos en el Contrato de Fideicomiso y demás que resulten aplicables.

- g. El Fiduciario no podrá invertir cantidad alguna que forme parte del Patrimonio del Fideicomiso en valores emitidos o garantizados por el Fiduciario o el Administrador.
- h. El Fiduciario no será responsable por los menoscabos que sufran las Inversiones Permitidas por fluctuaciones de mercado, salvo que ello sea en cualquier forma atribuible a la culpa, negligencia, mala fe o dolo de su parte, en los términos del artículo 391 de la LGTOC.
- i. En cumplimiento del numeral 3.2 de la Circular 1/2005, en caso de que el Fiduciario se encuentre imposibilitado para invertir de manera inmediata los recursos líquidos con que cuente el Patrimonio del Fideicomiso en Inversiones Permitidas en términos del Contrato de Fideicomiso dichos montos de efectivo permanecerán depositados sin ser invertidos en la Cuenta del Fideicomiso que corresponda hasta que se inviertan en Inversiones Permitidas sin ser responsabilidad alguna para el Fiduciario.
- j. En caso de que las Inversiones Permitidas se inviertan con la propia institución financiera que actúa como Fiduciario, dichas Inversiones Permitidas deberán devengar la tasa más alta que dicha entidad pague por operaciones al mismo plazo y monto similar, en las mismas fechas en que se mantenga el depósito.
- k. Los rendimientos derivados de fondos depositados en las Cuentas del Fideicomiso que provengan de Inversiones Permitidas que realice el Fiduciario en términos del Contrato de Fideicomiso continuarán depositados en la Cuenta del Fideicomiso, y seguirán la misma suerte que los fondos que dieron origen a dichos rendimientos.
- l. El Fiduciario deberá abrir y mantener cuentas de inversión para efectos de llevar a cabo las Inversiones Permitidas en las instituciones bancarias que correspondan en términos del Contrato de Fideicomiso, o en cualquier otra institución financiera autorizada por la Autoridad Gubernamental competente que el Administrador le instruya por escrito al Fiduciario para tales efectos.

p) Distribuciones

- a. Tiempo y forma para hacer Distribuciones. El Administrador podrá instruir al Fiduciario con copia al Representante Común para que realice Distribuciones a los Tenedores conforme a la Sección 9.2, del Contrato de Fideicomiso a más tardar 10 días después de la recepción de cada Distribución de Capital y por los montos que el Administrador determine con base en el cálculo que realice de acuerdo a los términos del Contrato de Fideicomiso y el Título de los CBFES; en el entendido, que en cualquier caso el Fiduciario deberá distribuir entre los Tenedores de CBFES cuando menos una vez al año y a más tardar el 15 de marzo, al menos el 95% del resultado fiscal del Fideicomiso, del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate, de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

Sin perjuicio de lo anterior y en caso de que en un ejercicio no exista Resultado Fiscal del Fideicomiso que repartir entre los Tenedores, el Fiduciario distribuirá por concepto de reembolso de capital o cualquier otra partida, el Monto Distribuible. Las Distribuciones estarán, sujetas en todo momento, a que en la fecha efectiva de liquidación correspondiente, existan recursos líquidos inmediatamente disponibles.

- b. Divisas. Las Distribuciones se llevarán a cabo en efectivo, en Pesos y a través del Indeval o la institución para el depósito de valores correspondiente.

q) Proceso de Distribución

Las Distribuciones de Capital, así como cualquier otra cantidad depositada en la Cuenta de Distribuciones serán distribuidas entre los Tenedores a través del Indeval o la institución para el depósito de valores correspondiente. Al menos 7 (siete) Días Hábiles previos a cada Distribución, el Administrador deberá calcular el monto a distribuirse a los Tenedores de cada serie de CBFES, incluyendo cualesquier serie de CBFES de Emisiones Adicionales, mismo que será determinado en función de los flujos disponibles del Fideicomiso, una vez cubiertas las erogaciones necesarias para cumplir con los fines del mismo, incluyendo el fondeo de la Cuenta de Gastos e Inversiones con los montos necesarios para pagar los Gastos del Fideicomiso (el “Monto Distribuible”).

Una vez realizadas dichas determinaciones, el Administrador deberá notificar por escrito, en la misma fecha, el Monto Distribuible a ser distribuido, así como la Fecha de Distribución respectiva, al Fiduciario, al Representante Común, desglosando en dicha notificación los montos pagaderos a los Tenedores de cada serie de CBFES en circulación, según corresponda, y el Fiduciario deberá notificar al Indeval, por escrito o a través de los medios que éste determine, o a la institución para el depósito de valores correspondiente el Monto Distribuible pagadero por el Fideicomiso e informar a la BMV y a los Tenedores a través de Emisnet y a la CNBV a través del STIV-2, en cada caso, con al menos 6 (seis) Días Hábiles previos a la respectiva fecha de distribución.

r) Distribuciones del Monto Distribuible

Conforme a las instrucciones del Administrador, el Fiduciario deberá distribuir en cada fecha de distribución el 100% (cien por ciento) del Monto Distribuible determinado para dicho periodo entre los Tenedores de los CBFES en proporción del número de CBFES de los que sean titulares.

s) Enajenación de Inversiones

El Administrador, podrá llevar a cabo la desinversión de las Acciones “P” y de las Acciones AICM que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso a través de ventas directas, ofertas públicas iniciales y otras operaciones del mercado de capitales, bursatilizaciones y otros medios según lo instruya el Administrador, previa aprobación de la Asamblea de Tenedores.

t) Terminación

- a. El Contrato de Fideicomiso permanecerá en pleno vigor y efecto hasta que los Fines del Fideicomiso hayan sido satisfechos en su totalidad; en el entendido, que el Fideicomiso terminará (i) cuando se haya dado por terminada la Concesión del Nuevo Aeropuerto, en cuyo caso el Fiduciario cubrirá todos los Gastos del Fideicomiso que se

encuentren pendientes, incluyendo aquellos que deriven de la liquidación del mismo, procediendo posteriormente con la Distribución del Patrimonio remanente y la posterior cancelación de los CBFes o (ii) se haya desinvertido la totalidad del Patrimonio del Fideicomiso de conformidad con la Sección 13.1 del Fideicomiso y todas las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso hayan sido distribuidas a los Tenedores de conformidad con la Cláusula IX del Fideicomiso; o (iii) por resolución de una Asamblea de Tenedores de conformidad con la Sección 4.1(b)(ii) mediante la cual se apruebe la disolución del Fideicomiso, única y exclusivamente con el consentimiento previo del Administrador. No obstante lo anterior, el Fideicomiso no terminará hasta que todas las obligaciones pagaderas con fondos del Patrimonio del Fideicomiso hayan sido pagadas en su totalidad. No obstante lo anterior, el plazo del Contrato de Fideicomiso no podrá exceder del plazo de 50 (cincuenta) años contemplado en el artículo 394 de la LGTOC; en el entendido, que en caso de que el plazo del Contrato de Fideicomiso bajo dicho artículo 394 fuera a expirar, el Administrador deberá instruir al Fiduciario, con la aprobación previa de la Asamblea de Tenedores, ya sea para: (a) constituir un nuevo fideicomiso al cual se transfieran las acciones de GACM y el resto del Patrimonio del Fideicomiso existente, en cuyo caso, el Administrador deberá instruir al Fiduciario para que lleve a cabo todas las acciones o partes sociales relacionadas con los CBFes con el fin de definir el tiempo en el que se deberán de tomar las medidas concernientes a los CBFes emitidos bajo el Fideicomiso terminante, conforme a lo acordado por la Asamblea de Tenedores; o (b) llevar a cabo la disolución del Fideicomiso y liquidación del Patrimonio del Fideicomiso de conformidad con el procedimiento descrito en la Sección 13.3 del Contrato de Fideicomiso; o (c) distribuir el Patrimonio del Fideicomiso en especie a los Tenedores en una base a prorrata, conforme a los términos, que en su caso apruebe la Asamblea de Tenedores. Si la Asamblea de Tenedores no aprueba alguna de las alternativas anteriores, entonces el Administrador deberá instruir al Fiduciario para que lleve a cabo la disolución del Fideicomiso y la liquidación del Patrimonio del Fideicomiso en conformidad con el procedimiento descrito en la Sección 13.3 del Contrato de Fideicomiso. En caso de terminación del Fideicomiso, o en caso de que el Fiduciario haga la cancelación de su registro de los CBFes en el RNV según lo establecido el Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario deberá dar aviso por escrito con su debido tiempo a Indeval o a la institución para el depósito de valores correspondiente respecto de dicha situación.

El Contrato de Fideicomiso se extinguirá por las causas previstas en el artículo 392 de la LGTOC, a excepción de lo dispuesto por la fracción VI de dicho artículo.

u) Liquidación

En caso de que la Asamblea de Tenedores apruebe la disolución del Fideicomiso con la aprobación previa del Administrador, el Patrimonio del Fideicomiso deberá ser liquidado conforme a lo siguiente:

- a. Liquidador. El Administrador actuará como liquidador del Fideicomiso (en tal carácter, el “Liquidador”), y tendrá las autorizaciones necesarias para llevar a cabo dicha liquidación. El Administrador, actuando en su carácter de Liquidador, continuará

recibiendo todos los honorarios, reembolsos de gastos y otras cantidades que le corresponden en virtud del Contrato de Administración.

- b. Acciones del Liquidador. El Liquidador llevará a cabo todas las acciones que sean necesarias o convenientes para salvaguardar los derechos de los Tenedores y para preservar el Patrimonio del Fideicomiso para efectos de su liquidación. El Liquidador deberá llevar a cabo cualesquier acciones que sean necesarias ante cualesquier Autoridades Gubernamentales u organizaciones auto-reguladas para cancelar la inscripción de los CBFes en el RNV y en cualquier otro registro, y el listado de los CBFes en la BMV o en cualquier otra bolsa de valores, ya sea en México o fuera de México.
- c. Acciones del Fiduciario. El Fiduciario deberá proceder una vez que la Asamblea de Tenedores apruebe la Disolución del Fideicomiso, a la cancelación de la inscripción de los CBFes en el RNV, de conformidad con lo previsto por el artículo 108 fracción III de la LMV.
- d. Pago de Obligaciones. El Liquidador deberá instruir al Fiduciario para que aplique el Patrimonio del Fideicomiso al pago de todas las obligaciones del Fideicomiso, y cualquier excedente deberá ser distribuido a los Tenedores de manera proporcional, salvo por la Aportación Inicial, la cual, conforme a la Sección 2.2 (a) del Contrato de Fideicomiso, deberá ser utilizada exclusivamente para pagar cualesquier Gastos del Fideicomiso.
- e. Proceso de Liquidación. A fin de liquidar el Patrimonio del Fideicomiso, el Liquidador implementará el siguiente procedimiento:
 - i. El Liquidador presentará, únicamente con fines informativos, una estrategia de liquidación para el Patrimonio del Fideicomiso al Comité Técnico;
 - ii. El Administrador en su carácter de Liquidador instruirá al Fiduciario, para llevar a cabo cualquier acción necesaria o conveniente para completar el proceso de liquidación, incluyendo la contratación de uno o más asesores financieros en la medida que se considere apropiado. Todos los honorarios y gastos que surjan en relación con la liquidación del Patrimonio del Fideicomiso constituirán Gastos del Fideicomiso;
 - iii. El Comité Técnico y el Representante Común en cualquier momento podrán solicitar información al Liquidador con respecto a sus actividades; y
 - iv. Cualquier operación relacionada con la liquidación que se lleve a cabo con: (a) Personas Relacionadas del Administrador, y/o cualquier Sociedad Elegible; o (b) que represente un conflicto de interés, deberá ser aprobada por el Comité de Conflictos.
- v) Ausencia de Responsabilidad

- a. En la medida más amplia permitida por la Ley Aplicable, ni el Administrador, ni sus respectivas Afiliadas, subsidiarias, ni sus respectivos directores, funcionarios, administradores, accionistas, socios, miembros, gerentes, empleados, consejeros, representantes, asesores o agentes, ni los miembros del Comité Técnico (cada uno una “Persona Cubierta”) será responsable ante el Fideicomiso por: (i) cualquier acción u omisión llevada a cabo, o que no sea llevada a cabo, por dicha Persona Cubierta, o por cualquier pérdida, reclamación, costo, daño, perjuicio o responsabilidad derivada de dicha acción u omisión, salvo que dicha pérdida, reclamación, costo, daño, perjuicio o responsabilidad resulte de la Negligencia Grave, dolo o fraude de la Persona Cubierta determinada por un tribunal competente en una sentencia o resolución definitiva e inapelable y en cuyo caso la Persona Cubierta será responsable del pago de daños y perjuicios; (ii) cualquier obligación fiscal impuesta al Fideicomiso; (iii) cualesquiera pérdidas derivadas de la negligencia, deshonestidad, dolo o mala fe del Fiduciario o de cualesquier agentes o delegado fiduciario del Fiduciario; (iv) cualesquiera actividades llevadas a cabo de acuerdo con las disposiciones expresamente previstas en el Contrato de Fideicomiso; (v) cualesquier actividades llevadas a cabo de acuerdo con las disposiciones expresamente previstas en cualquier otro contrato o instrumento celebrado o entregado de acuerdo a lo contemplado en el Contrato de Fideicomiso; (vi) cualesquier actividades llevadas a cabo de acuerdo con las instrucciones del Comité Técnico, la Asamblea de Tenedores, o el Representante Común, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Fideicomiso; (vii) cualquier declaración realizada por las demás partes del Contrato de Fideicomiso o de cualquier otro Documento de la Emisión; (viii) cualquier retraso o incumplimiento de pago, distinto a dichos retrasos o incumplimientos derivados de un incumplimiento por parte del Fiduciario respecto a sus obligaciones previstas en el Contrato de Fideicomiso, según sea determinado por un tribunal competente en una sentencia o resolución definitiva e inapelable; o (ix) cualesquier hechos, actos y omisiones de parte del Fiduciario, el Comité Técnico, el Representante Común o de terceros, que impidan o limiten el cumplimiento de los Fines del Fideicomiso. Sin limitar la generalidad de lo anterior, cada Persona Cubierta estará en el cumplimiento con sus obligaciones, completamente protegida si actúa con base en los registros del Fideicomiso y/o en la información, opiniones, reportes o declaraciones que sean preparados por profesionales, expertos u otros terceros que hayan sido seleccionados de manera razonable por el Fideicomiso, el Administrador o sus respectivas Afiliadas. En la medida más amplia permitida por la ley aplicable, ningún miembro del Comité Técnico (i) tendrá un deber de lealtad o cualquier otra obligación con respecto de cualquier otro miembro del Comité Técnico; y (ii) no será responsable frente a otros miembros del Comité Técnico, del Fideicomiso o de los Tenedores por daños o por cualquier otra razón, excepto en los casos en los que exista dolo, mala fe, fraude o negligencia por parte del miembro del Comité Técnico respectivo, según sea determinado por un tribunal competente en una sentencia o resolución definitiva e inapelable.
- b. El Fiduciario será responsable ante las partes del Contrato de Fideicomiso y/o ante cualquier tercero, única y exclusivamente hasta donde alcance el Patrimonio del Fideicomiso, sin tener responsabilidad personal alguna en caso de que el Patrimonio del Fideicomiso no sea suficiente para el cumplimiento de las obligaciones de las partes

de conformidad con el Contrato de Fideicomiso, excepto en los casos en los que exista dolo, mala fe, fraude o negligencia por parte del Fiduciario.

- c. El Fiduciario no será responsable de las acciones, hechos u omisiones del Administrador, del Contador del Fideicomiso, del Representante Común, del Comité Técnico, o de terceras personas que actúen conforme al Contrato de Fideicomiso, excepto en los casos en los que exista dolo, mala fe, fraude o negligencia por parte del Fiduciario.
- d. El Fiduciario no tendrá más obligaciones que las establecidas expresamente en el Contrato de Fideicomiso, en los documentos que se celebren conforme al mismo y aquellas que deriven de la Ley Aplicable. En caso de que el Fiduciario reciba cualquier aviso, demanda o cualquier otra reclamación en relación con el Patrimonio del Fideicomiso, notificará dicha situación inmediatamente al Administrador, al Comité Técnico y al Representante Común, a efecto de que éstos puedan llevar al cabo cualquier acción necesaria para la defensa del Patrimonio del Fideicomiso, momento a partir del cual cesará cualquier responsabilidad del Fiduciario respecto de dicho aviso, demanda judicial o reclamación. No obstante lo anterior, el Fiduciario estará obligado a coadyuvar en lo que sea necesario para la defensa del Patrimonio del Fideicomiso.
- e. El Fiduciario únicamente actuará en los términos de las instrucciones que reciba en términos del Contrato de Fideicomiso, así como de conformidad con los demás términos establecidos en el mismo que sean aplicables al Fiduciario.
- f. Además de las otras obligaciones del Fiduciario de conformidad con el Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario cumplirá con sus obligaciones de conformidad con el Artículo 391 de la LGTOC; en el entendido, que en cualquier supuesto que no sea expresamente previsto por el Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario actuará estrictamente de conformidad con las instrucciones que reciba del Administrador, teniendo derecho a solicitar que se aclare el contenido de las mismas en el supuesto de que no fuere preciso.

Auditor Externo.

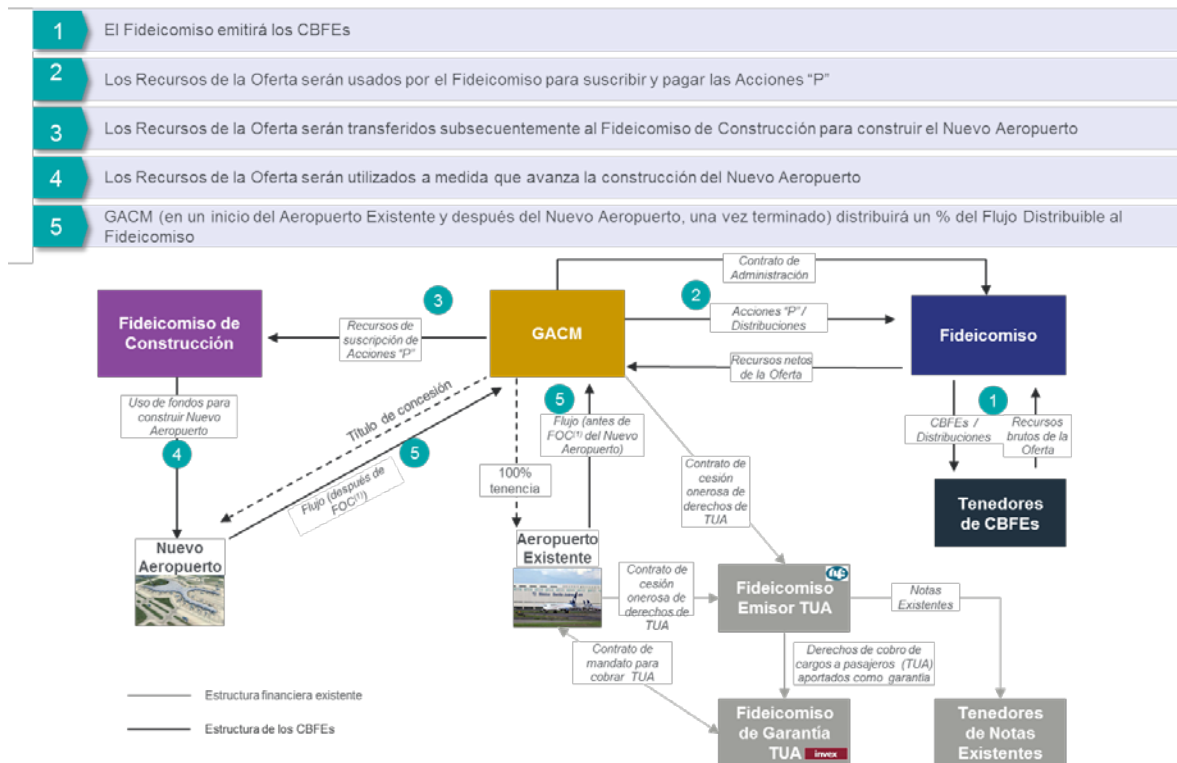
El auditor externo del Fideicomiso y de GACM es PricewaterhouseCoopers, S.C.

Mercado de capitales.

Debido a la reciente creación del Fideicomiso, el mismo no cuenta con antecedentes operativos, ni cuenta con otros valores inscritos o listados en México o en el extranjero.

A la fecha no existe comportamiento de CBFes en el Mercado de Valores que reportar

Estructura del Fideicomiso y de la operación.



1. El Fideicomiso emite CBFES para que sean suscritos a través de la Oferta Global por inversionistas en México y el extranjero.

2. La Asamblea de Accionistas de GACM aprueba un aumento de capital a través de la emisión de Acciones "P", las cuales serán suscritas por el Fideicomiso y pagadas con los recursos de la Oferta Global.

3. Los recursos que obtenga GACM con motivo de la suscripción y pago de las Acciones "P" serán transferidos al Fideicomiso de Construcción para llevar a cabo la construcción y desarrollo del Nuevo Aeropuerto.

4. En cumplimiento a los fines del Fideicomiso de Construcción, este destinará los recursos para cubrir los costos, gastos, comisiones, honorarios y demás adeudos relacionados con la planeación, diseño y construcción del Nuevo Aeropuerto, y en su caso sus obras complementarias.

5. Una vez que inicie operaciones el Nuevo Aeropuerto, GACM repartirá el Flujo Distribuible al Fideicomiso, quien a su vez lo distribuirá entre los Tenedores.

Formador de mercado.

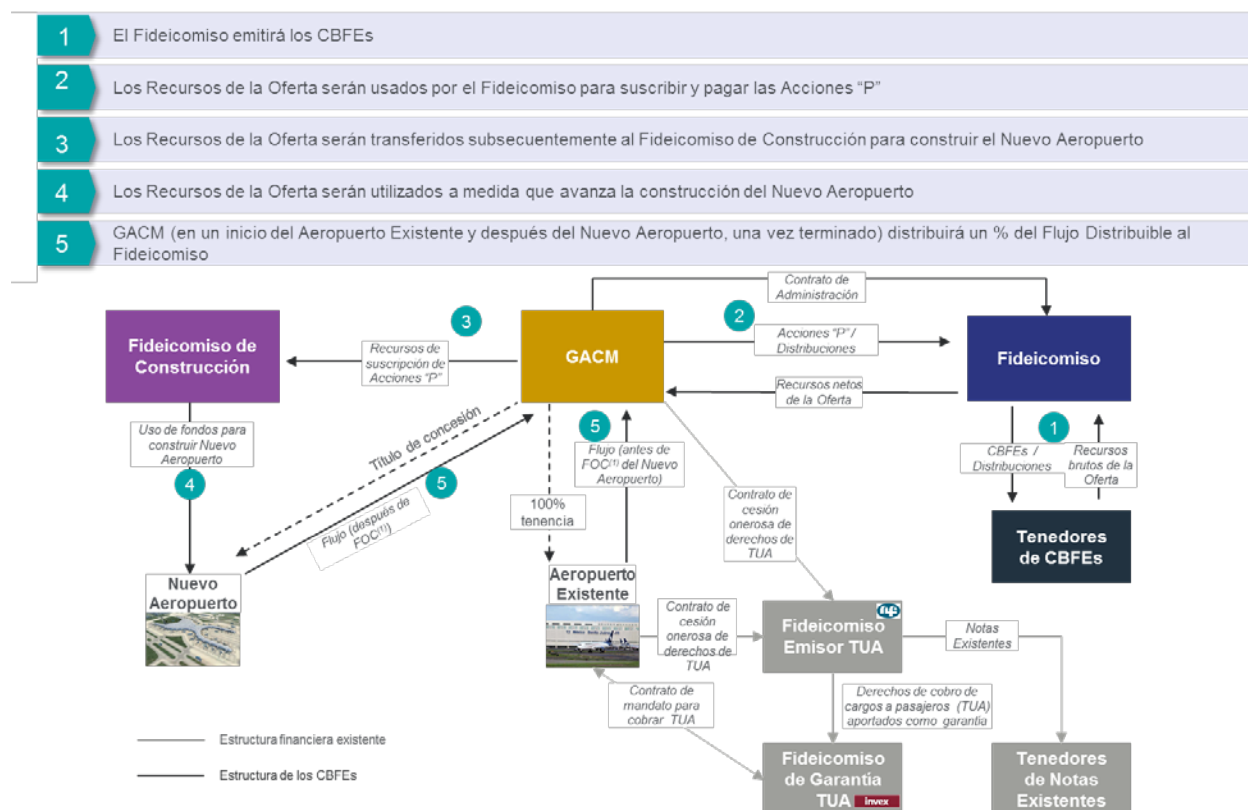
El Fideicomiso inicialmente no contratará los servicios de un formador de mercado para los CBFES listados en la BMV.

El Fiduciario tendrá a disposición de los Tenedores de los CBFes la información relevante del Fideicomiso, incluyendo lo relativo a su constitución, su administración y su situación al momento de la consulta. La persona encargada de relaciones con inversionistas por parte del Administrador será el señor actuario Mario Vergara Talamantes, con dirección en Av. Insurgentes Sur No. 2453, Piso 2, Col. Tizapán, Del. Álvaro Obregón, CP. 01090, Ciudad de México, teléfono (55) 9001 4000 y correo electrónico: mario.vergara@gacm.mx.

22. DESCRIPCIÓN DE LOS CBFES Y LAS ACCIONES “P”

A continuación, se incluye una descripción de los CBFES y de las Acciones “P”, que se consideran relevantes para la operación. Esta descripción no pretende ser completa y está sujeta en su totalidad a las disposiciones contenidas en el Contrato de Fideicomiso, los estatutos sociales de GACM y la legislación mexicana.

Estructura de financiamiento y corporativa



1. El Fideicomiso emite CBFES para que sean suscritos a través de la Oferta Global.
2. La Asamblea de Accionistas de GACM aprueba un aumento de capital a través de la emisión de Acciones “P”, las cuales serán suscritas por el Fideicomiso y pagadas con los recursos netos de la Oferta Global.
3. Los recursos que obtenga GACM con motivo de la suscripción y pago de las Acciones “P” serán transferidos al Fideicomiso de Construcción para llevar a cabo la construcción y desarrollo del Nuevo Aeropuerto.
4. En cumplimiento a los fines del Fideicomiso de Construcción, este destinará los recursos para cubrir los costos, gastos, comisiones, honorarios y demás adeudos relacionados con la planeación, diseño y construcción del Nuevo Aeropuerto, y en su caso sus obras complementarias.

5. Una vez que inicie operaciones el Nuevo Aeropuerto, GACM repartirá el Flujo Distribuible al Fideicomiso, quien a su vez lo distribuirá entre los Tenedores.

Con anterioridad a la Oferta Global y a la adquisición de las Acciones “P” en el capital social de GACM por parte del Emisor, se deberán de llevar a cabo las acciones corporativas que se mencionan a continuación (las “Operaciones de Constitución”). Las Operaciones de Constitución se encontrarán condicionadas a la Oferta que tendrá lugar en la BMV en la fecha 26 de marzo de 2018 (la “Fecha de registro en la BMV”).

La asamblea de accionistas de GACM deberá de haber autorizado una reforma a sus estatutos sociales, para efectos de cumplir con los requisitos establecidos en la Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E y establecer ciertos derechos especiales a favor de los titulares de las Acciones “P”. Asimismo, GACM llevará a cabo un aumento en su capital social para efectos de emitir la cantidad de 19,584,547,735 (diecinueve mil quinientas ochenta y cuatro millones quinientas cuarenta y siete mil setecientas treinta y cinco) Acciones “P”, que representen el 20% del capital social de GACM.

Independientemente del número de Acciones “P” que al efecto de suscriban y del porcentaje que representen dentro del capital social de GACM, las Acciones “P” otorgarán al Emisor en un principio el derecho económico de recibir el 39.0% del Flujo de Efectivo Distribuible de GACM, dicho porcentaje de distribuciones aumentará en 200 puntos base de forma anual a partir del 1 de enero de 2026 y hasta el 1 de enero de 2030, para alcanzar en esa fecha un porcentaje máximo de 49.0% que permanecerá constante a partir de entonces y hasta el momento en que las Acciones “P” se tengan amortizadas de conformidad con las mismas. Asimismo, el porcentaje de distribuciones podrá aumentar a 65.0% en caso de ocurrir una Fecha de Aceleración Obligatoria o a 80% en caso de una Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación.

Como resultado de las Operaciones de Constitución y la suscripción de las Acciones “P” por parte del Emisor, el capital social de GACM quedará integrado en las siguientes proporciones:

Accionista	Número de Acciones	Porcentaje de Propiedad de Acciones
SCT	78,338,190,939	79.9999999987%
ASA	1	0.0000000013%
Fideicomiso	19,584,547,735	20%
Total	97,922,738,675	100%

Principales Características de los CBFES

CBFES

El propósito de las operaciones a que se refiere este Prospecto es establecer un vehículo para la emisión de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura con plenos derechos de voto reúna los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, denominados CBFES.

Los CBFES no tienen expresión de valor nominal, pero su Precio de Colocación estará expresado en Pesos.

CBFES Adicionales

El Fideicomiso podrá llevar a cabo Emisiones Adicionales de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura, fungibles con los CBFES Iniciales a ser ofrecidos de forma pública y/o privada, dentro y/o fuera de México de conformidad con las instrucciones previas y por escrito del Administrador con copia al Representante Común, con la aprobación previa de la Asamblea de Tenedores. La Asamblea de Tenedores deberá aprobar los términos de dicha Emisión Adicional, incluyendo la forma de determinación del precio de los mismos, y el monto o número de CBFES Adicionales a ser emitidos. Los CBFES Iniciales emitidos por el Fiduciario en la Emisión Inicial o en cualquier Emisión Adicional que pertenezcan a una misma serie estarán sujetos a los mismos términos y condiciones, y otorgarán a sus Tenedores los mismos derechos. En virtud de lo anterior, las Distribuciones que se realicen a los Tenedores de CBFES de la misma serie se realizarán a prorrata y en la misma prelación. En caso de que se lleve a cabo una Emisión Adicional conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario deberá llevar a cabo una actualización del registro de los CBFES en el RNV de conformidad con lo previsto en la Circular Única.

En caso de que la Asamblea de Tenedores apruebe llevar a cabo una Emisión Adicional de CBFES, los Tenedores de los CBFES gozarán de un derecho de preferencia para suscribir CBFES que se emitan con motivo de dicha Emisión Adicional en proporción al número de CBFES de los que sean titulares en la fecha de la Asamblea de Tenedores que apruebe la Emisión Adicional. El derecho de preferencia deberá ser ejercido por los Tenedores de CBFES dentro de los 15 (quince) Días Hábiles siguientes a la fecha en que la Asamblea de Tenedores apruebe la Emisión Adicional y en los términos aprobados por la misma, mediante la entrega de una notificación por escrito al Representante Común, al Fiduciario y al Administrador; en el entendido, que el Tenedor respectivo podrá pagar los CBFES Adicionales correspondientes en una fecha posterior según lo acuerde la Asamblea de Tenedores que apruebe su emisión.

El derecho de preferencia a que hace referencia el párrafo inmediato anterior, no será aplicable en aquellos casos en que la Asamblea de Tenedores determine que los CBFES Adicionales a ser emitidos serán ofrecidos como parte de una oferta pública (según dicho término se encuentra definido en la LMV) o una oferta en los mercados internacionales.

Inscripción y Listado

A efecto de que el Fiduciario lleve a cabo las emisiones de los CBFES de conformidad con lo establecido en el Fideicomiso, deberá de cumplir con lo siguiente:

- (a) Emisión Inicial. Respecto de la Emisión Inicial, el Fiduciario deberá llevar a cabo aquellos actos que resulten necesarios o convenientes para solicitar y obtener de la CNBV, la BMV, Indeval (o en la institución para el depósito de valores que se determine) y cualquier Autoridad Gubernamental, las autorizaciones, inscripciones y registros necesarios para: (i) inscribir los CBFES Iniciales en el RNV; (ii) realizar la oferta de los CBFES Iniciales, incluyendo, para efectos de la Oferta en México, la obtención de la autorización del listado

respectivo de los mismos en la BMV; y (iii) depositar el Título que documente los CBFES y el título que documente los CBFES en Indeval o en la institución para el depósito de valores que se determine.

- (b) Emisiones Adicionales. Respecto de, y previo a, cualquier Emisión Adicional, el Fiduciario deberá solicitar y obtener de la CNBV, la autorización de inscripción o la actualización de la inscripción de los CBFES en el RNV en términos de la normatividad aplicable, y llevar a cabo aquellos actos que resulten necesarios o convenientes para solicitar y obtener de la CNBV, la BMV, Indeval (o en la institución para el depósito de valores que se determine) y cualquier Autoridad Gubernamental, las autorizaciones e inscripciones necesarias para que los CBFES Adicionales objeto de las Emisiones Adicionales sean ofrecidos públicamente o sean entregados a los Tenedores correspondientes, incluyendo: (i) la inscripción de dichos CBFES Adicionales en el RNV y su listado respectivo en la BMV; y (ii) el depósito o canje del título o títulos que documenten dichos CBFES en Indeval o en la institución para el depósito de valores que se determine, según sea el caso.

Títulos de los CBFES

Los CBFES de cada serie emitidos por el Fiduciario estarán documentados en un sólo Título que ampare todos los CBFES de dicha serie, el cual estará sujeto a la Ley Aplicable. Cada CBFE emitido por el Fiduciario deberá ser depositado en Indeval o en la institución para el depósito de valores que se determine y cumplir con todos los requisitos aplicables de conformidad con la LMV, la Circular Única y cualquier otra Ley Aplicable. Los Títulos representativos de los CBFES que se emitan en la Emisión Inicial deberán ser depositados por el Fiduciario en Indeval o en la institución para el depósito de valores que se determine en, o antes de, la Fecha de Emisión Inicial; en el entendido, que en relación con cualquier Emisión Adicional de CBFES de una serie existente, el título anterior de dicha serie será canjeado por un nuevo título que represente todos los CBFES de la serie en cuestión (incluyendo los emitidos conforme a dicha Emisión Adicional) a más tardar en la fecha en que se lleve a cabo dicha Emisión Adicional; lo anterior, sin perjuicio de cualquier modificación adicional que se pudiera realizar al título y a los demás Documentos de la Emisión en dicha actualización, habiéndose obtenido las autorizaciones corporativas y de las Autoridades Gubernamentales correspondientes, según resulte necesario.

Representante Común de los CBFES

Se ha designado a Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero como Representante Común de los Tenedores. De conformidad con el artículo 69 de la LMV, el Representante Común tendrá las obligaciones, derechos y facultades previstas en el título que ampare los Certificados Bursátiles.

El Representante Común representa a los Tenedores de una manera conjunta y no individualmente. Como se indica en el título que ampare los Certificados Bursátiles, el Representante Común tendrá las facultades y obligaciones que se contemplan en la LMV y en la Circular Única, incluyendo, pero sin limitarse a aquellos incluidos en el Artículo 69 de la LMV y el Artículo 68 de la Circular Única, en la LGTOC (en lo que resulte aplicable), en el Título y en el Contrato de Fideicomiso. Para todo aquello no expresamente previsto en el Título, en el Contrato de Fideicomiso, en los

demás documentos de los que sea parte, en la LMV, en la Circular Única o en la LGTOC, el Representante Común actuará de conformidad con las instrucciones de la Asamblea de Tenedores.

Para mayor información sobre las funciones y responsabilidades del Representante Común, consultar la Sección “37. *FUNCIONES DEL REPRESENTANTE COMÚN*” de este Prospecto.

Derechos de los Tenedores de CBFes

Cada CBFes otorga derechos corporativos y económicos a su Tenedor. Conforme al Contrato de Fideicomiso y la Circular Única:

- Recibir a pro rata la parte de las Distribuciones que le correspondan a más tardar el 15 de marzo de cada año;
- Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 20% (veinte por ciento) o más de los CBFes en circulación, tendrán el derecho de oponerse judicialmente a las resoluciones adoptadas por la Asamblea de Tenedores, en la que hubieren tenido a emitir su voto, siempre y cuando los Tenedores que pretendan oponerse no hayan concurrido a la Asamblea de Tenedores respectiva o, habiendo concurrido a ella, hayan votado en contra de las resoluciones respectivas, y en cualquier caso, se presente la demanda correspondiente dentro de los 15 (quince) días naturales siguientes a la fecha en que se adoptaron las resoluciones correspondientes, señalando en dicha demanda la disposición contractual incumplida o el precepto legal infringido y los conceptos de violación. La ejecución de las resoluciones impugnadas podrá suspenderse por un juez de primera instancia, siempre que los Tenedores impugnantes otorguen una fianza suficiente para cubrir los daños y perjuicios que pudieren llegar a causarse al resto de los Tenedores por la inejecución de dichas resoluciones, en caso de que la sentencia declare infundada o improcedente la oposición. La sentencia que se dicte con motivo de la oposición surtirá efectos respecto de todos los Tenedores. Todas las oposiciones en contra de una misma resolución deberán decidirse en una sola sentencia;
- Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 15% (quince por ciento) o más de los CBFes en circulación, podrán ejercer acciones de responsabilidad en contra del Administrador por el incumplimiento de sus obligaciones establecidas en el Contrato de Fideicomiso y/o en cualquier otro Documento de la Emisión, en el entendido, que dicha acción prescribirá en 5 (cinco) años contados a partir de que se dio el hecho o acto que haya causado el daño patrimonial correspondiente;
- Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 10% (diez por ciento) o más de los CBFes en circulación, tendrán el derecho de solicitar al Representante Común que (i) convoque a una Asamblea de Tenedores, especificando los puntos que deberán tratarse; y (ii) aplase por una sola vez, por 3 (tres) días naturales, y sin necesidad de nueva convocatoria, la votación en una Asamblea de Tenedores de cualquier asunto respecto del cual dichos Tenedores no se consideren suficientemente informados;

- Los Tenedores tendrán derecho a tener la información y documentos relacionados con el orden del día de una Asamblea de Tenedores de forma gratuita en las oficinas del Fiduciario y/o del Representante Común y/o en el domicilio que se indique en la convocatoria respectiva, con al menos 10 (diez) días naturales de anticipación a la fecha de celebración de dicha Asamblea de Tenedores, salvo que la petición del Tenedor correspondiente se reciba en un plazo inferior al mencionado, en cuyo caso la información se enviará dentro del día hábil inmediato siguiente a la fecha en que se reciba la solicitud correspondiente. En el entendido que, si Asamblea de Tenedores resolviera respecto a cualquiera de los puntos establecidos en la fracción VIII, inciso a), numeral 1, de la Circular Única, la información que vaya a ser presentada para aprobación de la Asamblea de Tenedores deberá ser enviada a la BMV a través de Emisnet y a la CNBV a través del STIV-2 el mismo día en que se haga la convocatoria, de conformidad con el artículo 50 de la Circular Única; y
- Designar a un miembro del comité técnico, por la tenencia, individual o en conjunto, de cada 10% (diez por ciento) del número total de certificados en circulación.

Asamblea de Tenedores de los CBFES

- a. *Procedimientos para Asambleas de Tenedores.* Las Asambleas de Tenedores se registrarán de conformidad con lo siguiente:
 - Cada Asamblea de Tenedores representará al conjunto de Tenedores de los CBFES emitidos. Cada Asamblea de Tenedores en todo lo que no contravenga lo previsto en la Sección 4.1 del Contrato de Fideicomiso, se registrará por las disposiciones contenidas en los Artículos 218 a 221 y 223 a 227 y demás artículos correlativos de la LGTOC, y de conformidad con las disposiciones contenidas en el Artículo 68 de la LMV y Artículo 7 fracción VIII de la Circular Única, siendo válidas sus resoluciones respecto de los Tenedores de los CBFES, aún respecto de los ausentes y disidentes.
 - Los Tenedores se reunirán en Asamblea de Tenedores cada vez que sean convocados por el Representante Común, o por el juez competente en su caso, en el entendido, que todas las series con derecho a asistir y votar en la Asamblea de Tenedores respectiva serán llamados bajo la misma convocatoria. Las Asambleas de Tenedores se celebrarán en el domicilio del Representante Común o en el lugar que se exprese en la convocatoria respectiva dentro del domicilio social del Fiduciario.
 - Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 10% (diez por ciento) o más de los CBFES en circulación, tendrán el derecho de solicitar al Representante Común que convoque a una Asamblea de Tenedores, especificando los puntos que deberán tratarse. Dentro del término de 10 (diez) días naturales contados a partir de la fecha en que reciba la solicitud respectiva, el Representante Común deberá expedir la convocatoria para que la Asamblea de Tenedores se reúna. Si el Representante Común no cumpliera con esta obligación, el juez de primera

instancia competente del domicilio del Fiduciario, a petición de los Tenedores solicitantes, podrá expedir la convocatoria respectiva.

- En cualquier momento durante la vigencia del Fideicomiso, el Administrador y cuando así lo prevea el Contrato de Fideicomiso, el Comité Técnico, podrán solicitar al Representante Común que convoque a una Asamblea de Tenedores, especificando en su petición los puntos que deberán tratarse dentro del término de 10 (diez) días naturales a partir de la fecha en que reciba la solicitud respectiva, el Representante Común deberá expedir la convocatoria para que la Asamblea de Tenedores se reúna y, en caso de incumplimiento de esta obligación, el juez de primera instancia del domicilio del Fiduciario, a petición del Administrador y/o del Comité Técnico deberá expedir la convocatoria para la reunión de la Asamblea de Tenedores respectiva, en el entendido que quien convoque procederá a dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 290 de la LMV, a fin de que Indeval le proporcione al Representante Común la constancia correspondiente.
- Las convocatorias para las Asambleas de Tenedores deberán ser suscritas por el Representante Común, y se publicarán por el Representante Común una vez por lo menos: (a) en Emisnet y/o cualquier otro sistema electrónico de cualquier otra bolsa de valores en la que se listen los CBFes en México (en la misma fecha en que sea realizada la publicación a que se refiere el subinciso (b) inmediato siguiente); y (b) en alguno de los periódicos de amplia circulación nacional del domicilio del Fiduciario el Día Hábil inmediato siguiente a que reciban la autorización del Administrador y/o del Comité Técnico, en su caso, y al menos con 10 (diez) días naturales de anticipación a la fecha en que la Asamblea de Tenedores deba reunirse, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 64 Bis 1, fracción I de la LMV y demás artículos aplicables de la LGTOC; en el entendido que en la convocatoria se expresarán los puntos que en la Asamblea de Tenedores deberán tratarse.
- Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 10% (diez por ciento) o más de los CBFes en circulación, tendrán el derecho de solicitar al Representante Común que aplase por una sola vez, por 3 (tres) días naturales, y sin necesidad de nueva convocatoria, la votación en una Asamblea de Tenedores de cualquier asunto respecto del cual dichos Tenedores no se consideren suficientemente informados. Una vez que se declare instalada la Asamblea de Tenedores, los Tenedores no podrán desintegrarla para evitar su celebración. Respecto de aquellos Tenedores que se retiren o que no concurran a la reanudación de una Asamblea de Tenedores que haya sido aplazada en los términos del presente punto, se considerará que se abstienen de emitir su voto respecto de los asuntos que quedaron pendientes de tratar en la Asamblea de Tenedores respectiva.
- Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 20% (veinte por ciento) o más de los CBFes en circulación, tendrán el derecho de oponerse judicialmente a las resoluciones adoptadas por la Asamblea de Tenedores, en la que hubieren tenido derecho a emitir su voto, siempre y cuando los Tenedores que pretendan oponerse no hayan concurrido a la Asamblea de Tenedores respectiva o, habiendo concurrido a ella, hayan votado en contra de las resoluciones

sobre las cuales tenían derecho a emitir su voto, y en cualquier caso, se presente la demanda correspondiente dentro de los 15 (quince) días naturales siguientes a la fecha en que se adoptaron las resoluciones correspondientes, señalando en dicha demanda la disposición contractual incumplida o el precepto legal infringido, y los conceptos de violación. La ejecución de las resoluciones impugnadas podrá suspenderse por un juez de primera instancia, siempre que los Tenedores impugnantes otorguen una fianza suficiente para cubrir los daños y perjuicios que pudieren llegar a causarse al resto de los Tenedores por la inejecución de dichas resoluciones, en caso de que la sentencia declare infundada o improcedente la oposición. La sentencia que se dicte con motivo de la oposición surtirá efectos respecto de todos los Tenedores. Todas las oposiciones en contra de una misma resolución deberán decidirse en una sola sentencia.

- Para ser admitidos en una Asamblea de Tenedores, los Tenedores deberán depositar en el lugar que se indique en la convocatoria respectiva a más tardar 1 (un) Día Hábil anterior a la fecha en que dicha Asamblea de Tenedores deba celebrarse, las constancias de depósito que expida el Indeval o la institución para el depósito de valores correspondiente, así como el listado de titulares que para tal efecto expida el intermediario financiero correspondiente, según sea el caso. Los Tenedores podrán hacerse representar en la Asamblea de Tenedores por un apoderado, acreditado con carta poder firmada ante 2 (dos) testigos o por cualquier otro medio autorizado por la Ley Aplicable.
- La Asamblea de Tenedores será presidida por el Representante Común y en ella, los Tenedores tendrán derecho a tantos votos como les correspondan en virtud de los CBFEs de los que sean titulares, computándose 1 (un) voto por cada CBFE en circulación con derecho a votar respecto del asunto en cuestión.
- El presidente de la Asamblea de Tenedores respectiva designará, al secretario de la Asamblea de Tenedores y a 1 (uno) o más escrutadores y el secretario deberá levantar un acta reflejando las resoluciones adoptadas por los Tenedores. En el acta se incluirá una lista de asistencia, firmada por los Tenedores presentes y por los escrutadores. El Representante Común será responsable de conservar el acta firmada de la Asamblea de Tenedores, así como copia de todos los documentos presentados a la consideración de la Asamblea de Tenedores, los cuales podrán ser consultados por los Tenedores en cualquier momento, previa solicitud por escrito. Los Tenedores tendrán derecho a que, a su costa, el Representante Común les expida copias certificadas de dichos documentos.
- La información y documentos relacionados con el orden del día de una Asamblea de Tenedores deberán estar disponibles de forma gratuita en las oficinas del Representante Común y/o en el domicilio que se indique en la convocatoria respectiva, o en caso de que el Tenedor respectivo así lo solicite por escrito (habiendo previamente acreditado su tenencia de Certificados, con las constancias de depósito que expida el Indeval o en la institución para el depósito de valores correspondiente y el listado de titulares que expida el intermediario financiero correspondiente), enviados por correo electrónico, para revisión por parte de los

Tenedores con por lo menos 10 (diez) días naturales de anticipación a la fecha de celebración de dicha Asamblea de Tenedores, salvo que la petición del Tenedor correspondiente se reciba en un plazo inferior al mencionado, en cuyo caso la información se enviará dentro del día hábil inmediato siguiente a la fecha en que se reciba la solicitud correspondiente. En el entendido que si la Asamblea de Tenedores resolviera respecto a cualquier de los puntos establecidos en el numeral 1 del inciso a) de la fracción VIII del artículo 7 de la Circular Única, la información que vaya a ser presentada para aprobación de la Asamblea de Tenedores, deberá ser enviada a la BMV a través de Emisnet y a la CNBV a través del STIV-2 el mismo día en que se haga la convocatoria, de conformidad con el artículo 50 de la Circular Única.

- Las resoluciones unánimes aprobadas fuera de Asamblea de Tenedores por aquellos Tenedores que representen la totalidad de los CBFES en circulación con derecho a emitir su voto, tendrán, para todos los efectos legales, la misma validez que si hubieran sido aprobadas en Asamblea de Tenedores, siempre que dichas resoluciones consten por escrito, sean firmadas por aquellos Tenedores que representen la totalidad de los CBFES en circulación con derecho a emitir su voto y las mismas sean notificadas al Fiduciario, al Administrador y al Representante Común.
 - El Fiduciario y el Administrador tendrán en todo momento el derecho de asistir a cualquier Asamblea de Tenedores, como observadores, con voz pero sin derecho a voto.
 - Los Tenedores que en lo individual o en su conjunto sean propietarios de 15% (quince por ciento) o más de los CBFES en circulación, podrán ejercer acciones de responsabilidad en contra del Administrador por el incumplimiento de sus obligaciones establecidas en el Contrato de Fideicomiso y/o en cualquier otro Documento de la Emisión, en el entendido, que dicha acción prescribirá dentro del plazo legal que corresponda en términos de la normatividad que resulte aplicable.
- b. Facultades de la Asamblea de Tenedores. Salvo por los casos que requieren un porcentaje de voto distinto, para las resoluciones de una Asamblea de Tenedores que verse sobre cualquiera de los siguientes asuntos, se requerirá, en primera o ulterior convocatoria de la presencia y voto favorable de los Tenedores que representen al menos el 75% de los CBFES con derecho a voto en dicha asamblea:
- Discutir y, en su caso, aprobar cualquier modificación al Contrato de Administración, incluyendo el otorgamiento de poderes generales y especiales a favor del Administrador a fin de llevar a cabo el ejercicio de su encargo;
 - Discutir y, en su caso, aprobar la designación, remoción y sustitución de los miembros del Comité Técnico conforme a la Sección 4.2 del Contrato de Fideicomiso;

- Discutir y, en su caso, aprobar cualquier modificación a cualquier otro esquema de compensación o comisiones pagaderas por el Fideicomiso en favor del Administrador o miembros del Comité Técnico;
- Discutir y, en su caso, aprobar cualquier modificación a los Fines del Fideicomiso;
- Discutir y, en su caso, aprobar la terminación anticipada o extensión de la vigencia del Fideicomiso de conformidad con las Secciones 13.2(a) y 13.2(b) del Contrato de Fideicomiso, respectivamente;
- Discutir y, en su caso, aprobar cualquier Emisión Adicional de CBFES, incluyendo los términos y condiciones de la misma, así como el monto o número de CBFES Adicionales a ser emitidos;
- Discutir y, en su caso, aprobar el monto máximo de recursos que el Fideicomiso podrá destinar a la recompra de CBFES, de conformidad con la Sección 3.6(a) del Contrato de Fideicomiso;
- Discutir y, en su caso, aprobar la cancelación del registro de los CBFES en el RNV, conforme a lo previsto en la fracción III del Artículo 108 de la LMV, en el entendido que, por excepción, dicha resolución requerirá del voto favorable del 95% de los CBFES en circulación;
- Discutir y, en su caso, aprobar los planes de compensación propuestos por el Administrador para los miembros del Comité Técnico y del Comité de Conflictos, de conformidad con lo establecido en la Sección 4.2(f) del Contrato de Fideicomiso; así como cualquier modificación a dichos esquemas;
- Discutir y, en su caso, aprobar cualquier modificación al Título de los CBFES o a cualquier otro Documento de la Emisión, en este último caso, únicamente en la medida en que afecte los derechos u obligaciones de los Tenedores de los CBFES, y salvo por aquellos supuestos en que, de conformidad con la Sección 14.2 del Contrato de Fideicomiso no se requiere consentimiento de los Tenedores;
- Discutir y, en su caso, aprobar cualquier disminución al porcentaje de distribución del resultado fiscal del Fideicomiso, sujeto en todo caso a las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E;
- Discutir y, en su caso, aprobar la contratación de cualquier tercero especialista que se considere conveniente y/o necesario para auxiliar al Representante Común en el cumplimiento de sus obligaciones de verificación, de conformidad con la Sección 4.4.(b)(vi), del Contrato de Fideicomiso;
- Discutir y, en su caso, aprobar cualquier inversión, adquisición o desinversión que pretenda realizarse, directamente por el Fideicomiso, así como cualquier cambio al régimen de inversión, mismo que deberá de cumplir en todo momento con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra E; y

- Discutir y, en su caso, aprobar la delegación de todas o parte de las facultades anteriores al Administrador, así como la revocación de dicha delegación.

c. Quóruns de Instalación y Votación.

- Quórum General. Para que una Asamblea de Tenedores se considere válidamente instalada en primera convocatoria, deberán estar presentes en dicha Asamblea de Tenedores los Tenedores que representen al menos la mayoría simple de los CBFES en circulación con derecho a voto en la Asamblea de Tenedores respectiva, y para que una Asamblea de Tenedores se considere válidamente instalada en segunda o ulteriores convocatorias, la Asamblea de Tenedores se considerará válidamente instalada cualquiera que sea el número de CBFES con derecho de voto en dicha Asamblea de Tenedores. Excepto por lo previsto en el inciso (ii) siguiente, para el caso de primera o ulteriores convocatorias, las resoluciones en dicha Asamblea de Tenedores serán adoptadas válidamente cuando se apruebe por el voto favorable de la mayoría simple de los CBFES con derecho a votar representados en dicha Asamblea de Tenedores.
- Convenios de Voto. Los Tenedores podrán celebrar convenios respecto del ejercicio de sus derechos de voto en Asambleas de Tenedores, en el entendido, que dichos convenios podrán contener opciones de compra o venta de CBFES entre Tenedores, así como cualquier otro acuerdo relacionado con el voto o derechos económicos de los CBFES. La celebración de dichos convenios y sus características deberán de ser notificados por los Tenedores al Fiduciario, al Representante Común y al Administrador dentro de los 5 (cinco) Días Hábiles siguientes a la fecha de su celebración, para que sean revelados por el Fiduciario al público inversionista a través del sistema electrónico que establezca la bolsa de valores en la que se listen los CBFES, así como para que se difunda su existencia en el Reporte Anual. En dichos convenios se podrá estipular la renuncia por parte de los Tenedores de CBFES a ejercer su derecho de nombrar a un miembro del Comité Técnico en los términos de la Sección 4.2(c) del Contrato de Fideicomiso.

Distribuciones de los CBFES:

- a. Tiempo y forma para hacer Distribuciones. El Administrador instruirá al Fiduciario con copia al Representante Común para que realice Distribuciones a los Tenedores conforme a la Sección 9.2 del Contrato de Fideicomiso a más tardar 10 días después de la recepción de cada Distribución de Capital y por los montos que el Administrador determine con base en el cálculo que realice de acuerdo a los términos del Contrato de Fideicomiso y el Título de los CBFES; en el entendido, que en cualquier caso el Fiduciario deberá distribuir entre los Tenedores de CBFES, cuando menos una vez al año, y a más tardar el 15 de marzo, al menos el 95% del resultado fiscal del Fideicomiso, del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate, de conformidad con lo establecido en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

Sin perjuicio de lo anterior y en caso de que en un ejercicio no exista Resultado Fiscal del Fideicomiso que repartir entre los Tenedores, el Fiduciario distribuirá por concepto de reembolso de capital o cualquier otra partida, el Monto Distribuible. Las Distribuciones estarán, sujetas en todo momento, a que en la fecha efectiva de liquidación correspondiente, existan recursos líquidos inmediatamente disponibles.

b. Divisas. Las Distribuciones se llevarán a cabo en efectivo, en Pesos y a través del Indeval o la institución para el depósito de valores correspondiente.

c. Proceso de Distribución.

Las Distribuciones de Capital, así como cualquier otra cantidad depositada en la Cuenta de Distribuciones serán distribuidas entre los Tenedores a través del Indeval o la institución para el depósito de valores correspondiente de conformidad con la Sección 9.2 del Contrato de Fideicomiso (cada una, una “Distribución”). Al menos 7 (siete) Días Hábiles previos a cada Distribución, el Administrador deberá calcular el monto a distribuirse a los Tenedores de cada serie de CBFES, incluyendo cualesquier serie de CBFES de Emisiones Adicionales, mismo que será determinado en función de los flujos disponibles del Fideicomiso, una vez cubiertas las erogaciones necesarias para cumplir con los fines del mismo, incluyendo el fondeo de la Cuenta de Gastos e Inversiones con los montos necesarios para pagar los Gastos del Fideicomiso (el “Monto Distribuible”).

Una vez realizadas dichas determinaciones, el Administrador deberá notificar por escrito, en la misma fecha, el Monto Distribuible a ser distribuido, así como la Fecha de Distribución respectiva, al Fiduciario, al Representante Común, desglosando en dicha notificación los montos pagaderos a los Tenedores de cada serie de CBFES en circulación, según corresponda, y el Fiduciario deberá notificar al Indeval, por escrito o a través de los medios que éste determine, o a la institución para el depósito de valores correspondiente el Monto Distribuible pagadero por el Fideicomiso e informar a la BMV y a los Tenedores a través de Emisnet y a través del STIV-2, en cada caso, con al menos 6 (seis) Días Hábiles previos a la respectiva fecha de distribución (cada una, una “Fecha de Distribución”).

d. Distribuciones del Monto Distribuible.

Conforme a las instrucciones del Administrador, el Fiduciario deberá distribuir en cada Fecha de Distribución el 100% (cien por ciento) del Monto Distribuible determinado para dicho periodo entre los Tenedores de los CBFES en proporción del número de CBFES de los que sean titulares.

Terminación del Fideicomiso

El Fideicomiso permanecerá en pleno vigor y efecto hasta que los Fines del Fideicomiso hayan sido satisfechos en su totalidad; en el entendido, que el Contrato de Fideicomiso terminará: (i) cuando se haya dado por terminada la Concesión del Nuevo Aeropuerto, en cuyo caso el Fiduciario cubrirá todos los Gastos del Fideicomiso que se encuentren pendientes, incluyendo aquellos que deriven de la liquidación del mismo, procediendo posteriormente con la Distribución del

Patrimonio remanente y la posterior cancelación de los CBFES o (ii) se haya desinvertido la totalidad del Patrimonio del Fideicomiso de conformidad con la Sección 13.1 del Fideicomiso y todas las cantidades depositadas en las Cuentas del Fideicomiso hayan sido distribuidas a los Tenedores de conformidad con la Cláusula IX del Fideicomiso; o (iii) por resolución de una Asamblea de Tenedores de conformidad con la Sección 4.1(c)(ii) mediante la cual se apruebe la disolución del Fideicomiso, única y exclusivamente con el consentimiento previo del Administrador. No obstante lo anterior, el Fideicomiso no terminará hasta que todas las obligaciones pagaderas con fondos del Patrimonio del Fideicomiso hayan sido pagadas en su totalidad.

No obstante lo anterior, el plazo del Contrato de Fideicomiso no podrá exceder del plazo de 50 (cincuenta) años contemplado en el artículo 394 de la LGTOC; en el entendido, que en caso de que el plazo del Contrato de Fideicomiso bajo dicho artículo 394 fuera a expirar, el Administrador deberá instruir al Fiduciario, con la aprobación previa de la Asamblea de Tenedores, ya sea para: (a) constituir un nuevo fideicomiso al cual se transfieran las Acciones “P”, las Acciones AICM y el resto del Patrimonio del Fideicomiso existente, en cuyo caso, el Administrador deberá instruir al Fiduciario para que lleve a cabo todas las acciones o partes sociales relacionadas con los CBFES con el fin de definir el tiempo en el que se deberán de tomar las medidas concernientes a los CBFES emitidos bajo el Fideicomiso terminante, conforme a lo acordado por la Asamblea de Tenedores; o (b) llevar a cabo la disolución del Fideicomiso y liquidación del Patrimonio del Fideicomiso de conformidad con el procedimiento descrito en la Sección 13.3 del Fideicomiso; o (c) distribuir el Patrimonio del Fideicomiso en especie a los Tenedores en una base a prorrata, conforme a los términos, que en su caso apruebe la Asamblea de Tenedores. Si la Asamblea de Tenedores no aprueba alguna de las alternativas anteriores, entonces el Administrador deberá instruir al Fiduciario para que lleve a cabo la disolución del Fideicomiso y la liquidación del Patrimonio del Fideicomiso en conformidad con el procedimiento descrito en la Sección 13.3 del Fideicomiso. En caso de terminación del Fideicomiso, o en caso de que el Fiduciario haga la cancelación de su registro de los CBFES en el RNV según lo establecido en el Fideicomiso, el Fiduciario deberá dar aviso por escrito con su debido tiempo a Indeval o a la institución para el depósito de valores correspondiente respecto de dicha situación.

Restricción a la transmisión de CBFES:

Con posterioridad a la Oferta Global, la Persona o grupo de personas (según se define en la LMV) que pretenda adquirir por cualquier medio, directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, el 50% o más de los CBFES en circulación o cualquier porcentaje que le permita ejercer el Control sobre el Fideicomiso, deberá obtener la autorización previa y por escrito del Comité de Conflictos, el Comité Técnico y el Consejo de Administración de GACM.

Para obtener la autorización a que se refiere este apartado, la Persona o grupo de personas deberá presentar una solicitud de autorización por escrito a la consideración del Administrador. Dicha solicitud deberá estar dirigida y ser entregada, en forma indubitable, en las oficinas principales de GACM. La solicitud mencionada deberá entregarse bajo protesta de decir verdad y deberá contener la siguiente información:

- i) el número y clase o serie de CBFEs de las que la o las Personas de que se trate y/o cualquier Persona Relacionada con la o las mismas o el grupo de personas (según se define en la LMV), grupo empresarial (según se define en la LMV) o consorcio (según se define en la LMV) (A) sea propietario o copropietario, ya sea directamente o a través de cualquier Persona o Persona Relacionada, y/o (B) respecto a las cuales haya celebrado un acuerdo de voto;
- ii) el número y clase o serie de CBFEs que pretendan adquirir, ya sea directa o indirectamente, por cualquier medio, así como, en su caso, el precio mínimo pagadero por cada CBFE respecto de la cual pretendan realizar la adquisición;
- iii) (A) el porcentaje que los CBFEs a que se refiere el inciso (i) anterior representen del total de las CBFEs en circulación, y (B) el porcentaje que la suma de los CBFEs a que se refieren los incisos (i) y (ii) anteriores representen del total de los CBFEs en circulación, en el entendido, que para dicho propósito podrá basarse en el número total de CBFEs reportados por el Fiduciario a la BMV;
- iv) la identidad y nacionalidad de la o las Personas, grupo de Personas, consorcio o grupo empresarial que pretenda realizar la adquisición de que se trate; en el entendido que si cualquiera de ellas es una persona moral, deberá especificarse la identidad y nacionalidad de cada uno de los socios, accionistas, fundadores, beneficiarios o cualquier equivalente, que finalmente, directa o indirectamente, tengan el Control de dicha persona moral;
- v) las razones y objetivos por los cuales pretenda realizar la adquisición, mencionando particularmente si tiene el propósito de adquirir, directa o indirectamente: (A) CBFEs adicionales a aquellas referidas en la solicitud de autorización; (B) una participación del 20% o más de los CBFEs en circulación o (C) el Control del Fideicomiso, así como el rol que se pretende tener respecto de las políticas y administración del Fideicomiso, y cualquier modificación que quisieren proponer respecto de las políticas y administración del Fideicomiso;
- vi) si tiene participación directa o indirecta (y el monto de dicha participación) en el capital social o en la administración u operación de un Competidor o cualquier Persona Relacionada con un Competidor, o si tiene cualquier relación económica o de negocios con un Competidor o con cualquier Persona Relacionada con un Competidor, o si cualquiera de sus Personas Relacionadas es Competidor;
- vii) el origen de los recursos económicos que pretenda utilizar para pagar el precio de los CBFEs objeto de la solicitud; en el supuesto que los recursos provengan de algún financiamiento, el solicitante deberá especificar la identidad y nacionalidad de la Persona que le provea de dichos recursos y si dicha Persona es un Competidor o una Persona Relacionada con un Competidor, y la documentación que evidencie el acuerdo de financiamiento respectivo y los términos y condiciones de dicho financiamiento. El Consejo de Administración de GACM puede solicitar a la persona que envíe dicha solicitud, según lo considere necesario para garantizar el

pago del respectivo precio de compra y antes de conceder cualquier autorización de conformidad con lo anterior, evidencia adicional respecto del acuerdo de financiamiento (incluyendo evidencia de que no existen condiciones en dicho acuerdo) o, la constitución o el otorgamiento de (A) fianza, (B) fideicomiso de garantía, (C) carta de crédito irrevocable, (D) depósito, o (E) cualquier otro tipo de garantía, hasta por una cantidad equivalente al 100% del precio de los CBFes que se pretenden adquirir o que sean materia de la operación o convenio de que se trate, designando a los accionistas de GACM, ya sea directamente o a través de GACM, como beneficiarios, con objeto de asegurar el resarcimiento de los daños y perjuicios que pudiese sufrir GACM o sus accionistas por la falsedad de la información presentada o como consecuencia de la solicitud o por cualquier acto u omisión del solicitante, directa o indirectamente, o como consecuencia de que la operación de que se trate no pueda completarse, por cualquier causa, relacionada o no con el financiamiento;

- viii) la identidad y nacionalidad de la institución financiera que actuaría como intermediario, en el supuesto de que la adquisición de que se trate se realice a través de oferta pública;
- ix) de ser el caso, por tratarse de una oferta pública de compra, copia del proyecto de folleto informativo o documento similar, que tenga la intención de utilizar para la adquisición de los CBFes o en relación con la operación o convenio de que se trate, completo a esa fecha, y una declaración respecto a si el mismo ha sido autorizado por, o presentado a autorización de, las autoridades competentes (incluyendo la CNBV);
- x) un domicilio en la Ciudad de México, México, para recibir notificaciones y avisos en relación con la solicitud presentada.

El Administrador podrá solicitar a la Persona o grupo de personas que pretenda realizar la adquisición correspondiente, la documentación adicional y las aclaraciones que considere necesarias para analizar adecuadamente la solicitud, así como sostener cualesquiera reuniones, para resolver sobre la solicitud de autorización que le hubiere sido presentada; en el entendido que cualquier solicitud de esa naturaleza deberá realizarse durante los 20 días naturales siguientes a la recepción de la solicitud, y en el entendido que la solicitud no se considerará como final y completa, sino hasta que la Persona o grupo de personas que pretenda realizar la adquisición, presente toda la información adicional y haga todas las aclaraciones que el Administrador solicite.

El Administrador debe emitir una resolución comunicando la aprobación o el rechazo a la solicitud dentro de los 90 días naturales siguientes a su recepción, en el entendido de que si no resolviere dentro del plazo de 90 días naturales citado, se considerará que la solicitud de autorización fue negada. En la evaluación que hagan de las solicitudes de autorización a que se refiere este apartado, el Comité de Conflictos, el Comité Técnico y el Consejo de Administración de GACM deberán tomar en cuenta los siguientes factores y cualesquier otros que estime pertinentes, actuando de buena fe y en el mejor interés del Fideicomiso y los Tenedores: (i) el precio ofrecido por el comprador potencial y el tipo de contraprestación planteada como parte de dicha oferta; (ii) cualesquier otros términos o condiciones relevantes incluidos en dicha oferta como la viabilidad

de la oferta y el origen de los fondos a ser utilizados en la adquisición; (iii) la credibilidad y la solvencia moral y reputación del comprador potencial; (iv) el efecto de la adquisición propuesta en el Fideicomiso, GACM y/o AICM, incluyendo su posición financiera y operativa así como sus prospectos de negocio, (v) potenciales conflictos de interés (incluyendo los derivados de que la Persona que realice la solicitud sea un Competidor o afiliada a un Competidor según se describe en párrafos anteriores) (vi) las razones planteadas por el comprador potencial para realizar la adquisición, y (vii) la calidad, exactitud y veracidad de la información proporcionada en la solicitud del comprador potencial. Si se llegaren a realizar adquisiciones de CBFES sin observar el requisito de obtener las autorizaciones previas y por escrito favorables del Comité de Conflictos, el Comité Técnico y el Consejo de Administración de GACM, los CBFES materia de dichas adquisiciones no otorgarán derecho alguno para votar en ninguna Asamblea de Tenedores, lo que será responsabilidad del adquirente, grupo de adquirentes o partes del contrato, convenio o acuerdo correspondiente y el Fideicomiso no reconocerá ni dará valor alguno a las constancias o listados a que se refiere el artículo 290 de la LMV, o cualquier otra disposición que la sustituya de tiempo en tiempo, y demás disposiciones aplicables, por lo que no constituirán evidencia de la titularidad de los CBFES o acreditarán el derecho de asistencia a las Asambleas de Tenedores, ni legitimarán el ejercicio de acción alguna, incluyendo las de carácter procesal. Las autorizaciones otorgadas por el Comité de Conflictos, el Comité Técnico y el Consejo de Administración de GACM conforme a lo previsto en este apartado, dejarán de surtir efectos si la información y documentación con base en la cual esas autorizaciones fueron otorgadas no es o deja de ser veraz, completa y/o legal.

Amortización y Amortización Anticipada de las Acciones “P”

Las Acciones “P” se tendrán por amortizadas en su totalidad, sin necesidad de acto adicional alguno, en la Fecha de Amortización por Rendimiento Objetivo o en la Fecha de Amortización por Terminación de la Concesión. En caso de Amortización por Rendimiento Objetivo, el Fiduciario emitirá en beneficio de los Tenedores un número de Constancias Fiduciarias equivalente al número de CBFES de los que sean titulares, para efectos de lo establecido en la Sección 3.9 del Contrato de Fideicomiso.

Asimismo, en cualquier fecha a partir del 1 de enero de 2026, GACM tendrá el derecho, a su entera discreción, de amortizar anticipadamente la totalidad de las Acciones “P” (la “Amortización Anticipada de Acciones”). En caso de que GACM decida ejercer dicho derecho, deberá entregar un aviso por escrito al Administrador con copia al Fiduciario (el “Aviso de Amortización Anticipada”), el cual deberá señalar si la Amortización Anticipada de Acciones se realizará a través de la Opción de Amortización en Efectivo, la Opción de Amortización en Acciones, o la Opción de Amortización Combinada, según se prevé a continuación:

- a) Opción de Amortización en Efectivo. En caso de que GACM lleve a cabo una Amortización Anticipada de Acciones mediante la Opción de Amortización en Efectivo, el Fiduciario estará obligado a distribuir de manera proporcional entre los Tenedores de los CBFES que se encuentren en circulación, las cantidades que reciba de GACM con motivo de la Amortización Anticipada de Acciones (la “Distribución por Amortización”) y los Tenedores estarán obligados a transferir los CBFES al Fiduciario. La distribución de los recursos en favor de los Tenedores de los CBFES deberá tener verificativo a partir de los

10 (diez) Días Hábiles siguientes a la fecha en que el Fiduciario reciba los recursos de GACM y durante los 20 (veinte) Días Hábiles inmediatos posteriores a dicho evento (“Plazo de Entrega Opción en Efectivo”), contra la transferencia de los CBFes de los que sean titulares al Fiduciario, quedando obligado el Fiduciario adicionalmente a emitir y publicar o causar que se emitan y publiquen los avisos de pago que en términos de la regulación vigente resulten aplicables. El Fiduciario emitirá en beneficio de los Tenedores un número de constancias fiduciarias equivalente al número de CBFes que hayan transferido.

En el Aviso de Amortización Anticipada, GACM deberá notificar al Administrador con copia al Fiduciario:

- (i) El monto en Pesos con el cual, considerando todas las Distribuciones de Capital pagadas al Fiduciario hasta dicha fecha, permita que se alcance el Rendimiento Objetivo (el “Monto de Amortización Anticipada”); y
- (ii) La Fecha de Amortización Anticipada.

El Fiduciario y el Representante Común llevarán a cabo todos los actos necesarios o convenientes para cancelar los CBFes que hayan sido transferidos dentro del Plazo de Entrega Opción en Efectivo y para retirar el título correspondiente de la institución de depósito de valores en la que se encuentren depositados.

El 10 (décimo) Día Hábil siguiente a aquel en que termine el Plazo de Entrega Opción en Efectivo, el Fiduciario distribuirá por conducto de la institución para el depósito de valores en la que se encuentren depositados los CBFes que no hubieren sido transferidos dentro del Plazo de Entrega Opción en Efectivo, el importe de la Distribución por Amortización que corresponda a dichos CBFes no transferidos, de conformidad con los términos y condiciones de los respectivos contratos celebrados con sus custodios. Una vez hecha dicha distribución dichos CBFes no transferidos se tendrán por cancelados para todos los efectos a que haya lugar, sin necesidad de ningún acto posterior, y el Fiduciario y el Representante Común llevarán a cabo todos los actos necesarios o convenientes para retirar el título correspondiente de la institución de depósito de valores en la que se encuentren depositados los CBFes.

- b) Opción de Amortización en Acciones. En caso de que GACM desee llevar a cabo una OPI, podrá efectuar una Amortización Anticipada de Acciones mediante la Opción de Amortización en Acciones, la cual estará sujeta a los siguientes términos y condiciones:

- (i) En el Aviso de Amortización Anticipada GACM deberá notificar al Administrador con copia al Fiduciario (1) el Monto de Amortización Anticipada en Acciones, (2) el rango de precio (el “Rango de Precio”) de colocación por acción objetivo o esperado que GACM pretende utilizar para efectos de la OPI de acciones ordinarias, (3) el número de acciones ordinarias objeto de la OPI que serían entregadas a cambio de Acciones “P” para alcanzar el Monto de Amortización Anticipada en Acciones, con respecto del precio mínimo y máximo del Rango de Precio, y (4) la Fecha de Amortización Anticipada.

- (ii) El Fiduciario notificará a los Tenedores mediante la publicación de un evento relevante la intención de GACM de llevar a cabo una Amortización Anticipada de Acciones mediante una Opción de Amortización en Acciones. Dicha notificación deberá presentarse dentro de los 5 (cinco) Días Hábiles siguientes a la fecha en que el Fiduciario reciba el Aviso de Amortización Anticipada correspondiente. La notificación a que se refiere este apartado deberá efectuarse en términos del artículo 34 de la Circular Única.
- (iii) Dentro de los 5 (cinco) Días Hábiles posteriores a la notificación de parte del Fiduciario, cada Tenedor deberá notificar al Representante Común (quien a su vez notificará al Fiduciario), el número de acciones ordinarias que le interesaría recibir en caso de que el precio de colocación de las acciones objeto de la OPI resulte dentro del Rango de Precio, inferior al Rango de Precio y superior al Rango de Precio; y/o su interés de recibir los recursos en efectivo que le correspondan con motivo de la amortización de las Acciones “P”; en todos los casos, tomando en consideración el número de Acciones P que resulten subyacentes de los CBFes de los que sea titular. La notificación a que se refiere este apartado, deberá observar las formalidades establecidas en el aviso de ejercicio de derechos a que se refiere el inciso (ii) anterior. Lo anterior considerando que, con respecto de aquellos tenedores que no notifiquen de su preferencia al Representante Común dentro de los plazos establecidos, se entenderá que desean recibir acciones ordinarias por la totalidad de las Acciones “P” que resulten subyacentes de los CBFes de que sea titular.
- (iv) El Fiduciario contará con un plazo de 30 (treinta) Días Hábiles posteriores a la recepción del Aviso de Amortización Anticipada, para manifestar por escrito lo siguiente (con base en el proceso de consulta a los Tenedores descrito con anterioridad):
 - 1. El número de Acciones “P” que desea le sean canjeadas por acciones ordinarias, siempre y cuando el precio de colocación de dichas acciones ordinarias resulte dentro del Rango de Precio;
 - 2. El número de Acciones “P” que desea le sean canjeadas por acciones ordinarias en caso que el precio de colocación de dichas acciones ordinarias resulte inferior del Rango de Precio; y
 - 3. El número de Acciones “P” que desea le sean canjeadas por acciones ordinarias en caso que el precio de colocación de dichas acciones ordinarias resulte superior del Rango de Precio.
- (v) Lo anterior en el entendido que, una vez que sea determinado el precio de colocación de las acciones ordinarias mediante la OPI, el número de Acciones “P” que no hubiesen sido objeto de canje deberán ser amortizadas en su totalidad por GACM en efectivo, en cuyo caso, el valor de amortización de dichas Acciones “P” será lo que resulte de restar al Monto de Amortización Anticipada en Acciones aquel monto

resultante de multiplicar el número de acciones ordinarias recibidas en el proceso de canje por el precio de colocación en la OPI.

- (vi) El canje de los CBFES por las acciones ordinarias y/o la distribución de los recursos en favor de los Tenedores de los CBFES deberá tener verificativo a partir de los 10 (diez) Días Hábiles siguientes a la fecha en que el Fiduciario reciba las acciones y los recursos, según corresponda, de GACM y durante los 20 (veinte) días hábiles inmediatos posteriores a dicho evento (“Plazo de Entrega Opción Acciones”), contra la transferencia de los CBFES de los que sean titulares al Fiduciario, quedando obligado el Fiduciario adicionalmente a emitir y publicar o causar que se emitan y publiquen los avisos de pago que en términos de la regulación vigente resulten aplicables.

El Fiduciario y el Representante Común llevarán a cabo todos los actos necesarios o convenientes para cancelar los CBFES que hayan sido transferidos dentro del Plazo de Entrega Opción Acciones y para retirar el título correspondiente de la institución de depósito de valores en la que se encuentren depositados.

El 10 (décimo) Día Hábil siguiente a aquel en que termine el Plazo de Entrega Opción Acciones, el Fiduciario distribuirá, por conducto de la institución para el depósito de valores en la que se encuentren depositados los CBFES que no hubieren sido transferidos dentro del Plazo de Entrega Opción Acciones, las acciones ordinarias y/o la distribución de los recursos que correspondan a dichos CBFES no transferidos, en el entendido que (i) a aquellos Tenedores que sí manifestaron su preferencia pero no transfirieron sus CBFES se les entregarán las acciones ordinarias y/o la distribución de los recursos que notificaron deseaban recibir, y (ii) a aquellos Tenedores que no manifestaron su preferencia, se les entregarán acciones ordinarias; en cada caso, de conformidad con los términos y condiciones de los respectivos contratos celebrados con sus custodios. Una vez hecha dicha distribución dichos CBFES no transferidos se tendrán por cancelados para todos los efectos a que haya lugar, sin necesidad de ningún acto posterior, y el Fiduciario y el Representante Común llevarán a cabo todos los actos necesarios o convenientes para retirar el título correspondiente de la institución de depósito de valores en la que se encuentren depositados los CBFES.

- c) Opción de Amortización Combinada. En caso de que GACM decida ejercer una Amortización Anticipada de Acciones bajo esta modalidad, se estará a lo establecido en inciso (a) anterior para el porcentaje de la opción a ser pagada en efectivo, en el entendido que no se emitirán en este supuesto las constancias fiduciarias en favor de los Tenedores; y en el inciso (b) para el porcentaje de la opción a ser amortizada mediante acciones.

Derechos de Suscripción Preferente

En caso de que GACM desee llevar a cabo una OPI dentro del plazo de 2 años contados a partir de la fecha en que ocurra una Amortización Anticipada de Acciones mediante la Opción de Amortización en Efectivo o a partir de la Fecha de Amortización por Rendimiento Objetivo, el

Fideicomiso tendrá el derecho de preferencia para suscribir y pagar hasta el 20% de todas las acciones ofrecidas dentro de dicha oferta y al mismo precio que resulte de dicha Oferta Global.

El ejercicio del derecho de preferencia a que se refiere este apartado, estará sujeto a los siguientes términos y condiciones:

- a. El derecho de preferencia deberá ejercitarse por el Fiduciario dentro del plazo a que se refiere el artículo 132 de la Ley General de Sociedades Mercantiles (el “Plazo para el Ejercicio del Derecho de Preferencia”).
- b. El Fiduciario reconocerá a los tenedores de las Constancias Fiduciarias que les hayan sido entregadas conforme a la Sección 3.8 del Contrato de Fideicomiso como legitimados para instruir el ejercicio del derecho de preferencia en su beneficio, quedando obligados para dichos efectos a presentar o proveer a más tardar 3 días antes de que expire el Plazo para el Ejercicio del Derecho de Preferencia:
 - i. El número de acciones ordinarias de GACM respecto del cual desea que se ejerza el derecho de preferencia, en el entendido que los derechos del Tenedor serán proporcionales al número de Constancias Fiduciarias de las que sea titular;
 - ii. Los documentos que sean satisfactorios a juicio de GACM mediante los cuales los tenedores de las Constancias Fiduciarias asuman la obligación vinculante e irrevocable, sujeta a la condición suspensiva de que se publique el aviso de colocación de la OPI, de pagar los recursos que resulten necesarios para que el Fiduciario ejerza el derecho de preferencia en tiempo, considerando que el precio de la acción ordinaria será aquel que resulte de la OPI y que dichos recursos deberán pagarse a GACM a más tardar en la fecha de liquidación de la OPI; y
 - iii. La cuenta en Indeval a la cual desea le sean transferidas las acciones que en su momento sean transmitidas al Fiduciario.
- c. Con los datos que reciba el Fiduciario ejercerá el derecho de preferencia. Cada tenedor de constancia fiduciaria que hubiere entregado los documentos descritos en el inciso ii anterior, deberá transferir los recursos que le correspondan al Fiduciario a más tardar el Día Hábil inmediato anterior a la fecha en que el Fiduciario deba, a su vez, pagarlo a GACM. El Fiduciario, tan pronto sea posible después de hacer el pago correspondiente a GACM, llevará a cabo los actos necesarios o convenientes para hacer que a cada tenedor de constancia fiduciaria que hubiere cumplido con su obligación de pagar las cantidades correspondientes le sean transferidas las acciones ordinarias representativas del capital social de GACM, transferirá dichas acciones a la cuenta que le haya instruido el tenedor de la constancia fiduciaria en términos del inciso b anterior.

Principales Características de las Acciones “P”

Acciones “P”

Las Acciones “P” constituyen la principal inversión del Fideicomiso en GACM y serán emitidas como resultado de las Operaciones de Constitución.

Títulos de las Acciones “P”

Las Acciones “P” podrán estar representadas por uno o más títulos que cumplirán con los requisitos del artículo 125 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, los estatutos sociales de GACM y el resto de las disposiciones legales aplicables.

Derechos de los titulares de Acciones “P”

Las Acciones “P” son acciones nominativas, sin expresión de valor nominal, amortizables de voto pleno, con derechos económicos y corporativos especiales, representativas de la parte variable del capital social de GACM y cuentan además con las siguientes características:

Emisor:	GACM
Serie:	“P” (preferente)
Tipo:	Nominativas, amortizables de voto pleno, con derechos económicos y corporativos especiales, representativas de la parte variable del capital social.
Valor nominal:	Sin expresión de valor nominal.
Denominación:	Pesos, moneda nacional.
Porcentaje de Distribuciones “P”:	Significa: (a) Con anterioridad a la Fecha de Inicio de Distribuciones, y con respecto de los Periodos de Distribución de 2018 y 2019, un porcentaje igual a 0% (cero por ciento). (b) A partir de la Fecha de Inicio de Distribuciones, el 39% del Flujo Distribuible correspondiente a cada Periodo de Distribuciones de los de los años calendario 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024. (c) Para la Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a las fechas que se indican a continuación, dicho porcentaje se modificará como se señala, en caso que no haya ocurrido una Amortización Anticipada de las Acciones “P”:

- (i) Al 1 de enero de 2026, dicho porcentaje será de 41%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2025;
 - (ii) Al 1 de enero de 2027, dicho porcentaje será de 43%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2026;
 - (iii) Al 1 de enero de 2028, dicho porcentaje será de 45%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2027;
 - (iv) Al 1 de enero de 2029, dicho porcentaje será de 47%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2028; y
 - (v) A partir del 1 de enero de 2030, dicho porcentaje será de 49%, con respecto del Periodo de Distribuciones de 2029 y los demás Periodos de Distribuciones en adelante.
- (d) Para cada Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a una Fecha de Aceleración Obligatoria, el Porcentaje de Distribuciones Acciones “P” será del 65%, en tanto el evento que dio lugar a la Fecha de Aceleración Obligatoria no se hubiese subsanado.
 - (e) Para cada Fecha de Pago de Distribuciones siguiente a una Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación, el Porcentaje de Distribuciones Acciones “P” será del 80%, en tanto el evento que dio lugar a la Fecha de Aceleración Obligatoria por Cancelación no se hubiese subsanado.

Lo anterior *en el entendido que* en cualquier Fecha de Pago de Distribuciones se tomará el porcentaje menor entre (i) el porcentaje que corresponda de conformidad con los incisos (a) al (e) anteriores, y (ii) aquél porcentaje que permita que en dicha Fecha de Pago de Distribuciones que los Accionistas “P” alcancen el Rendimiento Objetivo.

Rendimiento Objetivo

Significa la recuperación del Monto Inicial Invertido más una Tasa Interna de Retorno equivalente al 10.0% en términos reales, es decir en UDIs, que reciban los Accionistas “P”.

Para efectos de lo anterior, la Tasa Interna de Retorno significa la tasa de rendimiento anual necesaria para que el valor presente de los flujos recibidos por los Accionistas “P” menos el Monto Inicial Invertido, medidos en términos de UDIs, sean iguales a cero, de conformidad con la siguiente fórmula:

$$-I_0 + \sum_{t=1}^n \frac{F_t}{(1 + R)^{Dt/365}} = 0$$

Donde:

I_0 =Monto Inicial Invertido total en la Fecha de Pago de las Acciones “P”. Para efectos del cálculo de esta fórmula, el Monto Inicial Invertido será calculado en términos de UDIs, con base en el valor de la UDI de la Fecha de Pago de las Acciones “P”.

F_t = Corresponde a cada una de las Distribuciones de Capital en cada t-ésima Fecha de Distribución de Capital, calculadas en UDIs con base en el valor de la UDI aplicable a la Fecha de Distribución de Capital correspondiente.

D_t = Corresponde al número de días naturales transcurridos entre la Fecha de Pago de las Acciones “P” y cada t-ésima Fecha de Distribución de Capital.

n = Corresponde al número de Distribuciones de Capital que han sido pagadas y que comienzan con 1 (la primera Distribución de Capital) hasta, e incluyendo, el t-ésima Distribución de Capital realizada.

R = Corresponde a la tasa interna de retorno que logra que la suma del valor presente de las Distribuciones de Capital pagadas sea igual al Monto Inicial Invertido.

Derechos Corporativos:

El Emisor tendrá derecho a nombrar 2 miembros del Consejo de Administración de GACM, así como sus suplentes; en el entendido que tendrán la facultad en todo momento de remover a dichos miembros y nombrar a otros en sustitución.

Conforme a los estatutos sociales de GACM, se requerirá el voto de la mayoría de los Accionistas “P”, para todos los asuntos que requieran el voto favorable de los accionistas titulares de acciones especiales, incluyendo los asuntos establecidos en el artículo trigésimo primero de los estatutos sociales de GACM, los cuales incluyen:

- (i) Cualquier resolución que conlleve la cesión de derechos derivados de los títulos de concesiones otorgados por el Gobierno Federal en favor de GACM o sus subsidiarias, excepto por cualquier: (i) cesión que represente una reducción menor al 5% de las distribuciones que hayan correspondido a los accionistas titulares de Series de acciones especiales durante el ejercicio anterior; (ii) cesión

del derecho al cobro de la TUA; (iii) cesión de los derechos para recibir cualquier indemnización por la terminación anticipada de concesiones; (iv) cesión de derechos para recibir cualquier cantidad derivada de las pólizas de seguros por concepto de interrupción de negocios; y (v) cesión de derechos para recibir cualquier cantidad derivada de las pólizas de fianza, cartas de crédito, depósitos y cualesquier otras garantías constituidas a efecto de garantizar el pago de la TUA por parte de las líneas aéreas.

- (ii) Cualquier proyecto de asociación público privada que, de manera proforma con respecto a los estados financieros de GACM del ejercicio anterior a su ejecución, represente una reducción mayor al 5% de las distribuciones que hayan correspondido a los accionistas titulares de Series de acciones especiales durante dicho ejercicio anterior, excepto por aquellos proyectos de asociación pública privada que GACM establezca conforme a las concesiones de las que sea titular para desarrollo de: (i) terminales de carga, (ii) terminales de almacenamiento y/o distribución de combustible, (iii) plantas generadoras de energía, (iv) áreas dedicadas al uso aeroportuario de las distintas autoridades del Gobierno Federal, (v) áreas dedicadas al uso aeroportuario de la aviación privada, y (vi) plantas de tratamiento de agua.
- (iii) Cualquier fusión de GACM o sus subsidiarias;
- (iv) Cualquier escisión, disolución o liquidación de GACM o sus subsidiarias;
- (v) Vender, comprar, rentar, o de cualquier forma disponer de activos de GACM o de sus subsidiarias fuera del curso ordinario de negocios que, de manera proforma con respecto a los estados financieros de GACM del ejercicio anterior a su ejecución, represente una reducción mayor al 5% (cinco por ciento) de las distribuciones que hayan correspondido a los accionistas titulares de Series de acciones especiales durante dicho ejercicio anterior, excepto en los casos de: (i) adquisición de participación accionaria en sociedades concesionarias de aeródromos civiles que permitan incrementar la capacidad de las operaciones aeronáuticas y las distribuciones que correspondan a los accionistas de GACM; y (ii) la adquisición de participación accionaria en sociedades que se dediquen al transporte ferroviario de carga de material necesario para la construcción de aeródromos civiles concesionados a GACM y a sus subsidiarias, hasta por un

valor equivalente a US\$50,000,000.00 (cincuenta millones de dólares de los Estados Unidos de América 00/100).

- (vi) Contratar cualquier tipo de pasivos a cargo de GACM o de sus subsidiarias por un valor superior al equivalente a US\$75,000,000.00 (setenta y cinco millones de dólares de los Estados Unidos de América 00/100). En el entendido que la instrucción de cualquier endeudamiento de terceros para el pago de cualquier contraprestación por la venta del derecho al cobro de la tarifa de uso aeroportuario de cualquier vehículo creado al efecto, no requerirá aprobación de la asamblea de accionistas, ni del voto de los titulares de acciones especiales;
- (vii) Constituir gravámenes sobre los activos de GACM o de sus subsidiarias, para garantizar cualquier obligación de GACM o de terceros, fuera del curso ordinario de negocios de GACM;
- (viii) Cualquier paro de operaciones de GACM o de sus subsidiarias, total o parcial que conlleve un incumplimiento bajo cualquier concesión que GACM sea titular, salvo que medie causa de urgencia e interés público, o se haga en cumplimiento de orden definitiva e inapelable de autoridad competente;
- (ix) Cualquier modificación a los métodos de contabilidad y políticas para la preparación de los estados financieros de GACM o de sus subsidiarias, salvo por disposición expresa por ley;
- (x) Cualquier solicitud para reducir o dejar de indexar las tarifas que cobre o tenga derecho a cobrar GACM o sus subsidiarias en términos de la Ley de Aeropuertos y su Reglamento;
- (xi) Cualquier modificación a las facultades de cualquier subcomité que se haya constituido a solicitud de los titulares de acciones especiales en términos del párrafo cuarto del artículo sexto de los estatutos sociales de GACM, o cualquier modificación a los estatutos sociales de GACM o de sus subsidiarias, que afecte los derechos de los titulares de acciones especiales de GACM;
- (xii) Aprobar cambios al proyecto de presupuesto anual de GACM y sus subsidiarias que impliquen un incremento mayor al 5% de los gastos anuales respecto al ejercicio anterior, únicamente en el caso que dicho incremento implique erogaciones fuera del curso ordinario de negocios de GACM.

- (xiii) Promover la solicitud de concurso mercantil de GACM o cualquiera de sus subsidiarias; y
- (xiv) Cualquier decisión que tenga por objeto modificar o anular las resoluciones válidamente adoptadas por el consejo de administración de GACM en términos de sus estatutos sociales.

**Nombramiento
Consejeros:**

de Los Accionistas “P” tienen derecho a nombrar 2 consejeros independientes.

Comité Fibra E:

El 1 de marzo de 2018 la Asamblea General Ordinaria de accionistas de GACM recomendó al Consejo de Administración de dicha sociedad crear, en términos del artículo décimo primero de sus estatutos sociales un Comité Fibra E para apoyar al Consejo de Administración en sus actividades de administración de GACM. Estimamos que el Comité Fibra E estará compuesto por cuatro miembros, dos de los cuales serán nombrados por el Emisor y los otros dos serán designados por la Dirección Corporativa de Finanzas y la Dirección Corporativa de Administración de GACM, respectivamente. Esperamos que el Consejo de Administración de GACM aprobará la composición y emitirá las reglas de funcionamiento del Comité de la Fibra E posterior al cierre de la Oferta Global.

Se espera que el Comité Fibra E tendrá a su cargo las siguientes funciones:

- (ii) Proporcionar al Consejo de Administración opiniones y recomendaciones sobre los siguientes temas:
 - Mecanismos para la puesta en operación del Nuevo Aeropuerto y terminación de operaciones del Aeropuerto Existente.
 - Revisión quinquenal del plan maestro del Aeropuerto Existente y Nuevo Aeropuerto, incluyendo propuestas de modificación.
- (iii) Presentar anualmente ante el Consejo de Administración de GACM, un informe respecto de los resultados de la actuación del Comité Fibra E, en términos de lo establecido en el Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales.
- (iv) Monitorear el cumplimiento de los requisitos de independencia y de los deberes de diligencia y lealtad

de los miembros del Consejo de Administración de GACM designados por el Fideicomiso.

- (v) Sugerir la inclusión en el orden del día de las sesiones del Consejo de Administración de GACM, los puntos que estime pertinentes para su discusión, conforme a lo establecido en la Ley Federal de las Entidades Paraestatales.

Proponer al Consejo modificaciones a las reglas de operación del Comité Fibra E.

Amortización de las Acciones “P”: Las Acciones “P” se tendrán por amortizadas en su totalidad, sin necesidad de acto adicional alguno, en la fecha que ocurra lo primero entre:

- (i) La Fecha de Pago de Distribuciones en la cual una vez consideradas todas las Distribuciones pagadas hasta dicha fecha (incluyendo la Distribución pagada en dicha Fecha de Pago de Distribuciones), resulta en que los Accionistas “P” alcancen sin exceder el Rendimiento Objetivo (“Amortización por Rendimiento Objetivo”);
- (ii) La fecha que tenga lugar 6 (seis) meses antes del término del plazo de vigencia del título de Concesión del Nuevo Aeropuerto, según el mismo pueda ser prorrogado; y
- (iii) La Fecha de Amortización Anticipada.

GACM y/o AICM no garantizan, ni están obligadas al pago de cantidad adicional alguna, en caso que a la Fecha de Amortización de las Acciones “P” el resultado de calcular la Tasa Interna de Retorno, tomando en cuenta todas las Distribuciones pagadas no resulte en que se alcance el Rendimiento Objetivo.

Amortización Anticipada de las Acciones “P”

A partir del 1 de enero de 2026, GACM tendrá el derecho para que a su entera discreción amortice anticipadamente la totalidad de las Acciones “P”, a través de cualquiera de las siguientes opciones:

- (i) Mediante un pago único en efectivo en pesos, para que dicho pago, una vez consideradas todas las Distribuciones de Capital pagadas hasta dicha fecha (e incluyendo dicho pago único en efectivo), permita que se alcance el Rendimiento Objetivo a la fecha en la que se realice dicho pago único (“Opción Amortización en Efectivo”); o
- (ii) En caso que GACM lleve a cabo una Oferta Pública Inicial de suscripción y pago de acciones representativas de su capital social (“OPI”); mediante la entrega, a través de alguna cuenta abierta en una institución para el depósito de valores, de aquel número de acciones (NA) (idénticas a y fungibles con las acciones objeto de la OPI) que sea necesario para que al ser multiplicado por el precio en pesos de colocación por acción en la OPI (PCA) tenga como resultado el Monto de Amortización Anticipada en Acciones (MARB), a más tardar en la fecha de liquidación de la OPI (“Opción de Amortización en Acciones”); lo anterior de conformidad con la elección que realicen los Accionistas “P” respecto de las Acciones “P” que sean canjeadas por acciones ordinarias, siguiendo el procedimiento que de común acuerdo establezcan, GACM y dichos accionistas, incluyendo el procedimiento de pago y/canje que corresponda.
- (iii) En caso que GACM lleve a cabo una OPI, mediante la combinación de la Opción Amortización en Efectivo y la Opción de Amortización en Acciones (“Opción de Amortización Combinada”); para lo cual GACM a su entera discreción determinará el porcentaje que deberá amortizarse en efectivo (el “Porcentaje de Amortización en Efectivo”) y el porcentaje que deberá amortizarse en acciones (el “Porcentaje de Amortización en Acciones”); en el entendido que la suma de ambos porcentajes deberá ser equivalente al 100%, y que el resultado de la suma del Monto de Amortización Anticipada más el Monto de Amortización Anticipada en Acciones a entregar alcance el Rendimiento Objetivo.

La fecha en la que tenga lugar dicha amortización anticipada de las Acciones “P” será la “Fecha de Amortización Anticipada”.

En caso en que ocurra la Amortización Anticipada de las Acciones “P”, GACM deberá notificar dicha situación a los Accionistas “P” con 45 días hábiles de anticipación a la Fecha de Amortización Anticipada.

En el caso que GACM no lleve a cabo una Amortización Anticipada de las Acciones “P”, los Accionistas “P” tendrán el derecho de recibir Distribuciones hasta la Fecha de Amortización.

Derechos de Suscripción de la OPI:

En caso que GACM lleve a cabo una OPI dentro de los 2 (dos) años siguientes a:

- (iii) la Fecha de Amortización Anticipada a través de la Opción Amortización en Efectivo; y/o
- (iv) la Fecha de Amortización en caso de Amortización por Rendimiento Objetivo.

Las personas que hayan estado registradas como titulares de las Acciones “P” en el libro de registro de acciones de GACM en dicha Fecha de Amortización (“Accionista Registrado”), tendrán el derecho de suscribir y pagar hasta el 20% de todas las acciones ofrecidas dentro de dicha OPI y al precio resultante de la misma.

El Accionista Registrado no podrá ceder el derecho aquí previsto, en el entendido que si dicho accionista es el Fideicomiso, entonces podrá notificar a GACM los nombres y los porcentajes de los Tenedores de los CBFes para que sean dichos Tenedores quienes puedan ejercer dicho derecho de suscripción en la OPI.

Obligaciones de GACM:

GACM tendrá las siguientes obligaciones de hacer a partir de la fecha de oferta de los CBFes:

- (i) mantener y emplear sus mejores esfuerzos para que su subsidiara AICM mantenga su estructura corporativa;
- (ii) mantener y emplear sus mejores esfuerzos para que su subsidiara AICM mantenga su contabilidad de conformidad con NIIF y el cumplimiento a la Ley de

Contabilidad Gubernamental, de conformidad con los requisitos aplicables a las entidades de la Administración Pública Federal en México;

- (iii) permitir visitas de inspección bajo solicitudes razonables;
- (iv) cumplir y emplear sus mejores esfuerzos para que su subsidiaria AICM cumpla con los términos previstos en las Concesiones;
- (v) cumplir en todos los aspectos materiales con leyes aplicables en materia ambiental;
- (vi) usar los recursos provenientes de la suscripción y pago de las Acciones “P” para la construcción del Nuevo Aeropuerto conforme a su Plan Maestro, y para tal efecto depositar dichos recursos en la cuenta custodia que se mantenga en el Fideicomiso de Construcción;
- (vii) a partir de la fecha en que inicien las Distribuciones, emplear sus mejores esfuerzos para que su subsidiaria AICM pague los Aprovechamientos Presupuestales únicamente una vez que haya cubierto sus costos de operación, sus obligaciones legales (incluyendo el pago de las Distribuciones) y fiscales;
- (viii) no participar en negocios distintos a los permitidos bajo su objeto social y el Curso Ordinario de Negocios; mantener todos aquellos activos necesarios para la construcción, operación y mantenimiento del Nuevo Aeropuerto, incluyendo la Concesión del Nuevo Aeropuerto, y emplear sus mejores esfuerzos a fin de que AICM mantenga todos aquellos activos necesarios para la operación y mantenimiento del Aeropuerto Existente, incluyendo la Concesión del Aeropuerto Existente.

**Terminación
Fideicomiso:**

del

En caso que por cualquier razón se diera por terminado el Fideicomiso, cualquier Acción AICM que al momento de la terminación continúe afecta al Fideicomiso, será automáticamente cancelada.

23. ADMINISTRADORES Y TENEDORES DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES

Consejo de Administración

La administración de GACM esta encomendado a un Consejo de Administración, conformado en todo momento por un mínimo de 7 (siete) y un máximo de 15 (quince) miembros, en el entendido de que el mismo deberá en todo momento estar compuesto por al menos el 25% (veinticinco por ciento) de consejeros independientes. El Fideicomiso tendrá derecho a designar a 2 miembros del Consejo de Administración de GACM. No podrán designarse como miembros del Consejo aquellas personas que tengan algún conflicto de interés con GACM, o sus subsidiarias. Para mayor información sobre la integración, funciones y biografía del Consejo de Administración, consultar la Sección “20. EL NUEVO AEROPUERTO – Consejo de Administración”.

La siguiente tabla muestra los miembros actuales del Consejo de Administración de GACM, sus respectivas posiciones y su afiliación dentro del Gobierno Federal:

Propietario	Año de nombramiento como consejero	Suplente	Año de nombramiento como consejero	Afiliación
Gerardo Ruiz Esparza	2012	Yuriria Mascott Pérez*	2014	SCT
Vacante	N/A	Ardelio Vargas Fosado	2015	Secretaría de Gobernación
Alejandro Sibaja Ríos	2014	Fernando López Moreno Janette Taboada Vega*	2016	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Vacante	N/A	Francisco Covarrubias Gaytán	2015	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Recursos Naturales
Alfonso Flores Ramírez	2014	Vacante	N/A	Secretaría de Turismo
José Salvador Sánchez Estrada	2014	Vanessa María Vázquez Meseguer*	2016	Secretaría de Economía
José Rogelio Garza	2014	Héctor Márquez Solís	2014	Comisión Nacional del Agua
Alejandro Medina Mora Nieto	2015	Vacante	N/A	ASA
Alfonso Sarabia de la Garza	2014	Jorge Nevárez Jacobo	2014	Independiente
Manuela Molina Peralta*	2016			Independiente
Octavio Francisco Pastrana	2016			Independiente
Oscar de Buen Richkarday	2016			Independiente
Sergio Alcocer Martínez de Castro	2016			Independiente

**Corresponden al género femenino.*

En la actualidad, el 83.33% de los miembros del Consejo de Administración son de sexo masculino y el 16.67% son de sexo femenino y el 71.42% de los miembros suplentes del Consejo de Administración de sexo masculino 28.58% son de sexo femenino.

Funcionarios Clave

El Director General de GACM es nombrado por el Consejo de Administración y ocupa su encargo a su discreción. Para mayor información sobre la integración, funciones y biografía del Consejo de Administración, consultar la Sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO – Estructura Organizacional y Funcionarios Clave*”.

Los funcionarios clave de GACM son los siguientes:

Nombre	Puesto	Año de Nombramiento
Federico Patiño Márquez	Director General	2015
Ricardo Dueñas Espriu	Director Corporativo de Finanzas	2015
Raúl González Apaolaza	Director Corporativo de Construcción de Lado Tierra	2014
Enrique Lavín Higuera	Director Corporativo Técnico	2017
Eduardo Fernando Sáenz Viesca	Director Corporativo de Administración	2017
Ricardo Pavel Meza Pozos	Director Corporativo Jurídico	2017
Rolando Vázquez Castellanos	Director Corporativo de Relaciones Institucionales y Programas Sociales	2017

En la actualidad, el 100% de los funcionarios relevantes del Administrador son de sexo masculino.

Actualmente, no existe ningún tipo de parentesco por consanguinidad o afinidad hasta el cuarto grado o civil, incluyendo a sus cónyuges, concubinas o concubenarios, entre los directivos relevantes de GACM.

Participación en otras empresas

La siguiente tabla muestra a los directivos relevantes que actualmente participan como funcionarios clave o administradores (según sea el caso) en las empresas que se mencionan a continuación:

Nombre	Cargo	Empresa	Vínculo con GACM
Gerardo Ruiz Esparza	Presidente del Consejo de Administración	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	Subsidiaria de GACM
Yuriria Mascott Pérez	Presidente Suplente del Consejo de Administración	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	Subsidiarias de GACM
		Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	
Alejandro Sibaja Ríos	Miembro Propietario del Consejo de Administración	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	Subsidiaria de GACM
Fernando López Moreno	Miembro Suplente del Consejo de Administración	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	Subsidiaria de GACM
José Salvador Sánchez Estrada	Miembro Propietario del Consejo de Administración	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	Subsidiaria de GACM
Alfonso Sarabia de la Garza	Miembro Propietario del Consejo de Administración	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	Subsidiaria de GACM
		ASA	Accionista de GACM

Manuela Molina Peralta	Vicepresidente Ejecutivo de Finanzas	Infraestructura Energética Nova, S.A.B. de C.V.	Ninguno
	Socio	Administradora Ictineo Infraestructura, S.A. de C.V.	Ninguno
Octavio Francisco Pastrana Pastrana	Consejero Independiente	Petróleos Mexicanos, S.A. de C.V.	Ninguno
	Consejero Independiente	Coremar, S.A.	Ninguno

Código de Conducta de GACM

El Código de Conducta de GACM fue expedido en cumplimiento del numeral Sexto del Acuerdo que tiene por objeto emitir el Código de Ética de los servidores públicos del Gobierno Federal, las Reglas de Integridad para el ejercicio de la función pública, y los Lineamientos generales para propiciar la integridad de los servidores públicos y para implementar acciones permanentes que favorezcan su comportamiento ético, a través de Comités de Ética y Prevención de Conflictos de Interés, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de agosto de 2015; y su reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de septiembre de 2016, por lo cual, su observancia y cumplimiento resulta obligatoria para las y los servidores públicos de esta entidad, independientemente de su nivel jerárquico.

El Código de Conducta incluye los principios constitucionales de legalidad, honradez, lealtad imparcialidad y eficiencia, así como los valores de interés público, respeto, respeto a los derechos humanos, igualdad y no discriminación, equidad de género, entorno cultural y ecológico, integridad, cooperación, liderazgo, transparencia y rendición de cuentas. Adicionalmente, señala como valores complementarios el profesionalismo competente, la integridad, la imparcialidad y objetividad y, por último, la transparencia. El Código de Conducta también contiene reglas de integridad para el ejercicio de la función pública aplicables a GACM, relacionadas con la actuación pública, la información pública, contrataciones públicas, licencias, permisos, autorizaciones y concesiones, el control interno, el desempeño permanente con integridad, la cooperación con integridad, el comportamiento digno, las actividades relacionadas con quienes desempeñan funciones dentro de GACM y estándares de integridad para evitar conflictos de interés.

Por último, el Código de Conducta de GACM establece un procedimiento para presentar denuncias ante el Comité de Ética y Prevención de Conflictos de GACM, así como medidas de protección a la víctima, y señala las sanciones aplicables.

Política de Inclusión Laboral de GACM.

A la fecha, GACM no cuenta con política o programa específico alguno que impulse la inclusión laboral sin distinción de sexo en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados.

Integración del Comité Técnico

Inicialmente, el Comité Técnico estará integrado por las personas físicas que se listan a continuación y el nombramiento de las mismas permanecerá en pleno vigor y efecto hasta entonces

no hubieren sido revocados de su. Para mayor información sobre la integración y funciones del Comité Técnico, consultar la Sección “21. EL FIDEICOMISO - Comité Técnico”.

A continuación se incluyen los miembros iniciales del Comité Técnico, así como su currículum vitae:

PERSONA	CARGO	SEXO
Federico Patiño Márquez	Miembro	Masculino
Ricardo Dueñas	Miembro	Masculino
Ricardo Pavel Meza	Miembro	Masculino
Eugenio Mendoza Guevara	Miembro	Masculino
Antonio Hugo Franck Cabrera	Independiente	Masculino
Leopoldo Eduardo Burillo Eguialis	Independiente	Masculino
Marcelo Armando Guajardo Vizcaya	Independiente	Masculino
Steven Saide	Independiente	Masculino
Herbert Bettinger Barrios	Independiente	Masculino

Miembros

Federico Patiño Márquez, Presidente del Comité Técnico. Su trayectoria ha sido enfocada fundamentalmente en el sector financiero. En el periodo de 1980 a marzo de 2008, ocupó diversos cargos en Nacional Financiera, tales como: Director General Adjunto de Crédito, Director General Adjunto Financiero, Director General Adjunto de Fomento y de Director General Adjunto de Banca de Inversión, entre otros. Responsable de la creación de la Corporación Mexicana de Inversiones de Capital (CMIC) el cual es un fondo de fondos de capital privado creado a mediados del 2006, por la banca de desarrollo mexicana, que invierte en fondos de capital privado que tienen como principal objetivo invertir en empresas mexicanas. Coordinador en la colocación de los grupos aeroportuarios en el mercado de valores; responsable del financiamiento de la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, así como de la desincorporación del primer paquete carretero del FARAC por un monto de \$44,000 mdp. En 2008, fue comisionado para crear el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), es designado Director de Banca de Inversión de BANOBRAS y Delegado Fiduciario de este fideicomiso, siendo responsable de la estructuración financiera de las Asociaciones Público Privadas en Infraestructura hasta febrero del 2013. Actualmente es el Director General de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, encargado de financiar, construir y operar el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Ricardo Dueñas Miembro del Comité Técnico. Es licenciado en economía del ITAM, y tiene una Maestría en Administración de Negocios (MBA) de Harvard Business School y una Maestría en Administración Pública (MPA) de Harvard Kennedy School. En 2004 fue galardonado con el Premio Nacional de Economía del IMEF. Ha sido el Director Corporativo de Finanzas de GACM desde 2015. Ha sido asesor en proyectos de infraestructura en la SCT de 2012 a 2015. Trabajó para el equipo de Banca de Inversión con enfoque en Mercados Emergentes de J.P. Morgan en Londres de 2007 a 2011, durante 2006 trabajó en un fondo de cobertura en Nueva York y en 2005 fue asesor para la Representación Mexicana de la OCDE en París, de 2002 a 2004 trabajó como analista en Banco de México. Ha sido catedrático en el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM).

Ricardo Pavel Meza, Miembro del Comité Técnico. Es Licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Baja California y cuenta con estudios en: (i) Derecho Procesal Constitucional por la Universidad Panamericana (Maestría), (ii) Justicia Constitucional por la Universidad de Castilla La Mancha Toledo, España (Especialidad), (iii) Amparo por la Universidad Panamericana (Especialidad), (iv) Argumentación Jurídica por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (Diplomado), (v) Derecho Judicial por la Universidad Panamericana y Universidad Austriaca en coordinación con el Colegio Nacional de Magistrados de Circuito y Jueces de Distrito del Poder Judicial de la Federación, Ciudad de México y Buenos Aires (Diplomado), y (vi) La Reforma Constitucional en Derechos Humanos por la Escuela Libre de Derecho (Diplomado). Comenzó su carrera como abogado en el Despacho Jurídico “Krasovsky Asociados, S.C.” para después incorporarse en 2004 al sector público. Cuenta con más de 10 años de experiencia en el sector público, y actualmente se desempeña como Director Corporativo Jurídico en Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, adscrito al Poder Ejecutivo Federal.

Eugenio Mendoza Guevara, Miembro Independiente del Comité Técnico. Es Licenciado en Contaduría por la Universidad Iberoamericana y cuenta con estudios en materia de Administración de Negocios por la Universidad de Boston College. Eugenio Mendoza cuenta con más de 30 años de experiencia en asesoría financiera y obtención de financiamientos de capital y deuda para entes sub-soberanos, clientes corporativos y proyectos estructurados. Comenzó su carrera con Citibank en México participando en financiamientos de exportación. Actualmente es socio de LCA Prestadora de Servicios S. de R.L. donde ha liderado proyectos de estructuración de financiamientos de largo plazo y actividades de banca de inversión para proyectos como el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, Periférico de Monterrey, venta de activos carreteros de ICA, licitaciones en México para carreteras y plantas de generación de energía, autopista Perote-Xalapa, libramiento de La Piedad y Carretera Río Verde-Ciudad Valles, Carretera Monterrey-Salttillo, Autopista Monterrey-Cadereyta, y Central hidroeléctrica, entre muchos otros proyectos a lo largo de su carrera.

Miembros Independientes

Antonio Hugo Franck Cabrera, Miembro Independiente del Comité Técnico. Es Licenciado en Derecho por la Universidad Iberoamericana y cuenta con estudios en materia de derecho por la Universidad de Houston. Antonio Franck enfoca su práctica en derecho corporativo, financiero y mercado de valores asistiendo a empresas en México y en el extranjero. También cuenta con experiencia para estructurar y negociar operaciones de fusiones y adquisiciones, y asociaciones

estratégicas. Tiene 40 años de experiencia trabajando con clientes en los Estados Unidos de América y en todo el mundo. Previo a su integración a Jones Day en 2014, participó en una amplia variedad de asuntos legales, incluyendo la estructura y financiamiento de proyectos de energía eléctrica tales como Gasoducto de Chihuahua Samalayuca y Mérida III, participó en la constitución de Banco Finterra, Banco Azteca, Banco Multiva y BanCoppel entre otras instituciones financieras incluyendo sofoles; fue miembro de un panel arbitral del ICC en un proceso para resolver las diferencias entre una compañía mexicana y otra norteamericana, y actuó como asesor legal del Grupo de Bancos que asesoraron al gobierno de México durante la Reestructura de la Deuda Pública de 1982 a 1992. Ha sido catedrático en Derecho Mercantil y Deontología Jurídica en la Universidad Iberoamericana, así como en la Escuela Libre de Derecho. Ha actuado como miembro del Consejo de Administración de varias compañías incluyendo Farmacias del Ahorro, Grupo Coppel, Mexicana de Cananea, Sears Roebuck de México y Grupo Financiero IXE, entre otras. Es Presidente del Comité Legislativo de Análisis del Consejo Coordinador Empresarial y miembro de la Comisión de Honor y Justicia de la Barra Mexicana de Abogados. Es miembro del Comité de Mejores Prácticas Corporativas, quienes tienen a su cargo la revisión, elaboración y actualización del Código de Mejores Prácticas Corporativas.

Leopoldo Eduardo Burillo Eguialis. El señor Burillo cuenta con más de 27 años de experiencia en banca de inversión, financiamiento estructurado, banca corporativa, reestructuraciones financieras y colocaciones públicas y privadas de deuda y capital. Ha asesorado a múltiples compañías, tanto locales, como internacionales, entre otras, se encuentran Pinebridge Investments, Grupo Pegaso, SURA, Neology, Deutsche Bank, HSBC, Media Products, CI Banco, Arcelor Mittal, Afore XXI, Prudential Financial, Alta Growth Capital, Henkel KGaA, Nacional Financiera, Banobras, Lockheed Martin, General Electric, General Motors Electro-Motive Division, Grupo ICA, Mexichem y Corporación Scribe. Actualmente el señor Burillo es socio director de Fimecap S.A. de C.V. y ocupó anteriormente el cargo de Managing Director, Head of Corporate Finance/M&A para The Royal Bank of Scotland en México. Fue Head of Client Coverage para ABN AMRO México y Socio Director en Serfícor S.A. de C.V. El señor Burillo ha participado en los consejos de las siguientes empresas: Afore XXI, Car Mart (subsidiaria de Lo-Jack Corporation), Alta Growth Capital, International Network of M&A Partners, Association of International Corporate Advisors y Club de Golf Chapultepec.

Marcelo Armando Guajardo Vizcaya, Miembro Independiente del Comité Técnico. Es Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico de Monterrey y cuenta con un MBA con especialidad en Finanzas por el Instituto Tecnológico de Monterrey. Marcelo Guajardo cuenta con una experiencia acumulada en el Sistema Financiero Mexicano durante 33 años y los últimos tres años como desarrollador inmobiliario. Su visión y experiencia orientada a resultados en la administración integral de áreas y equipos de trabajo. Tiene un amplio conocimiento en la estructuración y otorgamiento de crédito a empresas con un rol activo en comités de crédito, manejo de fuerzas de venta en la banca empresarial, comercial, patrimonial y privada y de consumo, administración de canales de venta, control del gasto, cartera vencida, estrategias de venta y criterios de rentabilidad entre otros. Actualmente es socio de Desarrollos inmobiliarios, armado de proyectos, construcción y comercialización en Grupo Habitable Camart, S.A. de C.V.

Steven Elías Saide Azar, Su trayectoria profesional, se ha centrado tanto en el sector financiero, como en el industrial y de servicios, destacándose como Director General en Banco ABC Capital, Director General Adjunto de Administración en el Banco Nacional de Comercio Exterior, en Nacional Financiera, en el Grupo Financiero Bancomer y en Casa de Bolsa Vector, Director de Proyectos de Diversificación de Grupo Pulsar, así como Consultor de Empresas, con enfoque en Modelos de Transformación, Reingeniería y Rediseño de Procesos. Ha sido expositor en diversos foros nacionales e internacionales en materias de planeación, calidad, transformación de organizaciones y desarrollo humano. Entre sus principales logros se encuentran el haber dirigido los procesos de orientación estratégica, transformación y eficientización operativa, impulsado la consecución de sus metas con un enfoque de mercado orientado al cliente, en diversas instituciones tanto públicas como privadas. Como Director General de ABC Capital logró impulsar la operación creciendo en más del 50% la colocación de créditos, así como un incremento significativo en la captación, contando con líneas de crédito que permitieran mejorar el margen y que conjuntamente con reducción del gasto iniciar la generación de utilidades. Coordinó en 1995 el programa de deudores de la banca por parte de la Asociación de Banqueros de México, logrando el cumplimiento de la meta de solución en más del 90% así como una mejora substancial de la percepción del sistema bancario. Es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), con Maestría en Administración por la misma institución, igualmente tiene estudios completos de Maestría en Economía por la Universidad Autónoma de Nuevo León. Actualmente funge como consejero y consultor de empresas.

Herbert Bettinger Barrios, Miembro Independiente del Comité Técnico. Es Licenciado en Derecho por la Universidad Anáhuac y cuenta con: (i) Especialidad en Finanzas Públicas por la Universidad Nacional Autónoma de México, (ii) Maestría en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, (iii) Alta Dirección de Empresas en el Instituto Panamericano, (iv) Especialidad en Amparo por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, (v) International Tax Program por la Universidad de Harvard, (vi) Especialización en Doble Imposición Internacional y en Integración Empresarial por la Universidad del Sur de California, y (vii) Doctorado en Finanzas Públicas por la Universidad del Sur de California. Ha sido catedrático en Derecho Fiscal en la Universidad Anáhuac, así como en Instituto Tecnológico Autónomo de México. Su desarrollo profesional ha sido tanto en el sector público como privado; actualmente es Socio Director de Bettinger Asesores, S. C.

En la actualidad, el 100% de los miembros propietarios del Comité Técnico son de sexo masculino y el 100% de los miembros suplentes son de sexo masculino.

Actualmente el Comité Técnico no cuenta con un código o políticas que rijan la conducta o comportamiento de sus miembros.

Comité de Conflictos

Inicialmente, el Comité de Conflictos estará integrado por 3 (tres) miembros independientes, y su nombramiento de las mismas permanecerá en pleno vigor y efecto hasta entonces no hubieren sido revocados de su cargo conforme a los términos de la Sección 4.3. del Contrato de Fideicomiso.

Dentro de las facultades del Comité de Conflictos se encuentran las siguientes:

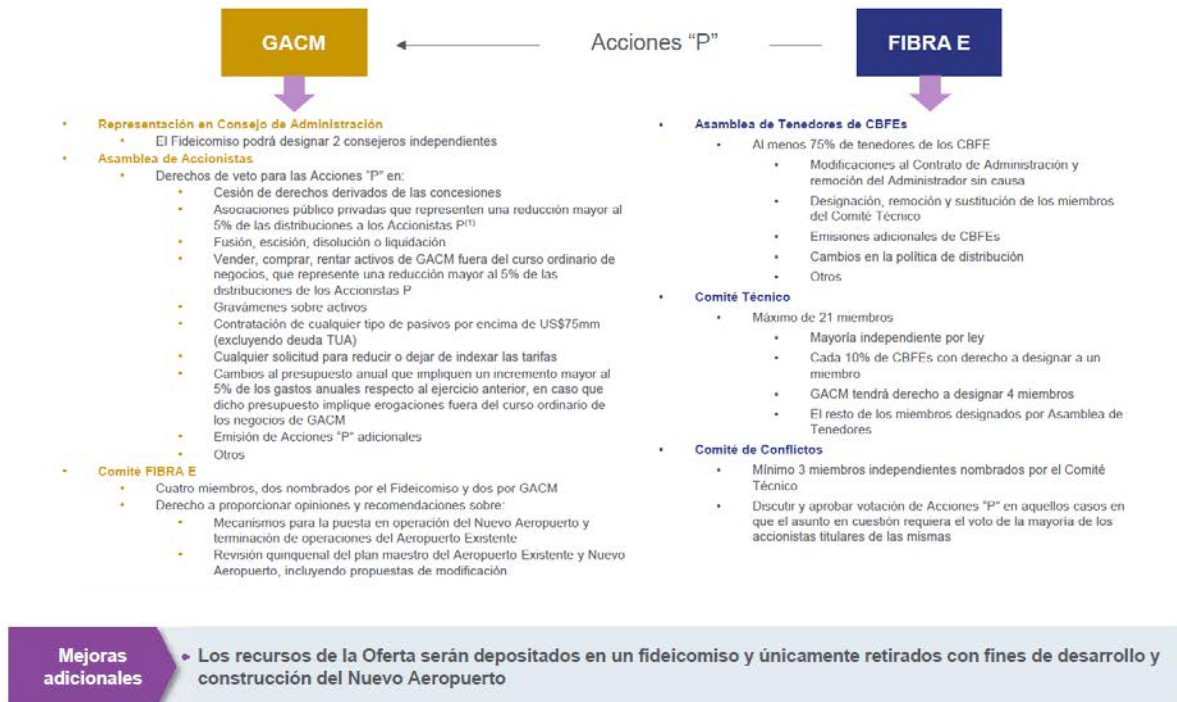
1. Discutir y, en su caso, aprobar inversiones, adquisiciones u operaciones del Fideicomiso que pretendan realizarse con Personas que se ubiquen en al menos uno de los dos supuestos siguientes: (1) que dichas Personas sean Personas Relacionadas del Administrador, del Fideicomitente, y/o de cualquier Sociedad Elegible; o (2) que representen un conflicto de interés;
2. Discutir y, en su caso, aprobar (1) la designación de miembros que el Fideicomiso tenga derecho a nombrar en cualquier comité o subcomité de alguna Sociedad Elegible, y (2) el sentido en que el Fiduciario ejercerá directamente los Derechos de Voto inherentes a las Acciones “P” y a las Acciones AICM, en aquellos casos en que el asunto en cuestión requiera, en términos de los estatutos de GACM, de AICM y/o del Acta de Emisión que aprobó la emisión de dichas acciones, el voto de la mayoría de los accionistas titulares de las mismas; y
3. Discutir y, en su caso, aprobar la recomendación a la Asamblea de Tenedores para llevar a cabo la remoción del Administrador.

El Comité de Conflictos estará integrado por las personas siguientes:

Comité de Conflictos
Antonio Hugo Franck Cabrera
Steven Elías Saide Azar*
Herbert Bettinger Barrios

**Experto Financiero*

Para mayor información sobre la integración y funciones del Comité de Conflictos, consultar la Sección “21. EL FIDEICOMISO - Comités del Fideicomiso” de este Prospecto.



Política de Inclusión Laboral.

A la fecha, la Emisora no cuenta con política o programa específico alguno que impulse la inclusión laboral sin distinción de sexo en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados.

24. ACERCA DE LAS FIBRAS

Las FIBRAS son fideicomisos mexicanos que actúan como vehículos de inversión dedicados a la construcción y adquisición de inmuebles que son destinados al arrendamiento o a la adquisición del derecho a percibir el ingreso por concepto de renta derivado del arrendamiento de tales bienes inmuebles, así como el otorgamiento de financiamiento para dicho propósito utilizando como garantía los inmuebles. Estos instrumentos surgen bajo el marco de la LISR en 2004 y pueden ser celebrados tanto por personas físicas o personas morales. La estructura jurídica de una FIBRA se encuentra en (i) diversas disposiciones de carácter fiscal en México (incluyendo la RMF); (ii) reglamentos operativos, comerciales y de otro tipo; y (iii) el régimen de inversión de las Administradoras de Fondos para el Retiro (AFORES), permitiendo la inversión de éstas en las FIBRAS.

La aceptación en el mercado de este tipo de instrumentos ha sido creciente desde su aparición y ahora han evolucionado en instrumentos más sofisticados para lo cual se ha robustecido el marco normativo.

Producto de la evolución de las FIBRAS, es que, en septiembre de 2015, el Gobierno Federal anunció la creación de instrumentos financieros para la captación de flujos de capital de forma ágil, eficaz y transparente en proyectos de infraestructura, incluyendo el sector energético.

Uno de dichos instrumentos es la Fibra-E, el cual constituye un vehículo de inversión que permite monetizar activos con flujos de efectivo estables y predecibles, bajo un régimen fiscal transparente que reduce los niveles impositivos y permite mayores distribuciones

De acuerdo con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E:

- Por lo menos el 70% del patrimonio de la Fibra-E deberá estar invertido en acciones de Sociedades Elegibles.
- Por lo menos el 90% de los ingresos de las Sociedades Elegibles deberá provenir de las actividades exclusivas.
- El Fiduciario está obligado a distribuir por lo menos una vez al año y a más tardar el 15 de marzo, al menos el 95% del resultado fiscal del Fideicomiso, del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate, de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

Principales características de la Fibra E.

1. **Transparencia fiscal.** La Fibra-E y las Sociedades Elegibles serán transparentes para efectos fiscales.
2. **Beneficios fiscales en el mercado secundario.** Este beneficio es exclusivo para personas físicas residentes en México, residentes en el extranjero sin establecimiento permanente en el país y fondos de pensiones mexicanos (SIEFORES) y extranjeros que participen en el mercado secundario a través de operaciones realizadas en una bolsa de valores. Las personas morales residentes en México que tributan conforme al Título II de la LISR no están exentas.

3. **Fibra-E no está regulada principalmente en Ley.** La regulación del instrumento no está contenida en la LISR, como en el caso de las FIBRAs, sino principalmente en la RMF que emite el SAT.
4. **Competencia potencial por recursos de mercado.** La regulación permite la participación de una amplia gama de activos que deriven sus ingresos de “actividades exclusivas”:
 - a. Aquéllas previstas por la Ley de Hidrocarburos (excepto exploración y explotación de hidrocarburos y gasolinerías).
 - b. Tratamiento, mezclado, procesamiento, conversión y transporte de petróleo o gas natural; al igual que el transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos.
 - c. Generación, transmisión y distribución de energía eléctrica.
 - d. Proyectos de inversión en infraestructura (concesiones, contratos de prestación de servicios, esquemas público - privados), en operación y cuya vigencia restante sea igual o mayor a siete años, en cualquiera de los siguientes rubros: (i) caminos, carreteras, vías férreas y puentes, (ii) sistemas de transportación urbana e interurbana, (iii) puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias, (iv) aeródromos civiles, excluyendo los de servicio particular, (v) crecimiento de la red troncal de telecomunicaciones, (vi) seguridad pública y readaptación social, y (vii) agua potable, drenaje, alcantarillado y tratamiento de aguas residuales.
 - e. Actividades de administración de una Fibra-E.
5. **Diferimiento de ganancias de capital.** Facultad para los promotores o “*sponsors*” de diferir el reconocimiento de la ganancia derivada de la enajenación de acciones de las Sociedades Elegibles a cambio de CBFES de la Fibra-E. Este diferimiento será gradualmente reconocido con actualización a una tasa de 15% anual.
6. **Gobierno corporativo con mayoría independiente.** El Comité Técnico de la Fibra-E deberá estar compuesto como máximo por 21 miembros, de los cuales la mayoría debe ser independiente.
7. **Pocos promotores privados.** La mayor parte de los activos que califican son propiedad de entidades del sector público (estatal, federal y empresas productivas del Estado), quienes no son jugadores reconocidos en los mercados de capitales, aunque sí en los de deuda.

Principales diferencias con los MLP (Master Limited Partnerships).

	Fibra E	MLP
Forma legal	Es un fideicomiso.	Es una sociedad limitada (<i>limited partnership</i>) regida por la ley del Estado correspondiente de los Estados Unidos de América.

	Existe un contrato entre el Fiduciario y el administrador.	Es para activos en el extranjero, sociedades limitadas o sociedades de responsabilidad limitada bajo la ley de las Islas Marshall u otra jurisdicción distinta de la de los Estados Unidos de América.
	Es administrado por el Administrador.	Administrada por un socio general (<i>general partner</i>).
Ingresos requeridos	Por lo menos el 90% de los ingresos brutos deben provenir de actividades exclusivas.	- Por lo menos el 90% de los ingresos brutos anuales deben provenir de determinadas fuentes calificadas, generalmente de compañías de recursos naturales. <i>Midstream</i> (recolección, ductos de transmisión, almacenaje, compresión); exploración petrolera y de gas; minería; refinería; distribución mayorista de combustible.
Activos requeridos	Anualmente, no más del 25% del valor contable de sus activos no monetarios podrán ser activos nuevos.	N/A
Inversiones requeridas	Por lo menos el 70% del patrimonio del fideicomiso se invierte en acciones de las sociedades elegibles (las cantidades en numerario pueden ser invertidas en valores gubernamentales o en acciones de fondos de inversión e instrumentos de deuda, o en cualquier otro valor permitido por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E).	N/A
Distribuciones	Al menos el 95% del resultado fiscal del fideicomiso del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate se debe distribuir a los Tenedores de los CBFES (similar a las <i>REITs</i> en Estados Unidos de América y las fibras en México).	- No hay ningún requerimiento legal para distribuir efectivo. - Las MLP distribuyen trimestralmente todo el efectivo disponible de las operaciones no exclusivas. El socio general (<i>general partner</i>) tiene una amplia facultad discrecional de reserva.

	• La distribución del reembolso de capital está exenta de impuestos.	• Realiza distribuciones trimestrales a los tenedores de unidades. En el mercado se espera un aumento constante de las cantidades. El socio general (<i>general partner</i>) puede disminuir o suspender las distribuciones.
Órgano de gobierno	• El comité técnico vigila al administrador y decide en materia de conflictos de interés. • Máximo 21 miembros. • El administrador se encarga de la administración del fideicomiso.	• El consejo de administración del socio general (<i>general partner</i>). • No hay un número máximo de miembros, el mínimo es de 3.
Mayoría de miembros independientes	• Requerida.	• No es un requerimiento bajo las reglas de los principales mercados de valores de los Estados Unidos de América.
Impuestos al nivel de sociedad	• No se pagan impuestos al nivel de sociedad (Fibra E y sociedades elegibles).	• No se pagan impuestos al nivel de sociedad (MLP).
Impuestos a Inversionistas	• En general, la distribución del ingreso neto gravable a los inversionistas está sujeta al impuesto sobre la renta. Las distribuciones en exceso del resultado fiscal por parte del fideicomiso deberán considerarse como reembolsos de capital hasta por el saldo de la CUCA y no están sujetas al impuesto sobre la renta. Este reembolso de capital reduce la base gravable del inversionista en los CBFes. • Las ganancias de capital obtenidas por la disposición de los CBFes están exentas del impuesto sobre la renta si se venden en mercados de valores reconocidos (según lo dispuesto por las fracciones I y II del artículo 16-C del Código Fiscal de la Federación) y el cesionario es una persona física residente en México o no residente en México.	• En general, los inversionistas están sujetos al impuesto sobre la renta federal de Estados Unidos de América en la distribución de los ingresos netos. Las distribuciones de MLP que exceden los ingresos netos de la sociedad se consideran reembolso de capital. Este reembolso de capital reduce la base gravable del propietario a unidades de MLP.

25. OPERACIONES DE CONSTITUCIÓN Y ESTRUCTURA

Operaciones de Constitución

Previo a la realización de la Oferta y a efecto de implementar la adquisición por parte del Fideicomiso de las acciones representativas del capital social de GACM, se realizarán diversas operaciones a nivel corporativo en GACM y AICM, según se describen a continuación (conjuntamente, las “Operaciones de Constitución”). Las Operaciones de Constitución, están sujetas a la condición de que se lleve a cabo el cruce de los CBFes en la BMV en la Fecha de Registro.

Reforma de Estatutos y Aumento de Capital Social.

La asamblea general extraordinaria de accionistas de cada uno de los Concesionarios aprobó una reforma a sus respectivos estatutos sociales para que los mismos reúnan los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E. Adicionalmente GACM aumentó la porción variable de su capital social en la cantidad de \$19,584,547,735.00 (diecinueve mil quinientos ochenta y cuatro millones quinientos cuarenta y siete mil setecientos treinta y cinco pesos 00/100 M.N.) a través de la emisión de 19,584,547,735 (diecinueve mil quinientas ochenta y cuatro millones quinientas cuarenta y siete mil setecientos treinta y cinco) Acciones “P” representativas del 20% de su capital social las cuales serán ofrecidas para suscripción y pago al Fideicomiso con una prima por suscripción que será determinada en función del total de recursos netos finales que se obtengan de la Oferta Global una vez ejercidas la Opción de Sobreasignación y deducida la totalidad de los Gastos de Emisión y dotación de la Cuenta de Gastos e Inversiones, misma que se estima será de aproximadamente \$9,662,530,330.14.

Participación en el Capital Social de GACM

Como resultado de las Operaciones de Constitución y la suscripción del Fideicomiso de las Acciones “P” representativas del capital social de GACM, la estructura de capital social de GACM una vez llevada a cabo la Oferta será la siguiente:

Estructura de capital social de GACM

ACCIONISTAS	NÚMERO DE ACCIONES			TOTAL	PORCENTAJE
	Capital Fijo Serie A Clase I	Capital Variable Clase II			
		Serie A	Serie P		
Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes R.F.C.: SCT 850104-819	65'576,513	78,272,614,426	-	78,338,190,939	79.9999999987%
Aeropuertos y Servicios Auxiliares (Organismo Público Descentralizado)	1	-	-	1	0.0000000013%

R.F.C.: ASA 650610-2U9					
Fideicomiso (Fibra-E)			19,584,547,735	19,584,547,735	20%
SUBTOTAL	65'576,514	97,857,162,161			
TOTAL	97,922,738,675				100%

26. FIDEICOMITENTE O PROMOTOR DE LAS SOCIEDADES O PROYECTOS

Historia y desarrollo del Fideicomitente o Promotor de las Sociedades o Proyectos

El Fideicomitente es Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, sociedad constituida de acuerdo a las leyes de México.

Toda vez que el Fideicomitente únicamente participa en la constitución del Contrato de Fideicomiso, a continuación, se incluye información relacionada con la descripción del negocio de GACM, como empresa de participación estatal mayoritaria y concesionaria de la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

Descripción del negocio

La descripción general del negocio de GACM quedó relacionada en la sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO - Descripción de GACM*”. Para información detallada en relación con este asunto se sugiere al lector consultar la referida sección.

Actividad principal

La descripción sobre la actividad principal de GACM quedó relacionada en la sección “18. *EL MARCO REGULATORIO MEXICANO*” y 20. *EL NUEVO AEROPUERTO - Descripción de GACM*. Para información detallada en relación con este asunto se sugiere al lector consultar la referida sección.

Patentes, licencias, marcas comerciales

Para mayor información respecto a la actividad principal de GACM consultar la sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO - Descripción de GACM*”

Principales clientes.

La información relacionada con los principales clientes de GACM quedó relacionada en la sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO*”, para información detallada en relación con este tema se sugiere consultar dicho apartado.

Legislación aplicable y régimen fiscal.

La información relacionada con la legislación aplicable y el régimen fiscal de GACM quedó relacionada en la sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO*” para información detallada en relación con este tema se sugiere consultar dicho apartado.

Recursos humanos.

La información relacionada con los recursos humanos de GACM quedó relacionada en la sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO*” para información detallada en relación con este tema se sugiere consultar dicho apartado.

Desempeño ambiental.

La información relacionada con el desempeño ambiental de GACM quedó relacionada en la sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO*” para información detallada en relación con este tema se sugiere consultar dicho apartado.

Información de mercado y competencia.

La información relacionada con el mercado y la competencia de GACM quedó relacionada en la sección “18. *MÉXICO Y LA INDUSTRIA AERONÁUTICA*” y 20. *EL NUEVO AEROPUERTO*” para información detallada en relación con este tema se sugiere consultar dicho apartado.

Accionistas.

La información relacionada con los actuales accionistas de GACM quedó relacionada en la sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO*” para información detallada en relación con este tema se sugiere consultar dicho apartado.

Consejo de Administración.

La información relacionada con Consejo de Administración de GACM quedó relacionada en la sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO*” para información detallada en relación con este tema se sugiere consultar dicho apartado.

Dividendos.

La información relacionada con el desempeño ambiental de GACM quedó relacionada en la sección “14. *POLÍTICAS DE DISTRIBUCIÓN - Política de distribución de GACM y AICM*” para información detallada en relación con este tema se sugiere consultar dicho apartado.

Procesos judiciales, administrativos o arbitrales.

La información relacionada con los procesos judiciales, administrativos o arbitrales de GACM quedó relacionada en la sección “20. *EL NUEVO AEROPUERTO*” para información detallada en relación con este tema se sugiere consultar dicho apartado.

27. ADMINISTRACIÓN

Administrador

El Administrador, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. es una entidad de participación estatal mayoritaria con personalidad jurídica y patrimonio propio constituida conforme a las leyes de México, según consta en la escritura pública número 44,337 de fecha 28 de mayo de 1998, otorgada ante la fe del licenciado Emiliano Zubiría Maqueo, Notario Público número 25 de la Ciudad de México, y cuyo primer testimonio quedó debidamente inscrito en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México bajo el Folio Mercantil número 238,575.

Obligaciones y Responsabilidades

El Administrador estará autorizado, en términos generales, para llevar a cabo los fines y conducir las actividades del Fideicomiso, directamente o a través de instrucciones al Fiduciario, salvo en las materias expresamente reservadas al Comité Técnico o a la Asamblea de Tenedores. Con el fin de cumplir con sus responsabilidades de conformidad con el Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración, podrá delegar o asignar algunos de sus derechos u obligaciones a cualquier persona en la forma y en los términos que estime convenientes, en el entendido que dicha asignación o delegación no limitará sus obligaciones o lo liberará de sus responsabilidades establecidas en el Contrato de Administración o cualquier otro Documento de la Emisión.

Contenido y periodicidad de los informes

Conforme al Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración, el Administrador durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, deberá preparar y entregar los siguientes reportes:

a) Reporte Trimestral

El Administrador deberá preparar y entregar al Fiduciario, al Representante Común, al Auditor Externo, al Comité Técnico, a la CNBV, a la BMV a través del STIV-2 y al público inversionista a través de Emisnet, un reporte trimestral (cada uno, un “Reporte Trimestral”), que deberá contener los estados financieros trimestrales internos del Fideicomiso para el trimestre respectivo, así como incluir la información económica, contable y administrativa requerida conforme a la Circular Única y a los formatos electrónicos de la BMV, según aplique, y que muestre de manera comparativa las cifras del trimestre respectivo con aquellas del trimestre inmediato anterior, de conformidad con las reglas contables aplicables. El Fiduciario deberá proporcionar al Representante Común, a los miembros del Comité Técnico, a la CNBV a través del STIV-2, a la BMV y al público inversionista, a través de Emisnet o en su caso a través de Emisnet, cada Reporte Trimestral en la misma fecha en que entregue los estados financieros trimestrales internos de conformidad con la Sección 11.2(c) del Contrato de Fideicomiso y de conformidad con lo establecido en la Circular Única.

b) Reporte Anual

A más tardar el 30 de abril de cada año calendario durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, el Administrador preparará y entregará al Fiduciario, al Representante Común, al Auditor Externo, al Comité Técnico, a la CNBV, a la BMV y al público inversionista un reporte anual (el “Reporte

Anual”) en los términos del Anexo N Bis 4 de la Circular Única; en el entendido, que dicho Reporte Anual deberá incluir los estados financieros anuales auditados del Fideicomiso y de GACM consolidados.

c) Reporte de Distribuciones

Dentro de los 10 Días Hábiles posteriores a que los Tenedores por conducto del Representante Común o el mismo Representante Común lo soliciten, el Administrador deberá presentar un reporte que deberá ser presentado al Representante Común, respecto las posibles inconsistencias que pudiera haber identificado, entre los montos efectivamente distribuidos y aquellos que debieron de haber sido distribuidos a los Tenedores de los CBFes, de conformidad con la Sección 9.2 y la Sección 9.3 del Contrato de Fideicomiso.

d) Otras Obligaciones de Reporte e Información

En adición a lo anterior, el Fiduciario, conforme a las instrucciones del Administrador, deberá cumplir con todas las demás obligaciones de obtener, reportar y proporcionar información aplicable al Fideicomiso, a GACM y al resto de las Sociedades Elegibles, según corresponda, de conformidad con el Título Cuarto y Quinto de la Circular Única..

Estándar de desempeño y diligencia respecto del Fideicomiso

El Administrador, en todo momento, deberá desempeñar sus funciones y deberes de forma diligente, actuando de buena fe y en el mejor interés del Fideicomiso y los Tenedores, para lo cual, deberá cumplir en todo momento con los deberes de lealtad y diligencia contenidos en los artículos 30 al 37 de la LMV en lo que resulte aplicable al Fideicomiso y a GACM, en cada caso, según dichos deberes sean restringidos o modificados de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración.

Causales de remoción y procedimiento de sustitución del Administrador

Durante la vigencia del Fideicomiso, el Administrador podrá ser removido de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso, previa aprobación de la Asamblea de Tenedores, en la cual se requerirá, en primera o ulterior convocatoria, de la presencia y voto favorable de los Tenedores que representen al menos el 66% de los CBFes en circulación, cuando se actualice cualquiera de las causales de remoción siguientes y dicha circunstancia haya sido determinada por resolución judicial que haya causado ejecutoria:

- A. Omisión en la rendición de cuentas de su gestión;
- B. Por dolo, negligencia o culpa grave en su actuación;
- C. Por omisión en la realización de las distribuciones convenidas;
- D. Por incumplimientos graves a sus obligaciones contractuales o legales;
- E. Cualquier otra que contemple el Contrato de Administración que se tenga celebrado con el Administrador.

Asimismo, el Administrador podrá ser removido sin que sea necesario que se actualice alguna de las causales establecidas en el párrafo anterior, previa aprobación de la Asamblea de Tenedores, en la cual se requerirá, en primera o ulterior convocatoria, de la presencia y voto favorable de los Tenedores que representen al menos el 75% de los CBFES en circulación.

Procedimiento de Remoción con Causa

- A. Durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, ante el incumplimiento por parte del Administrador de las obligaciones a que hacen referencia los incisos (b)(i) y/o (ii) de la cláusula 7.1 del Contrato de Administración, cualquier Tenedor, el Fiduciario o el Representante Común, podrán entregar una notificación por escrito al Administrador con copia al Fiduciario y al Representante Común, según corresponda, en la que: (1) se notifique el incumplimiento incurrido por el Administrador haciendo referencia al inciso b (i) y/o (ii) anterior, según corresponda, así como la evidencia que respalde dicho argumento; y (2) se adjunte las constancias de depósito que expida el Indeval para efectos de acreditar su calidad de Tenedor en caso que dicha notificación sea presentada por un Tenedor (la “Notificación de Causa”).
- B. Ante la recepción de una Notificación de Causa, el Administrador contará con un plazo de 90 (Noventa) días naturales para subsanar y/o acreditar el cumplimiento de las obligaciones cuyo incumplimiento se alega en la Notificación de Causa (el “Periodo de Cura”). El Administrador deberá, dentro del Periodo de Cura, presentar al Tenedor respectivo, en su caso, al Fiduciario y al Representante Común, según corresponda, la evidencia que haga constar que se subsanó el incumplimiento que se alegó en la Notificación de Causa respectiva.
- C. En caso de que el Administrador no subsane o no compruebe el cumplimiento de la obligación cuyo incumplimiento se alegó en la Notificación de Causa dentro del Periodo de Cura, el Fiduciario deberá publicar un “evento relevante” a través de Emisnet y hacer del conocimiento de la CNBV dicho suceso a través del STIV-2 en el que se divulgue la determinación de la existencia de una Causa, y se procederá a convocar a una Asamblea de Tenedores que discuta, y en su caso apruebe la remoción del Administrador en los términos del Contrato de Fideicomiso.

Régimen de Responsabilidad

Responsabilidad Laboral. No existe ningún tipo de relación laboral directa o indirectamente entre el Administrador (y los empleados del Administrador) y el Fiduciario y, por tanto, el Fiduciario no será considerado como patrón directo o indirecto o patrón sustituto de los empleados del Administrador o sus Afiliadas en relación con cualesquier asuntos relacionados con el Contrato de Administración.

Responsabilidad del Administrador. El Administrador, y cualquier otra Persona Cubierta (según se define este término en el Contrato de Administración), tendrán derecho a beneficiarse de las disposiciones establecidas en la Cláusula XV del Contrato de Fideicomiso, acerca de la ausencia de responsabilidad, indemnización y reembolso de gastos con respecto al Contrato de Administración, y a cualquier acción u omisión relacionada con el Contrato de Administración.

Deber de Diligencia y Lealtad. El Administrador deberá cumplir con el deber de diligencia y de lealtad contemplado en los apartados A y B de la Sección I del Capítulo II de la LMV.

Comisiones, costos y gastos del Administrador

Conforme a las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, los esquemas de compensación establecidos en el Contrato de Administración para el Administrador o las personas relacionadas con el Administrador, prevén que el pago de sus compensaciones, honorarios, comisiones, distribuciones o incentivos queda subordinado al pago de cierta cantidad determinada o determinable a los Tenedores, salvo por aquellas comisiones, honorarios o distribuciones que sean necesarias para la operación del Administrador o las personas relacionadas con el Administrador, en relación con los servicios que presten al Fideicomiso (incluida la Comisión de Administración).

Comisión por Administración

Conforme a los términos del Contrato de Administración, el Fiduciario pagará al Administrador una comisión por administración de activos.

La comisión por administración es la contraprestación por la que el Fiduciario acuerda pagar trimestralmente al Administrador (i) todos los Gastos del Administrador incurridos en cada trimestre, y (ii) una comisión por administración por un monto igual al 7% (siete por ciento) sobre los Gastos del Administrador incurridos en dicho trimestre

Costos y Gastos.

Todos los Gastos del Fideicomiso serán pagados por el Fideicomiso con los fondos disponibles de las Cuentas del Fideicomiso, incluyendo los montos que se encuentren depositados en la Cuenta de Distribuciones. Los gastos incurridos por el Administrador que no califiquen como Gastos del Fideicomiso serán pagados por el Administrador.

Los Gastos del Fideicomiso incluyen:

- (a) Gastos, comisiones y costos de cualesquier abogados, contadores u otros profesionales, seleccionados por el Administrador (incluyendo gastos del Auditor Externo, otros gastos de auditoría y certificación, los gastos de impresión y distribución de reportes a los Tenedores), así como cualesquier otros gastos realizados en relación con la administración del Fideicomiso, la asesoría financiera, contable, fiscal y legal (incluyendo respecto de cualquier litigio presente o futuro, según aplique), incluyendo gastos relacionados con tecnología de la información, en cada caso según dichas actividades sean realizadas indistintamente por el Administrador, sus Afiliadas o por terceros;
- (b) La Comisión por Administración, así como cualquier otra comisión o monto pagadero al Administrador;
- (c) Todos los gastos, comisiones y costos incurridos por el Fideicomiso en relación con la tenencia y desinversión de las acciones de GACM y AICM, así como con la administración, operación, comercialización y monitoreo de los proyectos de inversión en infraestructura relacionados con las mismas, incluyendo sin limitación, cualesquier gastos financieros,

legales, contables, de asesoría y consultoría incurridos en relación con los mismos, según sean determinados sobre una base a prorrata conforme a la participación del Fideicomiso en GACM (en la medida en que no fueren reembolsados por una entidad en las que el Fideicomiso haya invertido o por cualquier otro tercero);

- (d) Pagos de principal e intereses, comisiones y gastos relacionados con cualquier endeudamiento del fideicomiso, incluyendo, pero no limitado a la estructuración de dicho endeudamiento, así como pagos de cualesquiera garantías otorgadas por el Fideicomiso de conformidad con la Cláusula VII del Contrato de Fideicomiso;
- (e) Gastos de litigios, seguros de responsabilidad para directores, y funcionarios o miembros del Comité Técnico, o cualesquier otros gastos extraordinarios relacionados con las actividades del Fideicomiso;
- (f) Gastos de venta, extinción y liquidación del Fideicomiso;
- (g) Cualesquier impuestos (incluyendo IVA), o cualesquier pagos a entidades gubernamentales determinados en contra de Fideicomiso, así como todos los gastos incurridos en relación con auditorías, investigación, negociación o revisión fiscal del Fideicomiso;
- (h) Los honorarios del Representante Común y del Fiduciario;
- (i) Los gastos necesarios para mantener la inscripción de los CBFES en el RNV, el listado de los CBFES aplicables en la BMV y el depósito de los Títulos en Indeval o en la Institución para el Depósito de Valores correspondiente;
- (j) Los gastos relacionados con el otorgamiento de los poderes conforme al Contrato de Fideicomiso;
- (k) Cualquier gasto incurrido por el Fiduciario o el Representante Común, conforme al Contrato de Fideicomiso o la Ley Aplicable; y
- (l) Cualquier compensación pagadera a los miembros del Comité Técnico y, en su caso a los miembros del Comité de Conflictos. Las comisiones y gastos derivados de los servicios prestados por abogados, contadores, terceros administradores, bancos de inversión, intermediarios, peritos y similares en relación con el cumplimiento del Contrato de Administración serán pagados por el Fideicomiso.

Contrato de Administración

a) Servicios.

De conformidad con el Contrato de Administración, el Administrador prestará diversos servicios de administración al Fideicomiso. Dichos servicios son prestados exclusivamente por el Administrador o sus delegados, el Administrador podrá contratar asesores, sujeto a la aprobación de cualquier operación con Personas Relacionadas por el Comité de Conflictos en términos del Contrato de Fideicomiso. Entre otras cuestiones, el Administrador prestará los siguientes servicios:

- a. Administrar el Fideicomiso y el Patrimonio del Fideicomiso;
- b. Preparar planes de financiamiento conforme a las reglas de contratación de deuda aprobadas por la Asamblea de Tenedores, así como planeación de Emisiones Adicionales, en el entendido, que cualquier Emisión Adicional está sujeta a la aprobación de la Asamblea de Tenedores;
- c. Elaboración de reportes de finanzas y contabilidad y administración de efectivo y de tesorería;
- d. Elaboración de los estados financieros del Fideicomiso, de conformidad con las International Financial Reporting Standards y la Circular Única, revisión de declaraciones de impuestos, así como funciones de auditoría interna y cumplimiento de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, según lo establecido en el Contrato de Administración y en el Contrato de Fideicomiso;
- e. Actividades relacionadas con aspectos legales, de contabilidad y de cumplimiento del Fideicomiso;
- f. Soporte tecnológico y de sistemas del Fideicomiso;
- g. Gestión de relaciones y comunicaciones con los Tenedores de los CBFES;
- h. Revisar y aprobar todos los procedimientos o notificaciones con la CNBV, BMV y cualquier otra Autoridad Gubernamental o bolsa en la cual coticen los valores que emita;
- i. Llevar a cabo todas las actividades relacionadas con los reportes que tenga que preparar en términos del Contrato de Fideicomiso y la Ley Aplicable;
- j. Ejercer todos los derechos y cumplir con todas las obligaciones del Administrador en términos del Contrato de Fideicomiso y los demás Documentos de la Emisión;
- k. Preparar el Reporte Anual y el Reporte Trimestral y llevar a cabo cualquier acción necesaria para publicar dichos reportes conforme a las disposiciones del Contrato de Fideicomiso y la Ley Aplicable;
- l. Actividades de recursos humanos respecto de los empleados del Administrador;
- m. Identificar, evaluar, estructurar y recomendar al Fideicomiso las inversiones adicionales a ser realizadas por el Fideicomiso en Sociedades Elegibles y la disposición de dichas inversiones, de conformidad con el enfoque y estrategia de inversión conforme a las disposiciones del Contrato de Fideicomiso, incluyendo la posibilidad de invertir en valores de corto plazo inscritos en el RNV, de conformidad con el Régimen de Inversión aplicable al Fideicomiso siempre que sean inversiones temporales efectuadas en tanto se realicen las inversiones a las que se encuentren destinados los recursos de la emisión;

- n. Administración y gestión de las operaciones del día a día del Fideicomiso;
- o. Desempeñar o asistir en el desempeño de funciones administrativas necesarias en la administración del Fideicomiso;
- p. Preparar y mantener o asistir en la preparación de todos los libros, registros y cuentas del Fideicomiso según sea requerido por cualquier Autoridad Gubernamental, bolsa de valores, consejos o autoridades que tengan jurisdicción sobre el Fideicomiso;
- q. Entregar a los Tenedores y a terceros (según sea aplicable) notificaciones, reportes, eventos relevantes, estados financieros y demás materiales por escrito según sea requerido por cualquier Autoridad Gubernamental, bolsa de valores, o según sea razonablemente requerido de tiempo en tiempo por el Fiduciario y asistir según sea requerido en la preparación de los mismos y, cuando resulte necesario o apropiado, gestionar las aprobaciones de los contenidos de los mismos;
- r. Elaborar los planes de compensación a ser propuestos al Comité Técnico en términos de la Sección 4.2 (f) del Contrato de Fideicomiso;
- s. Proporcionar cualesquier otros servicios y/o ejercer las facultades que sean delegadas por los Tenedores de CBFES en la Asamblea de Tenedores de conformidad con el Contrato de Fideicomiso; y,
- t. Servicios incidentales a los descritos en los incisos anteriores.

b) Comisiones

De conformidad con el Contrato de Administración, como contraprestación por los servicios proporcionados al Fideicomiso, el Administrador tiene derecho a percibir la Comisión por Administración.

c) Dedicación de Tiempo

De conformidad con el Contrato de Administración, siempre y cuando el Administrador no haya sido removido o haya renunciado, el Administrador causará que su equipo de administración dedique el tiempo necesario para que el Administrador desempeñe todas sus obligaciones en términos del Contrato de Administración.

d) Terminación

El Contrato de Administración terminará en la fecha de terminación del Contrato de Fideicomiso, o de manera anticipada y automáticamente (i) cuando surta efectos la renuncia del Administrador de conformidad con el Contrato de Administración, o (ii) cuando surta efectos la remoción del Administrador de conformidad con el Contrato de Administración.

e) Remoción del Administrador

El Administrador podrá ser removido de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso y del Contrato de Administración, previa aprobación de la Asamblea de Tenedores; Para efectos de lo anterior, serán causales de remoción las establecidas en el apartado “*Causales de remoción y procedimiento de sustitución del Administrador*” de esta Sección “27. ADMINISTRACIÓN”.

f) *Renuncia del Administrador*

Si llegase a ser ilegal que el Administrador funja como el administrador del Fideicomiso, el Administrador deberá, mediante notificación por escrito al Fiduciario, renunciar a su nombramiento como administrador del Fideicomiso.

Adicionalmente, el Administrador podrá, mediante notificación por escrito al Fiduciario con por lo menos 6 (seis) meses de anticipación, renunciar a su nombramiento como administrador del Fideicomiso; en el entendido, que la fecha efectiva de renuncia establecida en dicha notificación (la “Fecha Efectiva de Renuncia”) no podrá ser anterior al quinto aniversario de la Fecha de Emisión Inicial. En dicho caso, el Administrador no cesará en su encargo y obligaciones hasta que un administrador sustituto acepte su nombramiento y efectivamente inicie con la administración del Fideicomiso.

g) *Efectos de la Remoción o Renuncia del Administrador.*

Prestación de Servicios. Si el Administrador es removido o renuncia de conformidad con lo previsto en el Contrato de Administración, el Administrador dejará de ser el administrador del Fideicomiso a partir de la Fecha Efectiva de Remoción o la Fecha Efectiva de Renuncia según corresponda, en el entendido que no cesará en su encargo y obligaciones hasta que un administrador sustituto acepte su nombramiento y efectivamente inicie con la administración del Fideicomiso. Por lo anterior, el Administrador dejará de estar obligado a prestar los Servicios a partir de esa fecha.

Administrador Sustituto y Modificación de Documentos. Cualquier administrador sustituto del Fideicomiso que sea aprobado por la Asamblea de Tenedores, será nombrado como el administrador del Fideicomiso, y el Fiduciario deberá inmediatamente modificar el Contrato de Fideicomiso sin ninguna otra acción, aprobación o voto de cualquier Persona, incluyendo cualquier Tenedor, para reflejar (i) el nombramiento de dicho administrador sustituto, (ii) el cese del Administrador como administrador del Fideicomiso, y (iii) el cambio en las referencias aplicables del Fideicomiso y cualquier Documento de la Emisión o material de publicidad, o cualquier variación de los nombres correspondientes. No obstante, lo anterior el administrador sustituto quedará obligado en los mismos términos y condiciones que resultaban exigibles al Administrador que substituye.

Pago de Comisión por Administración. En caso que el Administrador sea removido o renuncie, el Fiduciario deberá pagar al Administrador todas las Comisiones por Administración insolutas pagaderas por el Fideicomiso desde la Fecha de Emisión Inicial hasta la Fecha Efectiva de Remoción o Fecha Efectiva de Renuncia del Administrador, según aplique (incluyendo la parte proporcional del pago adelantado de los montos por Comisión por Administración

correspondientes al año, semestre, trimestre, bimestre, mes en que la remoción del Administrador efectivamente sea removido).

Indemnización. El Administrador que haya renunciado o hubiere sido removido, y sus Afiliadas continuarán siendo Personas Cubiertas y teniendo derecho a indemnización en los términos del Contrato de Fideicomiso, pero únicamente con respecto a Daños (i) relacionados con GACM respecto de las cuales el Fideicomiso adquirió acciones con anterioridad a la Fecha Efectiva de Renuncia y (ii) que se deriven o estén relacionados con sus actividades durante el periodo anterior a la Fecha Efectiva de Renuncia o de cualquier otra manera derivadas de los servicios del Administrador que haya renunciado como administrador del Fideicomiso.

Continuación del Fideicomiso. Cualquier administrador sustituto del Fideicomiso será considerado como el “Administrador” de conformidad con el Contrato de Administración y el Contrato de Fideicomiso, sin requerir cualquier otra medida, aprobación o voto de cualquier Persona distinta a la aprobación de la firma del contrato de sustitución a cargo de la Asamblea de Tenedores, incluyendo cualquier Tenedor, mediante la celebración de un contrato que acredite su consentimiento para obligarse conforme a los términos y condiciones del Contrato de Administración y del Contrato de Fideicomiso, el cual surtirá efectos inmediatamente con anterioridad a que la renuncia del Administrador que haya renunciado surta efectos, y el Administrador sustituto continuará con las inversiones y otras actividades del Fideicomiso sin disolución.

28. CIERTAS POLÍTICAS

A continuación, se incluye una descripción de algunas de nuestras políticas en materia de inversión y conflictos de interés.

Políticas de Inversión.

Objetivo de Inversión

El Fideicomiso realizará inversiones exclusivamente en acciones representativas del capital social de GACM y AICM.

Régimen de Inversión.

Para cumplir con el objetivo de inversión descrito en la Sección 6.1 del Contrato de Fideicomiso, el Fideicomiso deberá invertir al menos el 70% del valor promedio anual del Patrimonio del Fideicomiso en acciones de Sociedades Elegibles de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

Apalancamiento

Lineamientos de Apalancamiento. El Fideicomiso podrá emitir valores de deuda, contratar créditos o préstamos o constituir gravámenes y/u otorgar garantías reales o personales (incluyendo, sin limitación, la transferencia de activos al fiduciario de un fideicomiso de garantía), con recursos únicamente respecto de activos que constituyen o surjan del Patrimonio del Fideicomiso, de conformidad con los siguientes lineamientos, los cuales únicamente podrán ser modificados previa resolución de la Asamblea de Tenedores (los “Lineamientos de Apalancamiento”):

- a) La vigencia de cualquier Endeudamiento incurrido por el Fideicomiso, incluyendo las fechas de amortización de principal e intereses, no podrá exceder de la vigencia de las concesiones o contratos celebrados por las Sociedades Elegibles para la explotación, construcción y operación de infraestructura, en el entendido que se tomará la mayor vigencia respecto a la totalidad de las concesiones o contratos de las Sociedades Elegibles que integren el Patrimonio del Fideicomiso.

Sujeto a la aprobación de la Asamblea de Tenedores, el Fideicomiso podrá garantizar obligaciones de cualquier crédito incurrido por cualquier Sociedad Elegible, únicamente en la medida en que el Administrador considere que dicha garantía sea conveniente o necesaria para mantener la Sociedad Elegible respectiva en condiciones operativas sustancialmente similares a aquellas que imperaban al momento en que se haya invertido por primera vez en su capital social, en el entendido, que el Fideicomiso únicamente podrá otorgar dichas garantías por una cantidad equivalente a la participación a *prorrata* del Fideicomiso de la garantía total requerida (según dicha participación sea determinada con base en la participación a *prorrata* del Fideicomiso en el capital social de la Sociedad Elegible), con el fin de optimizar la estructura de la deuda de las inversiones en Sociedades Elegibles.

- b) Cualquier Endeudamiento en que se pretenda incurrir o sea incurrido por el Fideicomiso no deberá afectar adversa y significativamente, la capacidad del mismo para cumplir con el régimen previsto en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, incluyendo sin limitación, la capacidad para realizar Distribuciones a los Tenedores.

Establecimiento de Límite de Apalancamiento. Sin perjuicio de los Lineamientos de Apalancamiento, la Asamblea de Tenedores deberá aprobar, previo a la primera asunción de pasivos del Fideicomiso, las reglas para la contratación de cualquier crédito o préstamo con cargo al patrimonio del Fideicomiso, por el Fideicomitente, el Administrador, o por el Fiduciario. Estas reglas establecerán el límite máximo de endeudamiento e índice de cobertura de servicio de la deuda, los cuales deberán ser calculados de conformidad con lo previsto en el Anexo AA de la Circular Única; en el entendido, que dicho límite máximo de endeudamiento deberá permitir, en todo momento, que el Fideicomiso cumpla con la obligación de distribuir, cuando menos una vez al año y a más tardar el 15 de marzo de cada año, el 95% (noventa y cinco por ciento) de su resultado fiscal del ejercicio fiscal inmediato anterior en los términos de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.

Exceso al Límite de Apalancamiento. En caso que se excediera el límite máximo de Endeudamiento o el índice de cobertura de servicio de la deuda establecidos por la Asamblea de Tenedores:

- i. el Fideicomiso no podrá asumir pasivos adicionales con cargo al Patrimonio del Fideicomiso hasta en tanto el Fideicomiso se ajuste al límite señalado; salvo que se trate de operaciones de refinanciamiento para extender el vencimiento del Endeudamiento del Fideicomiso y el Comité Técnico documente la evidencia de tal situación. En todo caso, el resultado de dicho refinanciamiento no podrá implicar un aumento en el nivel de Endeudamiento, o disminución en el cálculo del índice de cobertura de servicio de la deuda, registrado antes de dicha operación de refinanciamiento; y
- ii. el Administrador deberá presentar a la Asamblea de Tenedores un informe del exceso al límite máximo de Endeudamiento e índice de cobertura de servicio de la deuda, así como un plan correctivo en el que se establezca la forma, términos, y en su caso, plazo para cumplir con el límite, así como contemplar lo señalado en el numeral (i) anterior; en el entendido, que previo a su presentación a la Asamblea de Tenedores, el plan deberá ser aprobado por la mayoría de los Miembros Independientes del Comité Técnico, en un plazo no mayor a 20 (veinte) Días Hábiles contados desde la fecha en que se dio a conocer el exceso a que se refiere el presente inciso (c).

Revelación de Lineamientos de Apalancamiento. Durante la vigencia del Contrato de Fideicomiso, el Administrador deberá revelar el nivel de Endeudamiento e índice de cobertura de conformidad con el Artículo 35 Bis 1 de la Circular Única.

Inversiones Permitidas.

El Fiduciario, de conformidad con las instrucciones vigentes del Administrador, invertirá las cantidades en numerario que de tiempo en tiempo estén depositadas en las Cuentas del Fideicomiso, el mismo Día Hábil en que se reciban, siempre y cuando se hayan recibido antes de las 10:00 horas de la Ciudad de México, en dicha fecha, o bien el Día Hábil inmediato siguiente en caso de que se reciban con posterioridad, o bien el Día Hábil en que se encuentren disponibles, en (i) valores a cargo del gobierno federal de México inscritos en el RNV (denominados en Dólares, Pesos o UDIs), (ii) acciones de fondos de inversión e instrumentos de deuda o (iii) en cualesquier otros valores, instrumentos o cuentas permitidos de tiempo en tiempo por las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E (las “Inversiones Permitidas”) cuyo vencimiento final no sea posterior al Día Hábil inmediato siguiente a la fecha de dicha inversión.

A falta de dichas instrucciones el Fiduciario invertirá las cantidades en numerario que formen parte del Patrimonio del Fideicomiso en plazos no mayores a 1 (un) día en las instituciones de crédito con las que se tengan aperturados los contratos de inversión, a más tardar el Día Hábil siguiente al que se reciban, en instrumentos de deuda emitidos por el gobierno federal de México, con plazos de liquidez diaria o en su defecto la necesaria para llevar a cabo los Fines del Fideicomiso. En el caso de reportos, deberán realizarse respecto de instrumentos de deuda denominados en Pesos emitidos por el Gobierno Federal. Dichas inversiones también serán consideradas como Inversiones Permitidas.

Para los efectos de la inversión a que se refiere este apartado, el Fiduciario se sujetará en todo caso a las disposiciones legales o administrativas que regulen las inversiones de recursos materia de fideicomiso.

La compra de valores o instrumentos de inversión se sujetará a los horarios (a más tardar a las 12:00 horas tiempo del centro de la Ciudad de México), disposición y liquidez de los mismos y a las condiciones del mercado existentes en el momento en que el Fiduciario realice la operación. En caso de que el Fiduciario reciba cantidad alguna para inversión, fuera de los horarios establecidos, dichas cantidades se invertirán al Día Hábil siguiente.

El Administrador deberá supervisar que las inversiones que realice el Fiduciario conforme a la Sección 8.02 del Contrato de Fideicomiso cumplan con los términos establecidos en la misma, así como con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, debiendo estar las mismas en todo momento a nombre y para beneficio del Patrimonio del Fideicomiso. Dichas Inversiones Permitidas serán consideradas en todo momento como parte del Patrimonio del Fideicomiso en términos de la sección 2.2, inciso (d).

El Fiduciario proporcionará al Administrador y al Representante Común copia simple de los estados de cuenta bancarios y de inversión de las Cuentas del Fideicomiso e información respecto de las Inversiones Permitidas en las que los recursos líquidos del Patrimonio del Fideicomiso se encuentren invertidos, incluyendo, sin limitar, el tipo, cantidades, operaciones, movimientos y

vencimientos de las mismas, en los términos descritos en el Contrato de Fideicomiso y demás que resulten aplicables.

El Fiduciario no podrá invertir cantidad alguna que forme parte del Patrimonio del Fideicomiso en valores emitidos o garantizados por el Fiduciario o el Administrador.

El Fiduciario no será responsable por los menoscabos que sufran las Inversiones Permitidas por fluctuaciones de mercado, salvo que ello sea en cualquier forma atribuible a la culpa, negligencia, mala fe o dolo de su parte, en los términos del artículo 391 de la LGTOC.

En cumplimiento del numeral 3.2 de la Circular 1/2005, en caso de que el Fiduciario se encuentre imposibilitado para invertir de manera inmediata los recursos líquidos con que cuente el Patrimonio del Fideicomiso en Inversiones Permitidas en términos del Contrato de Fideicomiso dichos montos de efectivo permanecerán depositados sin ser invertidos en la Cuenta del Fideicomiso que corresponda hasta que se inviertan en Inversiones Permitidas sin ser responsabilidad alguna para el Fiduciario.

En caso de que las Inversiones Permitidas se inviertan con la propia institución financiera que actúa como Fiduciario, dichas Inversiones Permitidas deberán devengar la tasa más alta que dicha entidad pague por operaciones al mismo plazo y monto similar, en las mismas fechas en que se mantenga el depósito.

Los rendimientos derivados de fondos depositados en las Cuentas del Fideicomiso que provengan de Inversiones Permitidas que realice el Fiduciario en términos del presente continuarán depositados en la Cuenta del Fideicomiso, y seguirán la misma suerte que los fondos que dieron origen a dichos rendimientos.

El Fiduciario deberá abrir y mantener cuentas de inversión para efectos de llevar a cabo las Inversiones Permitidas en las instituciones bancarias que correspondan en términos del Contrato de Fideicomiso, o en cualquier otra institución financiera autorizada por la Autoridad Gubernamental competente que el Administrador le instruya por escrito al Fiduciario para tales efectos.

Conflictos de Interés.

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación, sin antecedentes operativos. Salvo por la suscripción y pago por parte del Fideicomiso de las Acciones “P”, mismas que con Afiliadas del Administrador: (i) no existen transacciones que se hayan llevado a cabo entre el Fiduciario y personas relacionadas con el mismo, o con personas relacionadas del Fideicomitente o el Administrador; (ii) no se han celebrado operaciones con empresas sobre las cuales dicho Fiduciario detente el 10% (diez por ciento) o más de las acciones con derecho a voto, ni con sus accionistas; y (iii) no existen transacciones que en términos de las normas de información financiera aplicables se consideren operaciones con Personas Relacionadas.

El Contrato de Fideicomiso establece ciertas políticas y restricciones para mitigar conflictos de interés incluyendo:

- a) Los Tenedores que tengan un conflicto de interés, no tendrán derecho de voto en las Asambleas de Tenedores respectivas respecto de los asuntos que tengan conflicto de interés, debiendo revelar la existencia de dicho conflicto y abandonar la asamblea hasta que dicho asunto hubiere sido deliberado y votado; en el entendido, que: (i) los Certificados de los que dicho Tenedor sea titular no serán contados para efectos de los requisitos de quórum de instalación y votación aplicables a dicho asunto; y (ii) un Tenedor que no tenga derecho a voto en uno o más asuntos en una Asamblea de Tenedores, pero que sí tenga derecho a voto sobre los demás asuntos a ser tratados dentro de dicha Asamblea de Tenedores, podrá regresar a dicha asamblea, una vez que los asuntos en los que no tenga derecho a voto sean discutidos y votados por los demás Tenedores.
- b) Sin perjuicio de la obligación de los Tenedores de abstenerse en caso de la existencia de un conflicto de interés, en caso de que en una Asamblea de Tenedores de CBFs, la totalidad de los Tenedores no pudieren votar respecto de un asunto como resultado de un conflicto de interés, el Comité de Conflictos tomará la determinación respectiva en relación con dicho asunto.

29. PRINCIPALES TENEDORES

El 100% de los CBFEs objeto de la Oferta Global se encuentra en manos del gran público inversionista.

30. OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERÉS

El Fideicomiso es un vehículo de reciente creación, sin antecedentes operativos. Salvo por la suscripción y pago por parte del Fideicomiso de las Acciones “P” de GACM: (i) no existen transacciones que se hayan llevado a cabo entre el Fiduciario y personas relacionadas con el mismo, o con personas relacionadas del Fideicomitente o el Administrador; (ii) no se han celebrado operaciones con empresas sobre las cuales dicho Fiduciario detente el 10% (diez por ciento) o más de las acciones con derecho a voto, ni con sus accionistas; y (iii) no existen transacciones que en términos de las normas de información financiera aplicables se consideren operaciones con Personas Relacionadas.

Una vez que se lleve a cabo la Oferta Global, el Fideicomiso pagará y suscribirá las Acciones “P” y las Acciones AICM y celebrará un Contrato de Administración con el Administrador. No obstante, lo anterior, en virtud de que: (i) GACM, el Administrador y el Fideicomiso, serán la principal fuente de efectivo para llevar a cabo las Distribuciones a los Tenedores de los CBFes; (ii) el Administrador, y GACM calcularán el Flujo Distribuible y le instruirán al Fiduciario que realice las Distribuciones correspondientes a los Tenedores de los CBFes; así como realizar otras decisiones en relación con la administración del Fideicomiso y el Patrimonio del Fideicomiso; y (iii) todos los miembros del equipo directivo del Administrador serán en principio funcionarios de GACM. En virtud de lo anterior, posibles conflictos de interés podrían surgir con el Administrador en relación con el cumplimiento de sus obligaciones y responsabilidades de conformidad con el Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Administración. Aun cuando el Administrador tiene la obligación de actuar con diligencia, buena fe y conforme a los mejor de los intereses a favor del Fideicomiso y los Tenedores de los CBFes, en el supuesto de que el Administrador, actúe en interés propio o de alguna manera ponga en riesgo los intereses del Fideicomiso y del resto de los Tenedores; el desempeño financiero del Fideicomiso podría verse afectado de forma adversa y significativa, este podrá ser removido por la Asamblea de Tenedores de los CBFes.

El Administrador tiene la obligación de notificar tan pronto como le sea posible al Comité Técnico y al Representante Común después de tener conocimiento de la existencia de cualquier posible conflicto de interés.

El Contrato de Fideicomiso establece ciertas políticas y restricciones para mitigar conflictos de interés incluyendo:

- a) Los Tenedores que tengan un conflicto de interés, no tendrán derecho de voto en las Asambleas de Tenedores respectivas respecto de los asuntos que tengan conflicto de interés, debiendo revelar la existencia de dicho conflicto y abandonar la asamblea hasta que dicho asunto hubiere sido deliberado y votado; en el entendido, que: (i) los Certificados de los que dicho Tenedor sea titular no serán contados para efectos de los requisitos de quórum de instalación y votación aplicables a dicho asunto; y (ii) un Tenedor que no tenga derecho a voto en uno o más asuntos en una Asamblea de Tenedores, pero que sí tenga derecho a voto sobre los demás asuntos a ser tratados dentro de dicha Asamblea de Tenedores, podrá regresar a dicha asamblea, una vez que los asuntos en los que no tenga derecho a voto sean discutidos y votados por los demás Tenedores.

- b) Sin perjuicio de la obligación de los Tenedores de abstenerse en caso de la existencia de un conflicto de interés, en caso de que en una Asamblea de Tenedores de CBFES, la totalidad de los Tenedores no pudieren votar respecto de un asunto como resultado de un conflicto de interés, el Comité de Conflictos tomará la determinación respectiva en relación con dicho asunto.

31. CONSIDERACIONES FISCALES

Esta Sección es un resumen de las principales características de las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E que son aplicables a los Concesionarios, al Fideicomiso y a los Tenedores de CBFEs, con base en la naturaleza esperada de sus actividades. El siguiente resumen no pretende ser un análisis de todos los escenarios que pudieran resultar relevantes para tomar una decisión en cuanto a la adquisición, tenencia o enajenación de los CBFEs. Los posibles inversionistas deberán consultar a sus asesores fiscales sobre el régimen fiscal que les resulte aplicable y sobre las consecuencias fiscales que pudieran tener por la adquisición, tenencia o enajenación de los CBFEs, bajo las disposiciones fiscales de cualquier jurisdicción aplicable. El tratamiento fiscal aplicable puede cambiar durante la vigencia de los CBFEs, ya sea por cambios en las disposiciones fiscales o en la interpretación o aplicación de dichas disposiciones por parte de las autoridades fiscales. Ver la sección “10. FACTORES DE RIESGO - RIESGOS FISCALES Y RELACIONADOS CON EL RÉGIMEN FISCAL” para más información sobre este tema. Este resumen se basa en las disposiciones fiscales mexicanas vigentes a la fecha del presente documento, las cuales están sujetas a modificaciones, por lo que no es posible asegurar que las disposiciones fiscales futuras, las resoluciones de las autoridades administrativas o las decisiones jurisdiccionales, no cambien el análisis que aquí se resume.

México ha celebrado y está negociando diversos tratados para evitar la doble tributación con múltiples jurisdicciones, lo cual pudiera tener un impacto en los efectos fiscales de la adquisición, tenencia o enajenación de los CBFEs. Los potenciales adquirentes de los CBFEs deberán consultar a sus asesores fiscales respecto de la posible aplicación de dichos tratados y sus efectos fiscales.

1. Régimen fiscal aplicable a las Sociedades Elegibles

GACM y AICM serán objeto de inversión del Fideicomiso, por lo que les debería resultar aplicable el tratamiento fiscal de las personas morales que son objeto de inversión de los fideicomisos de inversión en energía e infraestructura. Las principales características de dicho régimen pueden resumirse como sigue:

- a. GACM y AICM no serán contribuyentes del ISR. Sin embargo, a partir de la fecha en que sus acciones sean adquiridas por el Fideicomiso, aplicarán el tratamiento fiscal previsto en la LISR para los fideicomisos que realizan actividades empresariales, no estando por ello obligadas a efectuar pagos provisionales. Tampoco están obligadas a retener el ISR por dividendos o utilidades distribuidas a personas físicas residentes en México o a residentes en el extranjero sin establecimiento permanente en México.
- b. En caso de que las deducciones autorizadas sean superiores a los ingresos acumulables del ejercicio antes referidos, GACM y AICM determinarán una pérdida fiscal, la cual solo podrá ser disminuida de las utilidades fiscales de ejercicios posteriores derivadas de las actividades realizadas por la propia persona moral que las generó.

Cuando las acciones de GACM y AICM sean adquiridas por el Fideicomiso, se considerará que el ejercicio fiscal terminó anticipadamente en la fecha en que se adquirieron las acciones, y comenzarán un nuevo ejercicio fiscal aplicando el tratamiento fiscal establecido para las personas morales que son objeto de inversión de

los fideicomisos de inversión en energía e infraestructura de conformidad con las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, por tal motivo, a partir del ejercicio fiscal en que sus acciones sean adquiridas por el Fideicomiso, las disposiciones fiscales en materia de (i) CUCA, (ii) CUFIN, e (iii) ISR por dividendos o utilidades distribuidas que no provengan de CUFIN, no serán aplicables a GACM y AICM.

2. Régimen fiscal aplicable al Fideicomiso

El Fideicomiso reúne (o reunirá) los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, por lo que le debería resultar aplicable el tratamiento fiscal de los fideicomisos de inversión en energía e infraestructura. Las principales características de dicho tratamiento pueden resumirse como sigue:

- a. El Fideicomiso no será contribuyente del ISR. No obstante, el Fiduciario deberá determinar el resultado fiscal del Fideicomiso, para lo cual deberá considerar:
 - i. Como ingreso acumulable, (x) la parte del resultado fiscal que le corresponda de las personas morales en la cual haya realizado su inversión de acuerdo con su tenencia accionaria promedio en el ejercicio fiscal respectivo, (y) la parte del resultado fiscal que le corresponda respecto de GACM y AICM, en la proporción de las utilidades que tenga derecho a percibir de GACM y AICM en el ejercicio fiscal de que se trate, así como (z) cualquier otro ingreso acumulable que resulte aplicable en términos del Título II de la LISR; y,
 - ii. Como deducciones autorizadas, (x) los gastos de operación del Fideicomiso, así como (y) la pérdida que se llegara a determinar con motivo de la enajenación de sus acciones y (z) cualquier otra deducción autorizada que resulte aplicable en términos del Título II de la LISR.
- b. El Fiduciario deberá distribuir entre los Tenedores de los CBFES, cuando menos una vez al año y a más tardar el 15 de marzo, al menos el 95% del resultado fiscal del Fideicomiso, del ejercicio fiscal inmediato anterior a aquél de que se trate, de conformidad con lo establecido en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E.
- c. El Fiduciario deberá llevar una CUCA a nivel del Fideicomiso, no a nivel de los Tenedores ni de las personas morales que sean objeto de inversión del Fideicomiso. El saldo de la CUCA se deberá adicionar con las aportaciones de capital (en efectivo o en especie) y disminuir con los reembolsos de capital. Las distribuciones de resultado fiscal por parte del Fideicomiso no deberán disminuir el saldo de la CUCA. Las distribuciones en exceso del resultado fiscal por parte del Fideicomiso deberán considerarse como reembolsos de capital hasta por el saldo de la CUCA. Las distribuciones en exceso de la CUCA por parte del Fideicomiso deberán considerarse como Distribuciones de resultado fiscal y serán acumulables por parte de los Tenedores de CBFES conforme al régimen fiscal que a cada uno resulte aplicable en su caso el Administrador y el Fiduciario deberán revelar esta información en los avisos de Distribución que realicen de conformidad con lo establecido en Contrato de Fideicomiso.

- d. El Fiduciario deberá proporcionar al Indeval, la información prevista en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, tal como el monto por CBFE (i) del capital que reembolse y (ii) del resultado fiscal que distribuya.
- e. El Fideicomiso podrá adquirir los CBFEs emitidos por el propio Fideicomiso, siempre que reúna los requisitos previstos en las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, tales como que (i) los CBFEs adquiridos no excedan del 5% (cinco por ciento) de los CBFEs emitidos, (ii) los CBFEs adquiridos se recolquen dentro de cierto plazo, (iii) los CBFEs sean adquiridos con el resultado fiscal no distribuido por parte del Fideicomiso, y (iv) la inversión en CBFEs, valores a cargo del Gobierno Federal y acciones de fondos de inversión en instrumentos de deuda no exceda del 30% (treinta por ciento) del patrimonio del Fideicomiso.

3. Régimen fiscal aplicable a los Tenedores

El tratamiento fiscal aplicable a los Tenedores por la tenencia o la enajenación de los CBFEs depende, por una parte, de la residencia y el régimen fiscal del Tenedor de que se trate y, por la otra, del tipo de ingreso que dicho Tenedor obtenga. Las principales características de dicho tratamiento pueden resumirse como sigue:

Residencia	Residentes en México			Residentes en el extranjero²		
Régimen fiscal	Personas físicas	Personas morales	SIEFORES³	Personas físicas	Personas morales	Fondos de pensiones y jubilaciones
Tipo de ingreso	Tenencia de CBFEs Distribución de resultado fiscal					
Tratamiento fiscal	Ingreso gravable	Ingreso acumulable	Ingreso exento	Ingreso atribuible	Ingreso atribuible	Ingreso atribuible
Retención⁴	30%	30%	Ninguna	30%	30%	30%
Tipo de ingreso	Tenencia de CBFEs Reembolso de capital hasta el monto de la CUCA					
Tratamiento fiscal	No ingreso	No ingreso	No ingreso	No ingreso	No ingreso	No ingreso
Retención	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Tipo de ingreso	Tenencia de CBFEs Reembolso de capital en exceso de la CUCA					
Tratamiento fiscal	Ingreso gravable	Ingreso acumulable	Ingreso exento	Ingreso atribuible	Ingreso atribuible	Ingreso atribuible

² Se considera que tienen establecimiento permanente en México por la tenencia de CBFEs, pero están relevados de cumplir con sus obligaciones formales exclusivamente por los ingresos que obtengan del Fideicomiso, incluida la inscripción en el RFC.

³ Sociedades de Inversión Especializadas en Fondos para el Retiro. También incluye a los fondos de pensiones o jubilaciones del personal y a los planes personales de retiro.

⁴ Los intermediarios financieros que tengan en custodia y administración los CBFEs serán responsables de efectuar la retención correspondiente.

Retención	30%	30%	Ninguna	30%	30%	30%
Tipo de ingreso	Enajenación de CBFEs Ganancia					
Tratamiento fiscal	Ingreso exento	Ingreso acumulable	Ingreso exento	Ingreso exento	Ingreso exento	Ingreso exento
Retención	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna

4. Impuesto al Valor Agregado

Conforme a las Disposiciones Fiscales en Materia de Fibra-E, el Fiduciario deberá (i) calcular y enterar IVA que corresponda a las actividades realizadas por el Fideicomiso; (ii) expedir los comprobantes respectivos, trasladando en forma expresa y por separado el IVA; (iii) llevar a cabo el acreditamiento del IVA en los términos y con los requisitos que establecen las disposiciones fiscales, y (iv) cumplir con las demás obligaciones previstas en las disposiciones fiscales, incluso la de llevar contabilidad por las actividades realizadas a través del Fideicomiso y la de recabar comprobantes que reúnan los requisitos fiscales.

32. PLAN DE DISTRIBUCIÓN

Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex, BTG Pactual Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer, Casa de Bolsa Banorte IXE, S.A. de C.V., Grupo Financiero Banorte, Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México e Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa Grupo Financiero Inbursa actuarán como Intermediarios Colocadores Líderes en México.

Colocación

En la fecha de determinación del Precio de Colocación, el Fiduciario y el Administrador celebraron un contrato de colocación con los Intermediarios Colocadores Líderes en México, para la colocación, mediante la Oferta en México, conforme a la modalidad de mejores esfuerzos, de hasta un total de 296,750,000 CBFes, que comprenden los 269,772,728 CBFes objeto de la Oferta en México y, hasta 26,977,272 CBFes objeto de la Opción de Sobreasignación en México. Es decir, no existe ningún compromiso por parte de los Intermediarios Colocadores en México ni de los Intermediarios Internacionales de adquirir en posición propia cualquier cantidad de CBFes. Además, el Fiduciario y el Administrador celebraron con los Intermediarios Internacionales un contrato de compraventa (*purchase agreement*), regido por la legislación del Estado de Nueva York, Estados Unidos, con respecto a la Oferta Internacional de un total de hasta 3,250,000 CBFes, que comprenden los 2,954,545 CBFes objeto de la Oferta Internacional, y hasta 295,455 CBFes que corresponden a la Opción de Sobreasignación Internacional.

Porciones de Colocación

La siguiente tabla muestra el número de CBFes (incluyendo los CBFes objeto de la Opción de Sobreasignación en México) serán distribuidas por los Intermediarios Colocadores Líderes en México:

Intermediarios Colocadores Líderes en México	CBFes	%
Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México)	95,175,000	32.1%
Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex	40,400,000	13.6%
BTG Pactual Casa de Bolsa, S.A. de C.V.,	0	0%
Casa de Bolsa Banorte IXE, S.A. de C.V., Grupo Financiero Banorte (incluyendo los CBFes por cuenta de Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer)	50,045,000	16.9%
Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México	630,000	0.2%
Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa Grupo Financiero Inbursa	110,500,000	37.2%

El plan de distribución de los Intermediarios Colocadores Líderes en México consistió en distribuir los CBFEs objeto de la Oferta en México, los CBFEs objeto de la Opción de Sobreasignación en México, en su caso, entre inversionistas personas físicas o morales de nacionalidad mexicana o extranjera residentes en México, cuando la legislación aplicable a su régimen de inversión lo permita, que sean clientes de las casas de bolsa o del área de banca patrimonial de las instituciones financieras que participen en la Oferta en México (de ser el caso), conforme a prácticas de asignación utilizadas en el mercado mexicano. Además, los Intermediarios Colocadores Líderes en México han distribuido los CBFEs entre inversionistas representativos del mercado institucional, constituido principalmente por instituciones de seguros, instituciones de fianzas, fondos de inversión, sociedades de inversión especializadas de fondos para el retiro, fondos de pensiones y jubilaciones de personal y de primas de antigüedad (con independencia de las formas de su constitución, incluyendo fideicomisos), y otras entidades financieras que conforme a su régimen autorizado, puedan invertir en CBFEs.

Toda vez que la Oferta en México es una oferta pública, cualquier persona con deseos de invertir en CBFEs tuvo la posibilidad de participar en el proceso de colocación de los CBFEs en igualdad de condiciones y en los mismos términos que cualesquiera otros posibles inversionistas. La fecha de cierre de libro fue el 23 de marzo de 2018.

Salvo por aproximadamente el 36.83% de los CBFEs que fueron colocados por Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa Grupo Financiero Inbursa entre partes relacionadas de dicha casa de bolsa, ningún otro Intermediario Colocador Líder en México colocó CBFEs entre partes relacionadas de dicho intermediario. Cabe mencionar que dichas partes participaron en igualdad de condiciones que el resto de los inversionistas participantes en la oferta pública de CBFEs. Ni el Administrador ni personas relacionadas con éste suscribieron CBFEs objeto de la oferta.

Promoción

La Oferta en México se promovió a través de reuniones denominadas “encuentros bursátiles” que se realizaron en algunas de las principales ciudades de México, con uno o varios inversionistas. Los encuentros bursátiles se celebraron tanto con inversionistas institucionales, como con inversionistas personas físicas y morales, y con las áreas de promoción de las casas de bolsa y de las instituciones financieras que participaron en la Oferta en México. La Oferta en México también se promovió a través de reuniones o conferencias telefónicas con posibles inversionistas, en forma individual. La participación de los intermediarios colocadores en la Oferta en México no implica un pronunciamiento sobre el proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto en comparación con cualquier otro proyecto alternativo que exista o llegase a existir en el futuro.

Otras Relaciones de Negocios

Los Intermediarios Colocadores Líderes en México y algunas de sus afiliadas en México y en el extranjero mantienen y continuarán manteniendo relaciones de negocios con el Fiduciario, el Administrador (y sus respectivas subsidiarias, asociadas y afiliadas). Además, periódicamente les han prestado, y tienen la intención de seguirles prestando, diversos servicios, principalmente

financieros, a cambio de contraprestaciones en términos de mercado (incluyendo, las que recibirán por sus servicios como intermediarios colocadores respecto de la Oferta en México). Los Intermediarios Colocadores Líderes en México consideran que no tienen conflicto de interés alguno con el Fiduciario o el Administrador, en relación con los servicios que prestan con motivo de la Oferta en México.

Hasta donde es del conocimiento, Fiduciario, y los Intermediarios Colocadores Líderes en México, cada uno de manera independiente el Administrador o sus Afiliadas no tienen la intención de presentar posturas para adquirir y, en su caso, adquirir CBFES en la Oferta Global y en su caso que así lo hiciera, dicha adquisición deberá hacerse como parte de la Oferta Global, precisamente en los mismos términos y condiciones que el resto de los participantes en la Oferta Global, incluyendo precio. Ni el Fiduciario, ni los Intermediarios Colocadores Líderes en México otorgarán preferencia alguna en la Oferta en México al Administrador o sus Afiliadas respecto de los CBFES para los que presente posturas de adquisición, sino que considerará al Administrador o sus Afiliadas como cualquier otro participante en la Oferta en México. El Fiduciario y los Intermediarios Colocadores Líderes en México, cada uno de manera independiente, no pueden asegurar que el Administrador participe en la Oferta Global y, de participar, si recibirá el monto total de la postura presentada o si su participación tendrá algún impacto en el número de CBFES materia de la Oferta en México que podrá colocarse.

Posturas

Durante el periodo de promoción, los Intermediarios Colocadores Líderes en México y los Subcolocadores promovieron la Oferta en México entre los inversionistas referidos en este Plan de Distribución. Los Intermediarios Colocadores Líderes en México recibieron posturas de compra de CBFES por parte de sus clientes y de los demás subcolocadores, hasta las 10:00 horas, hora de la Ciudad de México, en la fecha de determinación del Precio de Colocación de los CBFES. La fecha de determinación del Precio de Colocación de los CBFES, se realizó el Día Hábil anterior a la Fecha de Registro en la BMV. Un Día Hábil anterior a la fecha en que se determinó el precio de colocación de los CBFES objeto de la Oferta en México, los Intermediarios Colocadores Líderes en México publicaron el aviso de oferta pública en el sistema de Emisnet de la BMV; el aviso de colocación incluyó, entre otros, el precio de colocación de los CBFES, y fue publicado a más un Día Hábil anterior a la Fecha de Registro en la BMV, es decir, antes que tenga lugar el registro de los CBFES objeto de la Oferta en México en la BMV.

Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), recibió y concentró las posturas recibidas por los Intermediarios Colocadores Líderes en México. Se recomendó a los inversionistas interesados en adquirir CBFES, en la Oferta en México, 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 y cualquier otro aspecto que consideren relevante relacionado con la Oferta en México. El Día Hábil anterior a la Fecha de Registro en la BMV y una vez que determinado la demanda y la asignación de los CBFES, según corresponda, objeto de la Oferta en México, los Intermediarios Colocadores Líderes en México celebraron un contrato de colocación respecto de los CBFES, según corresponda, materia de la Oferta en México con el Fiduciario y el Administrador.

Asignación

El Día Hábil anterior a la Fecha de Registro en la BMV, los Intermediarios Colocadores Líderes en México asignaron, discrecionalmente, los CBFEs, según corresponda, materia de la Oferta en México, al precio de colocación de los CBFEs, a sus clientes, al precio de colocación, a través de un proceso de formación de libro, tomando en consideración (i) el monto de demanda presentada por cada uno de los participantes en la Oferta en México, y (ii) otras características de la demanda presentada por cada uno de los participantes en la Oferta en México, incluyendo las ofertas sujetas a números máximos y/o mínimos de CBFEs y precios máximos respecto de las Unidades, que los propios clientes presenten a los Intermediarios Colocadores Líderes en México.

No obstante lo anterior, los criterios de asignación pudieron haber utilizado, conforme a lo permitido por las disposiciones aplicables, criterios de asignación como parte de su estrategia de formación de libro para la Oferta en México, resultando en asignaciones distintas a diferentes inversionistas, para lograr una formación adecuada del libro y la distribución más conveniente de los CBFEs materia de la Oferta en México, con vistas a lograr una adecuada formación de precios; estas asignaciones no requerirán ser a prorrata ni considerando una secuencia cronológica determinada. Sin perjuicio de lo anterior, todos los CBFEs (incluyendo los CBFEs objeto de la Opción de Sobreasignación en México, en su caso) se colocaron o colocarán al mismo precio, y en las mismas condiciones, sin distinción alguna, entre todos los participantes.

El precio por CBFE se determinó tomando en consideración el objeto del Fideicomiso, que el precio de adquisición de las Acciones Serie P, y que inmediatamente después de la Oferta Global los Tenedores que participen en la misma serán titulares del 100% de los CBFEs que se encuentren en circulación y, en virtud de dicha tenencia, dueños del 100% del Patrimonio del Fideicomiso.

Condiciones Suspensivas y Resolutorias

La conclusión de la Oferta Global está sujeta a diversas condiciones suspensivas y resolutorias previstas en el contrato de colocación y el contrato compraventa (*purchase agreement*) celebrados por el Fiduciario, el Administrador y los Intermediarios Líderes en México y los Intermediarios Colocadores Internacionales, según corresponda. Como parte de la distribución de los CBFEs, sujeto a ciertas excepciones, los Intermediarios Colocadores Líderes en México han ofrecido y colocado los CBFEs únicamente entre inversionistas residentes en México, y los Intermediarios Internacionales han ofrecido y vendido los CBFEs únicamente en los Estados Unidos y otros mercados distintos del mercado mexicano, sujeto en ambos casos a ciertas excepciones previstas en la legislación aplicable y en los contratos correspondientes. Para tales efectos, se considera que una oferta o venta se realiza en una jurisdicción, si la misma se hace a personas residentes en dicha jurisdicción o a cualquier persona moral o entidad cuya oficina por medio de la cual se realiza la compra, se encuentre en dicha jurisdicción.

El contrato de colocación suscrito por el Fiduciario, el Contrato y los Intermediarios Colocadores Líderes en México, contempla que la eficacia de dicho contrato está sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones suspensivas, entre otras:

- (a) que, en o con anterioridad a la Fecha de la Oferta, previo a la determinación del Precio por CBFE, se lleve a cabo una teleconferencia o llamada con el

Administrador (la “Llamada de Due Diligence de la Oferta”) para verificar que a dicha fecha (y) no existan eventos que afecten de manera negativa la situación financiera, de ganancias o de operación de negocios (o la situación general) del Emisor o el Administrador que, en cada caso, sea relevante y afecte o pueda llegar a afectar de manera adversa y significativa la realización y/o consumación de la Oferta o el Patrimonio del Fideicomiso; y (z) no se hayan presentado cambios relevantes en la información divulgada en el Prospecto.

- (b) que los auditores externos del Fiduciario hayan entregado al Fiduciario y a los Intermediarios Colocadores la carta de independencia y consentimiento a que se refieren los artículos 84 y 84-Bis de la Circular Única, y hayan suscrito la misma conforme a los términos requeridos por la legislación mexicana, así como cartas de confort sustancialmente similares a las entregadas conforme al Contrato de Compraventa;
- (c) que se hayan obtenido las Autorizaciones establecidas en el contrato de colocación y las mismas estén en vigor en sus términos y cualesquiera otras autorizaciones de la CNBV y BMV que se requieran para llevar a cabo la Oferta, incluyendo la autorización para llevar a cabo la Oferta, y el visto bueno para el depósito de los CBFES por parte de Indeval, y que las mismas estén en vigor; y
- (d) que la información (financiera, legal, contable y administrativa) que se haya entregado a los Intermediarios Colocadores y que se encuentra en el Prospecto sea información precisa y completa en todos sus aspectos importantes, así como veraz.

El contrato de colocación celebrado por el Fiduciario, el Administrador y los Intermediarios Colocadores Líderes en México contempla que, de cumplirse en cualquier momento antes de la Fecha de Liquidación de la Oferta en México, o en la fecha de liquidación de los CBFES objeto de la Opción de Sobreasignación de México (según resulte aplicable), cualquiera de las condiciones resolutorias que se indican a continuación, los Intermediarios Colocadores Líderes en México tendrán el derecho de resolver sus obligaciones y, en consecuencia, las obligaciones de la Emisora conforme al contrato de colocación (excepto, entre otras, por las obligaciones a cargo del Fiduciario de pagar gastos y de indemnizar) sin ninguna responsabilidad para cada uno de los Intermediarios Colocadores Líderes en México, como si dichas obligaciones no hubieran existido:

- (e) si las declaraciones del Fiduciario o de GACM contenidas en los incisos I y II, respectivamente, de las Declaraciones del contrato de colocación dejaren de ser válidas, precisas y correctas en todos sus aspectos relevantes (salvo cuando dichas declaraciones ya se encuentren calificadas por materialidad o conocimiento, entonces deberán de ser válidas, precisas y correctas en su totalidad), tal y como si se hubieran efectuado en la fecha de celebración del contrato de colocación, a la fecha de liquidación de los CBFES o a la fecha de liquidación de los CBFES objeto de la Opción de Sobreasignación en México;
- (f) si cada uno de los Intermediarios Colocadores, antes de las 8:00 a.m. (hora de la Ciudad de México) de la Fecha de Liquidación de la Oferta o a la fecha de liquidación de los CBFES objeto de la Opción de Sobreasignación en México, no ha recibido de Jones Day México, S.C., en su carácter de asesor legal independiente

del Fiduciario y de GACM, una opinión legal debidamente suscrita, en términos del formato que se adjunte al contrato de colocación, cuyo contenido verse sobre (A) la debida constitución del Fideicomiso, (B) la validez de los CBFes, (C) la obtención de todas las autorizaciones necesarias conforme a la legislación aplicable para llevar a cabo la Oferta en México, (D) la no contravención con la legislación aplicable en México y (E) respecto de otros aspectos usuales y acostumbrados en los mercados internacionales;

- (g) si cada uno de los Intermediarios Colocadores, antes de las 8:00 a.m. (hora de la Ciudad de México) de la Fecha de Liquidación de la Oferta o a la fecha de liquidación de los CBFes objeto de la Opción de Sobreasignación en México, según corresponda, no ha recibido de Muñoz Manzo & Ocampo, S.C., en su carácter de asesor fiscal independiente del Fiduciario Emisor y de GACM una opinión fiscal debidamente suscrita, en términos del formato que se adjunta al Contrato de Colocación;
- (h) que (A) el Fiduciario y GACM o cualquiera de sus subsidiarias o el Patrimonio del Fideicomiso a partir de la fecha de los últimos Estados Financieros Consolidados Auditados incluidos en el presente Prospecto, hubieren sufrido una pérdida o interferencia 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 éste se hubiere revelado en el presente Prospecto, o (B) a partir de la fecha del presente Prospecto, hubiere tenido lugar algún cambio en el Patrimonio del Fideicomiso o deuda del Fiduciario, GACM, AICM o cualquier cambio o circunstancia que afecte el curso ordinario de los negocios, administración, posición financiera y legal, patrimonio, resultados de operación, o perspectivas de negocios del Fiduciario, GACM, AICM excepto si éstos se hubieren revelado en el presente Prospecto, cuyo efecto, en cualesquiera de los casos descritos en los incisos (A) o (B) anteriores, a juicio razonable 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 contrato de colocación;
- (i) que tuviere lugar cualquiera de los siguientes eventos: (A) la suspensión o limitación significativa de la intermediación de valores, en forma general, en la BMV, (B) la suspensión o limitación significativa en la intermediación de los valores emitidos por el Fiduciario en la BMV, (C) se declare una suspensión generalizada en las actividades bancarias en México por una autoridad competente, o existiere una interrupción significativa en los servicios de banca comercial o liquidación de valores en México, (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 las condiciones políticas, financieras o económicas o en el tipo de cambio aplicable, o en la reglamentación en materia cambiaria, en México, si los eventos a los que hacen referencia los párrafos (D) o (E) anteriores, en la opinión de los Intermediarios Colocadores, no permitieren o no hicieren recomendable, proceder con la Oferta o de conformidad con los términos y condiciones descritos en el presente Prospecto;

- (j) si la inscripción de los CBFes en el RNV fuere cancelada por la CNBV o si el listado de los CBFes fuere suspendido o cancelado por la BMV;
- (k) si los Intermediarios Colocadores no pudieren colocar los CBFes, como consecuencia de lo dispuesto por la legislación aplicable o por orden de una autoridad competente;
- (l) si el Fiduciario no pusiere a disposición de los Intermediarios Colocadores los CBFes de la Oferta en la fecha y forma convenidas en el contrato de colocación;
- (m) si el Fiduciario incumple con los términos del contrato de colocación de manera tal que se imposibilite llevar a cabo la liquidación de la Oferta;
- (n) en caso de que se inicie un procedimiento de concurso mercantil, quiebra, disolución o liquidación, o cualquier otro evento similar respecto del Fiduciario, GACM o de cualquiera de sus subsidiarias o afiliadas, o si el Fiduciario, GACM o cualquiera de sus subsidiarias o afiliadas presenta una solicitud de concurso mercantil o quiebra del Fiduciario, GACM, según corresponda;
- (o) si se dan hechos derivados de caso fortuito o fuerza mayor que impidan la colocación de los CBFes o que afecten sustancialmente a los Intermediarios Colocadores o al Fiduciario;
- (p) si se dan situaciones anormales o desordenadas respecto del mercado de valores, de dinero o de capitales, o mercados financieros en general, ya sean nacionales o internacionales, que imposibiliten o no hagan recomendable la colocación de los CBFes.

Los Intermediarios Colocadores Líderes en México podrán renunciar a cualquiera de las condiciones convenidas anteriormente, sin que se pierda su derecho respecto de las mismas en adelante; el hecho de que los Intermediarios Colocadores Líderes en México renuncien alguna condición, no significa que han renunciado a alguna otra. Los Intermediarios Colocadores Líderes en México se reservan el derecho de dar por terminada la Oferta en México si se presenta cualquiera de las condiciones antes mencionadas, en cuyo caso, los Intermediarios Colocadores Líderes en México darán un aviso en este sentido, o bien respecto a la renuncia de dichas condiciones. En caso de terminación de la Oferta en México, las personas que participen en la misma no tendrán derecho alguno de reclamación en contra de los Intermediarios Colocadores Líderes en México, con motivo de dicha terminación. En caso de terminación de la Oferta en México porque se actualice cualquiera de las condiciones a las que se encuentra sujeta, se darán por terminadas también, en forma automática y sin necesidad de aviso alguno, las solicitudes y órdenes de compra de todos los participantes en la misma.

Sobreasignación

El Fiduciario ha otorgado a los Intermediarios Colocadores Líderes en México una opción para adquirir hasta 26,977,272 CBFes adicionales y a los Intermediarios Internacionales una opción para adquirir hasta 295,455 CBFes adicionales, las cuales representan, en conjunto, aproximadamente el 10% del monto total de los CBFes objeto de la Oferta Global, para cubrir

asignaciones en exceso, si las hubiere, en la Oferta Global tanto por los Intermediarios Colocadores Líderes en México como por los Intermediarios Internacionales. La Opción de Sobreasignación en México y la Opción de Sobreasignación Internacional estarán vigentes durante un plazo de 30 días naturales contados a partir de la fecha de determinación del Precio de Colocación, en los términos descritos en esta sección “32. *PLAN DE DISTRIBUCIÓN*”, y podrán ejercerse de conformidad con el contrato de compraventa (*purchase agreement*) en el caso de la Opción de Sobreasignación Internacional, o en una sola ocasión, en el caso de la Opción de Sobreasignación en México, a un precio igual al precio de colocación, por los Intermediarios Colocadores Líderes en México, en el caso de la Oferta en México (conforme a los términos aprobados por la CNBV y descritos más adelante), y por los Intermediarios Internacionales, en el caso de la Oferta Internacional; dicho ejercicio podrá hacerse de manera independiente, pero coordinada.

Estabilización:

Con el objeto de permitir al mercado absorber gradualmente el flujo de órdenes de venta de los CBFes que pudieran producirse con posterioridad a la Oferta Global, y para prevenir o retardar la disminución del precio de mercado de los CBFes, los Intermediarios Colocadores Líderes en México a través de Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), actuando de común acuerdo y en coordinación con los Intermediarios Colocadores Líderes en México, podrán, pero no estarán obligados, a llevar a cabo operaciones de estabilización en la BMV, mediante posturas de compra durante el periodo de 30 días naturales contados a partir de la fecha de determinación del Precio de Colocación, conforme a la legislación aplicable, mediante el uso de los recursos obtenidos de la colocación de los CBFes objeto de la Opción de Sobreasignación en México. Las operaciones de estabilización se llevarán a cabo conforme a lo previsto por la legislación mexicana. La Opción de Sobreasignación en México podrá ejercerse de manera parcial o en su totalidad por los Intermediarios Colocadores Líderes en México, y la Opción de Sobreasignación Internacional también podrá ejercerse de manera parcial o en su totalidad por los Intermediarios Internacionales.

En caso de iniciar operaciones de estabilización, los Intermediarios Colocadores Líderes en México, a través de Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), estarán facultados para interrumpirlas o discontinuarlas en cualquier momento. En caso que los Intermediarios Colocadores Líderes en México realicen o no operaciones de estabilización, en su momento, lo harán del conocimiento tanto de la CNBV, como del público inversionista, a través de un comunicado enviado por Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) medio de Emisnet o el sistema electrónico de envío y difusión de información que la BMV señale para tales efectos.

Sobreasignación y estabilización

Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) actuará como agente coordinador para todo lo relacionado con el ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México y la realización de las operaciones de estabilización. El ejercicio de la Opción de Sobreasignación en México, así como las operaciones de estabilización se llevarán a cabo por Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), actuando de común acuerdo y en coordinación con los Intermediarios Colocadores Líderes en México, así como con los Intermediarios Internacionales.

33. AUDITOR EXTERNO

Los estados financieros dictaminados incluidos en el presente Prospecto serán auditados por PricewaterhouseCoopers, S. C., contadores independientes, como constan en el dictamen incluido en dichos estados financieros.

34. OTROS VALORES EMITIDOS POR EL FIDEICOMISO

A la Fecha de la Oferta, el Fiduciario (en su carácter de Fiduciario del Fideicomiso) no mantiene valores adicionales inscritos en el RNV o listados en otro mercado.

De conformidad con los artículos 33, 34 y 50 de la Circular Única, el Fiduciario tendrá la obligación de entregar a la CNBV y a la BMV información financiera, económica, contable, jurídica y administrativa, de forma trimestral y anual, así como estados financieros anuales auditados por el Auditor Externo. Asimismo, el Fiduciario tiene la obligación de divulgar periódicamente cualquier hecho o acontecimiento que se considere como evento relevante, de conformidad con la LMV y la regulación aplicable.

El Fideicomiso es un vehículo de nueva creación por lo que no cuenta con valores previamente inscritos en el RNV. Cualesquier cambios significativos a los CBFEs será informado por el Fiduciario mediante la publicación de eventos relevantes a través de la BMV.

35. DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO

Los documentos presentados ante la CNBV a fin de obtener el registro de los Certificados Bursátiles con el RNV y la autorización para su oferta pública pueden ser consultados en la BMV, en sus oficinas o a través de su página de Internet: www.bmv.com.mx o por medio de la página de Internet de la CNBV en: www.gob.mx/cnbv.

El Fiduciario tendrá a disposición de los Tenedores de los CBFes la información relevante del Fideicomiso, incluyendo lo relativo a su constitución, su administración y su situación al momento de la consulta. La persona encargada de relaciones con inversionistas por parte del Administrador será el señor actuario Mario Vergara Talamantes, con dirección en Av. Insurgentes Sur No. 2453, Piso 2, Col. Tizapán, Del. Álvaro Obregón, CP. 01090, Ciudad de México, teléfono (55) 9001 4000 y correo electrónico: mario.vergara@gacm.mx.

36. GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA

El total aproximado de los gastos relacionados con la Oferta Global de los CBFES fue de \$692,921,834.86 incluyendo IVA, considerando la colocación de los 300,000,000 CBFES en la Oferta Global (es decir, incluyendo el ejercicio de las Opciones de Sobreasignación) a un precio de \$100.00 (cien Pesos 00/100 M.N.) por CBFES. Los gastos relacionados con la Oferta Global que se detallan a continuación han sido o serán cubiertos con los recursos derivados de la Emisión.

Asimismo, con los recursos de la emisión se dotó la Cuenta de Gastos e Inversiones del Fideicomiso con un monto de \$60,000,000.00 (sesenta millones de pesos 00/100 M.N.) para cubrir gastos estimados del Fideicomiso durante el periodo previo a la Fecha de Inicio de Distribuciones. Derivado de lo anterior y teniendo en cuenta el total aproximado de los gastos relacionados con la Oferta Global de los CBFES, la Emisora obtuvo \$29,247,078,165.14 (veintinueve mil doscientos cuarenta y siete millones setenta y ocho mil ciento sesenta y cinco Pesos 14/100 M.N.) como recursos netos de la Oferta.

Los principales gastos relacionados con la Emisión fueron los siguientes:

Concepto	(Cifras en Pesos)
1. Estudio y Trámite CNBV*	\$25,854.08
2. Estudio y Trámite BMV*	\$22,076.92
3. Intermediarios Colocadores*	\$520,260,000.00
3.A. Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México)	\$215,747,205.89
3.B. Credit Suisse Securities (USA) LLC	\$3,011,029.41
3.C. Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex	\$133,557,794.12
3.D. Citigroup Global Markets Inc.	\$1,863,970.59
3.E. Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer	\$13,920,000.00
3.F. Casa de Bolsa Banorte IXE, S.A. de C.V., Grupo Financiero Banorte	\$24,360,000.00
3.G. Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México	\$17,400,000.00
3.H. Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa Grupo Financiero Inbursa	\$104,400,000

3.I. BTG Pactual Casa de Bolsa, S.A. de C.V.	\$0.00
3.J. Banco BTG Pactual S.A.-Cayman Branch	\$6,000,000.00
4. Honorarios del Representante Común*	\$174,000.00
5. Honorarios, gastos del estructurador*	\$114,329,006.08
6. Honorarios y gastos del Asesor Fiscal Externo en México*	\$2,900,000.00
7. Honorarios y gastos del Asesor Legal de los Intermediarios Colocadores Líderes en México*	\$4,777,866.00
8. Honorarios y gastos del Asesor Fiscal de los Intermediarios Colocadores Líderes en México*	\$2,972,894.40
9. Honorarios y gastos del Asesor Legal de los Intermediarios Internacionales	\$5,383,650.00
10. Derechos de inscripción en el RNV	\$4,114,782.48
11. Cuota de inscripción en la BMV*	\$1,695,729.76
12. Publicaciones*	\$685,621.44
13. Gastos de Promoción	\$3,690,354.64
14. Honorarios y gastos del Auditor Externo*	\$28,815,560.00
15. Honorarios y gastos del Fiduciario*	\$986,000.00
16. Otros**	\$2,088,439.06
TOTAL:	\$692,921,834.86

*Incluye IVA

** Incluye gastos notariales

Los honorarios y gastos del Asesor Legal Externo en México, del Asesor Legal Externo en el Extranjero y del Asesor Financiero de GACM ascendieron a \$183,100,000.00 (sin incluir IVA) y fueron cubiertos con cargo al patrimonio del Fideicomiso Emisor TUA, por lo cual no disminuyen el monto de los recursos netos de la Oferta Global.

37. FUNCIONES DEL REPRESENTANTE COMÚN

Se ha designado a Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero como Representante Común de los Tenedores. De conformidad con el artículo 69 de la LMV, el Representante Común tendrá las obligaciones, derechos y facultades previstas en el título que ampare los Certificados Bursátiles.

El Representante Común representa a los Tenedores de una manera conjunta y no individualmente. Como se indica en el título que ampare los Certificados Bursátiles, el Representante Común tendrá las facultades y obligaciones que se contemplan en la LMV y en la Circular Única, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas incluidas en el Artículo 69 de la LMV y el Artículo 68 de la Circular Única, en la LGTOC (en lo que resulte aplicable), en el Título y en el Contrato de Fideicomiso. Para todo aquello no expresamente previsto en el Título, en el Contrato de Fideicomiso, en los demás documentos de los que sea parte, en la LMV, en la Circular Única o en la LGTOC, el Representante Común actuará de conformidad con las instrucciones de la Asamblea de Tenedores. El Representante Común representará al conjunto de Tenedores y no de manera individual a cada uno de ellos. Las facultades y obligaciones del Representante Común incluirán, sin limitación, las siguientes:

- Suscribir el Título correspondiente a la Emisión Inicial y, en su caso, cualquier Título que ampare los CBFES Adicionales correspondientes a distintas series, así como suscribir las solicitudes a ser presentadas ante la CNBV para llevar a cabo el canje del Título y la actualización de la inscripción en el RNV, como resultado de una Emisión Adicional, en su caso, o por cualquier otro motivo;
- Revisar la constitución del Fideicomiso y firmar los Documentos de la Emisión (y sus modificaciones, previa aprobación de la Asamblea de Tenedores, según resulte aplicable) de los que sea parte;
- Verificar el estado que guarda el Patrimonio del Fideicomiso;
- Verificar en el ámbito de sus facultades, a través de la información que le sea proporcionada para tales fines, el debido cumplimiento de las obligaciones del Fiduciario y del Administrador conforme al Contrato de Fideicomiso, al Título y al Contrato de Administración, e iniciar cualquier acción en contra del Fiduciario o instruir al Fiduciario que se inicie cualquier acción en contra del Administrador conforme a las instrucciones de la Asamblea de Tenedores (incluyendo, sin limitar, la contratación de un despacho legal y el otorgamiento de los poderes respectivos) con cargo al Patrimonio del Fideicomiso;
- Notificar a los Tenedores cualquier incumplimiento del Fiduciario y/o del Administrador a sus obligaciones conforme al Contrato de Fideicomiso, el Título y/o al Contrato de Administración, a través de los medios que considere adecuados, sin que por tal motivo se considere incumplida la obligación de confidencialidad a que se refiere la Sección 14.3 del Contrato de Fideicomiso;

- Convocar y presidir las Asambleas de Tenedores cuando la Ley Aplicable o los términos del Título y el Contrato de Fideicomiso así lo establezcan, cuando lo considere necesario o deseable para obtener confirmaciones de los Tenedores con respecto a la toma de cualquier decisión, o la realización de cualesquier asuntos que deban ser resueltos por una Asamblea de Tenedores, así como ejecutar las resoluciones de dichas asambleas;
- Llevar a cabo todos los actos que resulten necesarios o convenientes a efecto de cumplir las resoluciones tomadas en las Asambleas de Tenedores;
- Firmar en representación de los respectivos Tenedores, los documentos y contratos (y sus modificaciones, previa aprobación de la Asamblea de Tenedores, según resulte aplicable) a ser celebrados con el Fiduciario de conformidad con lo establecido en el Contrato de Fideicomiso;
- Ejercer todas las acciones que resulten necesarias o convenientes a efecto de salvaguardar los derechos de los Tenedores;
- Actuar como intermediario entre el Fiduciario y los Tenedores, en representación de estos últimos, con respecto del pago de cualquier cantidad pagadera a los Tenedores en relación con sus respectivos Certificados y el Contrato de Fideicomiso, si las hubiera, así como para cualesquiera otros asuntos que se requieran;
- Ejercer sus derechos y cumplir con sus obligaciones establecidas en cada Título, en el Contrato de Fideicomiso y en los demás documentos de los que sea parte;
- Solicitar del Fiduciario y del Administrador toda la información y documentación que se encuentre en su posesión y que sea necesaria para el cumplimiento de las funciones del Representante Común en los términos del Contrato de Fideicomiso, estando el Fiduciario, el Fideicomitente y el Administrador obligados a proporcionar la misma de manera oportuna, incluyendo aquella información que sea necesaria y con la que cuente el Administrador en virtud de la celebración del Contrato de Administración, en el entendido, que el Representante Común asumirá que la información presentada por las partes del Contrato de Fideicomiso es exacta y veraz, por lo que podrá confiar en ella para sus funciones de supervisión;
- Proporcionar a cualquier Tenedor las copias (a su costa) de los reportes que hayan sido entregados al Representante Común por el Fiduciario y el Administrador de conformidad con lo establecido en el Contrato de Fideicomiso para lo cual dichos Tenedores deberán acreditar la tenencia de sus Certificados, con las constancias de depósito que expida el Indeval o la institución para el depósito de valores correspondiente y el listado de titulares que para tal efecto expida el intermediario financiero correspondiente, de ser el caso; y
- En general, llevar a cabo todos los actos y ejercer las facultades y cumplir con las obligaciones del Representante Común de conformidad con lo establecido en el Contrato de Fideicomiso, la Ley Aplicable y los sanos usos y prácticas bursátiles.

El Representante Común no tendrá responsabilidad alguna por las decisiones que se adopten en el Comité Técnico o en la Asamblea de Tenedores, ni estará obligado a erogar ningún tipo de gasto u honorario o cantidad alguna con cargo a su patrimonio para llevar a cabo todos los actos y funciones que le corresponden derivadas de su encargo, las cuales se cubrirán con cargo al Patrimonio del Fideicomiso.

Deberes Adicionales del Representante Común

El Representante Común deberá verificar, a través de la información que se le hubiere proporcionado para tales fines, el cumplimiento en tiempo y forma de las obligaciones establecidas en el Contrato de Fideicomiso, el Título y el Contrato de Administración, por parte del Fiduciario, del Administrador, y demás partes de los documentos referidos (excepto de las obligaciones de índole contable, fiscal, laboral y administrativa de las partes de dichos documentos que no tengan una relación directa con las Distribuciones y cualquier otro pago que deba ser realizado a los Tenedores conforme a los CBFes), así como, el estado que guarda el Patrimonio del Fideicomiso.

Para efecto de cumplir con lo anterior, el Representante Común tendrá el derecho de solicitar al Fiduciario, al Administrador y a las demás partes de los documentos referidos, así como a las personas que les presten sus servicios relacionados con los CBFes o con el Patrimonio del Fideicomiso, incluyendo sin limitar, al Auditor Externo, la información y documentación que razonablemente considere necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones a que se refiere el párrafo anterior. Mediante la firma del Contrato de Fideicomiso, la aceptación del encargo y/o la celebración del contrato de prestación de servicios correspondiente, se entenderá que dichas Personas se obligan a cumplir con las obligaciones previstas en este párrafo. En ese sentido, el Fiduciario, el Administrador, el Auditor Externo y dichos prestadores de servicios deberán proporcionar y/o causar que le sea proporcionada al Representante Común dicha información y/o documentación en los plazos y periodicidad que el Representante Común razonablemente les requiera, incluyendo, sin limitar, la situación financiera del Patrimonio del Fideicomiso, y otras operaciones efectuadas con cargo al Patrimonio del Fideicomiso, corridas financieras, determinación de coberturas, así como cualquier otra información económica, contable, financiera, legal y administrativa que precise, la cual estará sujeta a las obligaciones de confidencialidad establecidas en la Sección 14.3 del Contrato de Fideicomiso, en el entendido, sin embargo que el Representante Común podrá hacer dicha información y/o documentación del conocimiento de los Tenedores sin incurrir en un incumplimiento por tal motivo a dichas obligaciones de confidencialidad, y dichos Tenedores estarán sujetos a la obligación de confidencialidad establecida en la Sección 14.3 del Contrato de Fideicomiso. Para efectos de lo anterior, el Fiduciario tendrá la obligación de requerir al Auditor Externo, asesores legales o terceros que proporcionen al Representante Común la información que este razonablemente requiera dentro de los plazos que razonablemente establezca.

El Representante Común solamente actuará o dejará de actuar con base en la información recibida, sin estar obligado a verificar su autenticidad, integridad o veracidad. El Representante Común no será responsable en los casos de actos dolosos, negligentes, de la mala fe o ilegales (incluyendo actos fraudulentos) por parte Fiduciario, al Fideicomitente, al Administrador y a las demás partes de los documentos referidos, así como a las personas que les presten sus servicios relacionados con los CBFes o con el Patrimonio del Fideicomiso. El Representante Común no será responsable

si ha actuado de buena fe, conforme a la Ley Aplicable, con base a la información disponible en el momento que corresponda o buscando proteger los intereses de los Tenedores.

El Representante Común podrá realizar visitas o revisiones a las personas señaladas en el párrafo anterior, si lo estima conveniente, una vez al año y en cualquier otro momento que lo considere necesario, mediante notificación entregada por escrito realizada con por lo menos 5 (cinco) Días Hábiles de anticipación a la fecha en que se desee llevar a cabo la visita o revisión respectiva, salvo que se trate de casos urgentes.

En caso de que el Representante Común no reciba la información y/o documentación solicitada en los tiempos señalados o que tenga conocimiento de cualquier incumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Fideicomiso, el Título y el Contrato de Administración a cargo de las partes de los mismos, estará obligado a solicitar al Fiduciario, mediante notificación por escrito, haga del conocimiento del público inversionista inmediatamente a través de la publicación de un “evento relevante”, dicho incumplimiento, sin que tal revelación se considere un incumplimiento de obligación de confidencialidad alguna y sin perjuicio de la facultad del Representante Común de hacer del conocimiento del público inversionista en términos del Contrato de Fideicomiso y la Ley Aplicable, cualquier circunstancia que pueda afectar la capacidad del Fiduciario para cumplir con sus obligaciones al amparo de los Certificados así como cualesquier incumplimientos y/o retraso en el cumplimiento de las obligaciones tanto del Fiduciario, como del Administrador y demás personas que suscriban los documentos de la emisión anteriormente referidos, que por cualquier medio se hagan del conocimiento del Representante Común; en el entendido, que dicha revelación no se considerará que infringe las obligaciones de confidencialidad establecidas en el Contrato de Fideicomiso y/o en los demás Documentos de la Emisión. En caso de que el Fiduciario no lleve a cabo la publicación del “evento relevante” respectivo dentro de los 2 (dos) Días Hábiles siguientes a la notificación que realice el Representante Común, éste tendrá la obligación de llevar a cabo la publicación de dicho “evento relevante” inmediatamente.

El Representante Común deberá rendir cuentas detalladas del desempeño de sus funciones, cuando la Asamblea de Tenedores lo solicite o al momento de concluir su encargo.

A efecto de estar en posibilidad de cumplir con lo anterior, el Representante Común podrá solicitar a la Asamblea de Tenedores, o esta última podrá solicitar que se contrate, con cargo al Patrimonio del Fideicomiso, a cualquier tercero especialista en la materia de que se trate, que considere conveniente y/o necesario para que le auxilie en el cumplimiento de sus obligaciones de verificación referidas en los párrafos anteriores o establecidas en la Ley Aplicable. En dicho caso, el Representante Común estará sujeto a las responsabilidades que establezca la propia Asamblea de Tenedores al respecto y, en consecuencia, podrá confiar, actuar y/o abstenerse de actuar con base en las determinaciones que lleven a cabo dichos especialistas, según lo determine la Asamblea de Tenedores; en el entendido, que si la Asamblea de Tenedores no aprueba dicha contratación, el Representante Común no podrá llevarla a cabo y únicamente será responsable de las actividades que le son directamente imputables establecidas en el Contrato de Fideicomiso y en la Ley Aplicable. Asimismo, sin perjuicio de las demás obligaciones del Fiduciario referidas en los párrafos anteriores, éste deberá, previa autorización de la Asamblea de Tenedores, contratar con cargo al Patrimonio del Fideicomiso y/o proporcionar al Representante Común, con cargo a dicho Patrimonio del Fideicomiso, los recursos necesarios para realizar las contrataciones de los terceros que sean necesarios para asistir a dicho Representante Común en el cumplimiento de sus

obligaciones, según le sea instruido por el Representante Común, en un plazo que no deberá exceder de 5 (cinco) Días Hábiles contados a partir de que le sea dada dicha instrucción; en el entendido, que si la Asamblea de Tenedores autoriza la contratación de dichos terceros pero no existen los recursos suficientes para tales efectos en el Patrimonio del Fideicomiso, se estará a lo dispuesto por el artículo 281 del Código de Comercio así como a lo establecido en el artículo 2577 del Código Civil Federal y sus correlativos en relación con su carácter de mandatario en términos del artículo 217 de la LGTOC, en el entendido, además, que el Representante Común no estará obligado a anticipar las cantidades necesarias para la contratación de dichos terceros especialistas y no será responsable bajo ninguna circunstancia del retraso de su contratación y/o por falta de recursos en el Patrimonio del Fideicomiso de llevar a cabo dicha contratación y/o porque no le sean proporcionados, en su caso, por los Tenedores

Personal del Representante Común

Atendiendo a la naturaleza de los CBFEs, que no conllevan una obligación a cargo del Fiduciario de pagar una suma de dinero por concepto de principal y/o intereses, ni el Representante Común, ni cualquier funcionario, consejero, apoderado, empleado, filial o agente (el “Personal”) de éste, serán responsables de las decisiones de inversión, del cumplimiento del plan de negocios, ni del desempeño de cualquier Sociedad Elegible, y/o de las demás operaciones efectuadas con cargo al Patrimonio del Fideicomiso o la adecuación de dicho resultado a los rendimientos esperados y tampoco deberá revisar ni vigilar la viabilidad jurídica, financiera y económica de cualquier Sociedad Elegible, incluyendo GACM y demás operaciones ni la obtención de autorizaciones y cumplimiento de requisitos legales y de otro tipo que conlleve cada inversión u operación, en el entendido, que el Representante Común estará facultado para solicitar al Administrador, al Fiduciario y a los demás participantes, y estos estarán obligados a proporcionar, información relativa a estos temas.

De igual manera no será responsabilidad del Representante Común ni del Personal de éste, vigilar o supervisar el cumplimiento de los servicios contratados del Contador del Fideicomiso, del Auditor Externo, o de cualquier otro tercero, ni el cumplimiento de las obligaciones pactadas en los contratos firmados con las contrapartes en GACM y demás operaciones, ni el cumplimiento de las obligaciones de los demás socios o accionistas de una Sociedad Elegible y su subsidiaria (incluyendo aquellas previstas en la Sección 12.2(b) del Contrato de Fideicomiso) ni de sus términos y funcionamiento, ni la debida instalación o funcionamiento del Comité Técnico y/o los comités que lo auxilien, y las obligaciones de sus miembros, o cualquier otro órgano distinto a la Asamblea de Tenedores

Remoción del Representante Común.

El Representante Común podrá ser removido o sustituido en cualquier momento, mediante resolución de la Asamblea de Tenedores, siempre que se cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 220 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y con los requisitos de quórum establecidos en el Contrato de Fideicomiso; en el entendido, que dicha remoción sólo surtirá efectos cuando un representante común sustituto haya sido designado por la Asamblea de Tenedores respectiva y el representante sustituto haya aceptado y tomada posesión de su cargo, y entrado en funciones como Representante Común.

Renuncia del Representante Común.

Cualquier institución que actúe como representante común conforme al Contrato de Fideicomiso podrá renunciar a dicho nombramiento en los casos que se especifican y de conformidad a las disposiciones del Artículo 216 de la LGTOC. El Representante Común, según sea el caso, deberá entregar notificación por escrito al Administrador y al Fiduciario de su intención de renuncia con por lo menos 60 (sesenta) días naturales de anticipación a la fecha de renuncia, y en todo caso dicha renuncia no será efectiva hasta que un representante común sustituto sea nombrado por la Asamblea de Tenedores y el sustituto del Representante Común haya aceptado, tomado posesión de su cargo y entrado en funciones.

Terminación de las Obligaciones del Representante Común.

Las obligaciones del Representante Común terminarán una vez que se hayan cubierto a los Tenedores todas las cantidades que tengan derecho a recibir conforme a los CBFEs.

Honorarios del Representante Común.

Como contraprestación por sus servicios bajo el Contrato de Fideicomiso, el Representante Común tendrá derecho a recibir los honorarios (incluyendo el IVA) que se indican en el documento que se adjunta al Contrato de Fideicomiso como Anexo “B”. Los honorarios del Representante Común serán considerados como Gastos de Emisión o Gastos del Fideicomiso, según sea el caso.

38. NOMBRES DE PERSONAS CON PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN LA OFERTA

A continuación, se muestra una lista de las personas con una participación relevante en la oferta de los Certificados:

Fideicomitente:

Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa

Administrador:

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

Fiduciario:

CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple.

Intermediarios Colocadores:

Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, integrante del Grupo Financiero Banamex.

BTG Pactual Casa de Bolsa, S.A. de C.V.

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

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

Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México

Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa

Intermediarios Internacionales

Credit Suisse Securities (USA), LLC.

Citigroup Global Markets, INC.

Estructurador:

Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. N. C.

Asesor Legal Externo en México:

Jones Day México, S.C.

Asesor Legal Externo en el Extranjero:

Cleary Gottlieb Steen Hamilton, LLP.

Asesor Financiero de GACM:

LCA Prestadora de Servicios, S. de R.L. de C.V.

Asesor Fiscal Externo en México:

Muñoz Manzo y Ocampo, S.C.

Asesor Legal de los Intermediarios Colocadores Líderes en México:

Creel, García Cuéllar, Aiza y Enríquez, S.C.

Asesor Legal de los Intermediarios Colocadores en el Extranjero:

Paul Hastings, LLP.

Asesor Fiscal de los Intermediarios Colocadores Líderes en México:

Creel, García Cuéllar, Aiza y Enríquez, S.C.

Representante Común:

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

Auditor Externo:

PricewaterhouseCoopers, S. C.

Ninguno de los expertos o asesores que participan en esta Oferta son parte del Fiduciario o accionistas del Fideicomitente o de sus subsidiarias, y no tienen interés económico directo o indirecto alguno en dichas entidades.

El señor actuario Mario Vergara Talamantes es la persona encargada de las relaciones con los inversionistas y podrá ser localizada en las oficinas de GACM ubicadas en Av. Insurgentes Sur No. 2453, Piso 2, Col. Tizapán, Del. Álvaro Obregón, CP. 01090, Ciudad de México. El teléfono en esa dirección es (55) 9001 4000.

LCA Prestadora de Servicios, S. de R.L. de C.V. proporciona servicios de asesoría financiera relacionados con el análisis e implementación de las diferentes etapas del plan financiero para la obtención de financiamientos relacionados con la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Con respecto de la Oferta y los CBFES, brindó asesoría financiera a GACM en la evaluación de los términos, condiciones y estructura de las Acciones “P”, la Oferta y los CBFES, así como asesoría financiera y apoyo en la implementación y promoción de la estructura y la Oferta de CBFES, mismos que constituyen una etapa del plan financiero del Nuevo Aeropuerto.

39. DEUDORES RELEVANTES

El Fideicomiso es un vehículo de reciente constitución sin antecedentes operativos, por lo que no cuenta con créditos ni deudores relevantes.

40. OTROS TERCEROS OBLIGADOS CON EL FIDEICOMISO O LOS TENEDORES DE LOS VALORES

A la fecha de la Oferta no existen terceros con obligaciones frente al Fideicomiso o los Tenedores.

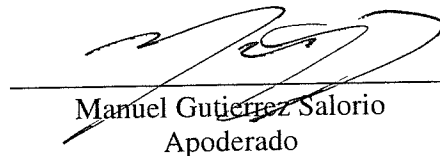
41. PERSONAS RESPONSABLES

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 Certificados Bursátiles 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 rango de precio de los Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características del Fideicomiso emisor y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, así como las condiciones imperantes en el mercado de valores en la fecha de colocación.

**Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse
(México)**



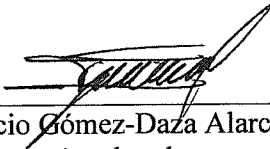
Manuel Gutierrez Salorio
Apoderado

“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 Certificados Bursátiles 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 los Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características del Fideicomiso emisor y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, así como las condiciones imperantes en el mercado de valores en la fecha de colocación.”

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



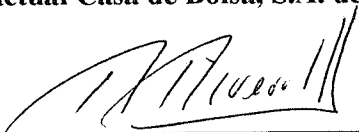
Ignacio Gómez-Daza Alarcón
Apoderado

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 Certificados Bursátiles 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 rango de precio de los Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características del Fideicomiso emisor y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, así como las condiciones imperantes en el mercado de valores en la fecha de colocación.

BTG Pactual Casa de Bolsa, S.A. de C.V.



Rodrigo Riveroll Gómez
Apoderado

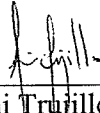
El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de la emisora, así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, 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 Certificados Bursátiles 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 rango de precio de los Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características del Fideicomiso emisor y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, así como las condiciones imperantes en el mercado de valores en la fecha de colocación.

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



Jorge Tasias Pitarch
Apoderado

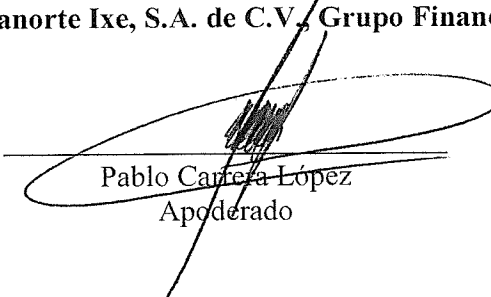
Irini Trujillo Ortiz
Apoderado

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.

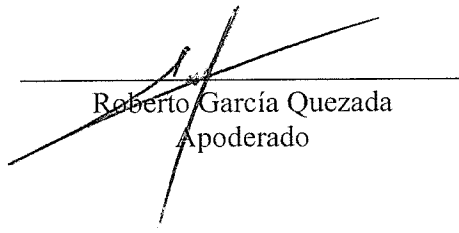
Igualmente, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la emisora el sentido y alcance de las responsabilidades 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 rango de precio de los Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características del Fideicomiso emisor y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, así como las condiciones imperantes en el mercado de valores en la fecha de colocación.

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



Pablo Carreón López
Apoderado



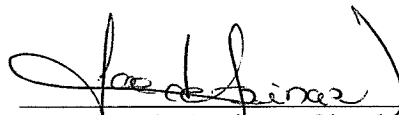
Roberto García Quezada
Apoderado

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.

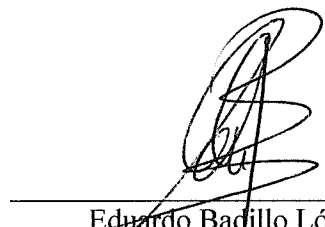
Igualmente, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la emisora el sentido y alcance de las responsabilidades 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 rango de precio de los Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características del Fideicomiso emisor y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, así como las condiciones imperantes en el mercado de valores en la fecha de colocación.

Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México



José de Aguirre Girault
Apoderado



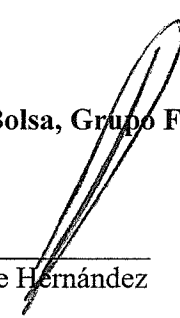
Eduardo Bacillo López
Apoderado

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 Certificados Bursátiles 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 rango de precio de los Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características del Fideicomiso emisor y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, así como las condiciones imperantes en el mercado de valores en la fecha de colocación.

Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa



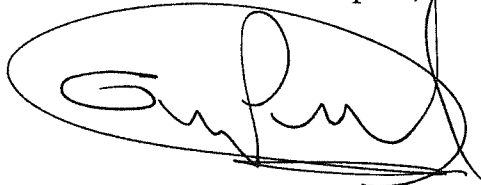
Lic. José Antonio Ponce Hernández
Apoderado

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados bajo IFRS adjuntos de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S. A. de C. V y subsidiarias, que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 1 de enero de 2016, y los estados consolidados de resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo que le son relativos por los años que terminaron al 31 de diciembre de 2017 y 2016, que contiene el presente prospecto, fueron dictaminados con fecha 13 de marzo de 2018; de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría. Adicionalmente, la compilación de la información financiera proforma del Fideicomiso Irrevocable de Certificados Bursátiles Fiduciarios de Inversión en Energía e Infraestructura CIB/2930 al 31 de diciembre de 2017 fue compilada de conformidad con la Norma Internacional sobre Compromisos de Aseguramiento 3420 “Compromiso de Aseguramiento para informar sobre la Compilación de Información Financiera Proforma incluida en un Prospecto” emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento, sobre la que emitimos nuestro informe el 21 de marzo de 2018.

Asimismo, manifestamos que hemos leído el presente prospecto y basados en nuestra lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tenemos conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información financiera que se incluye y cuya fuente proviene de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información financiera que haya sido omitida o falseada en este prospecto, o que el mismo contenga información financiera que pudiera inducir a error a los inversionistas.

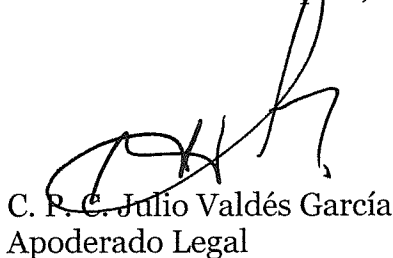
No obstante, los suscritos no fuimos contratados, y no realizamos procedimientos adicionales con el objeto de expresar nuestra opinión respecto de la otra información, contenida en el presente prospecto, que no provenga de los estados financieros consolidados o de la información financiera proforma por nosotros dictaminada y revisada, respectivamente.

PricewaterhouseCoopers, S. C.

A handwritten signature in black ink, enclosed within an oval-shaped stamp. The signature is stylized and appears to read 'Omar Penna'.

C. P. C. Omar Penna Estrada
Socio de Auditoría

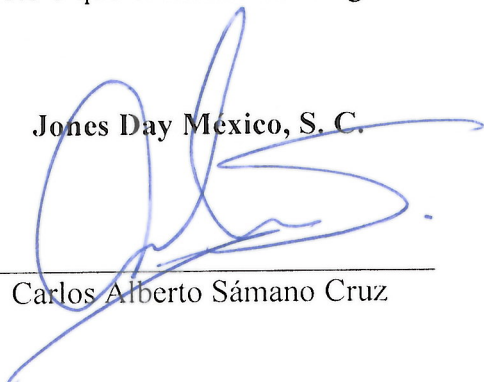
PricewaterhouseCoopers, S.C.

A handwritten signature in black ink, enclosed within an oval-shaped stamp. The signature is stylized and appears to read 'Julio Valdés'.

C. P. C. Julio Valdés García
Apoderado Legal

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.

Jones Day Mexico, S. C.



Carlos Alberto Sámano Cruz

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de Fiduciario, preparó la información relativa al contrato de fideicomiso contenida en el presente Prospecto, la cual, a su leal saber y entender, refleja razonablemente los términos y condiciones pactados. Asimismo, manifiesta que, dentro del alcance de las actividades para las que fue contratada su representada, ésta 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.

CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple



Cristina Reus Medina
Delegado Fiduciario

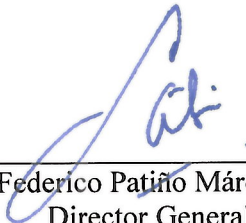
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple



Mónica Jiménez Labora Sarabia
Delegado Fiduciario

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a los bienes, derechos o valores fideicomitidos en su caso, así como la información financiera de GACM 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.

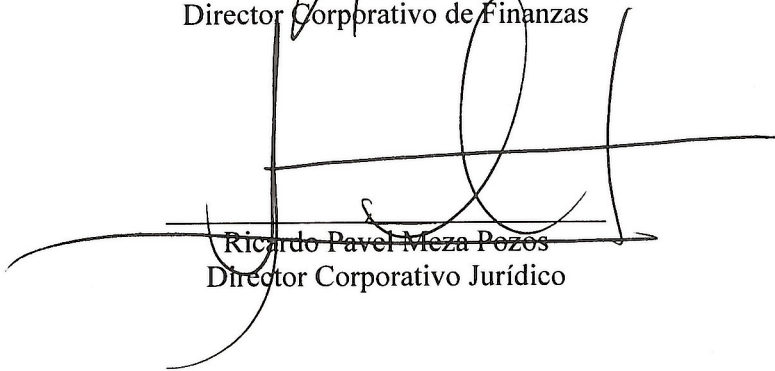
Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.



Federico Patiño Márquez
Director General



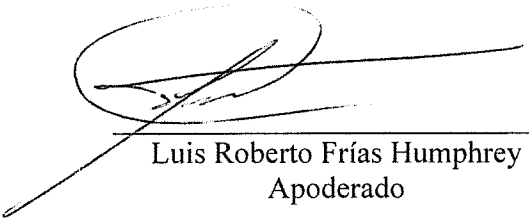
Ricardo Dueñas Espriu
Director Corporativo de Finanzas



Ricardo Pavel Meza Pozos
Director Corporativo Jurídico

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, proporcionamos la información relativa a la Aportación Inicial contenida en el presente Prospecto, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos exclusivamente respecto a la Aportación Inicial, que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información relativa a la Aportación Inicial que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa



Luis Roberto Frías Humphrey
Apoderado

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de representante común, revisó la información financiera relativa al patrimonio del fideicomiso, así como la relacionada con los valores emitidos y los contratos aplicables, contenida en el presente Prospecto, la cual, a su leal saber y entender, refleja razonablemente su situación.

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



Elena Rodríguez Moreno
Apoderado

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de estructurador, ha prestado asistencia técnica, financiera y de promoción a GACM en relación con el Fideicomiso y su patrimonio, y ha participado en la definición de los términos, condiciones y estructura de la Oferta y los CBFEs. 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.

Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. N. C.



Lorena Barrientos Ávila
Directora General Adjunta de Mercados y Tesorería

42. ANEXOS

- a) Estados Financieros Dictaminados.
- b) Información Financiera Proforma
- c) Opinión Legal.
- d) Título de CBFES.
- e) Contrato de Fideicomiso.
- f) Opinión Fiscal.
- g) Contrato de Administración.
- h) Principales Diferencias entre las NIIF y la Contabilidad Gubernamental
- i) Pronóstico de Demanda Aérea
- j) Título de las Acciones “P”
- k) Título de las Acciones AICM